

# Las utilidades del transporte con bestias en el Reino de Granada. Una primera aproximación a través del Catastro de Ensenada<sup>1</sup>

## Uses of pack animals transport in the Kingdom of Granada. An initial approach via the Cadastre of Ensenada

Raúl RUIZ ÁLVAREZ

*Centro de Estudios Históricos del Valle de Lecrín y La Alpujarra*

[raul.lanjaron@gmail.com](mailto:raul.lanjaron@gmail.com)

<https://orcid.org/0000-0003-0614-7428>

Fecha de recepción: 29-12-2020

Fecha de aceptación: 11-10-2021

### RESUMEN

El objetivo de este artículo es estudiar la utilidad del transporte con bestias en el Reino de Granada en el siglo XVIII, empleando los datos de las Respuestas Generales y el Libro General Secular de Industrial de Granada del Catastro del marqués de la Ensenada. Con este fin se ha contabilizado: número de bestias y utilidades reguladas a los arrieros del reino de Granada usándose una metodología que combina el análisis de la fuente con las Humanidades Digitales (base de datos) y la estadística.

Debido a la heterogeneidad de los datos, éstos se clasifican en cinco categorías en función de la información obtenida en relación a la regulación por tráfico, arriero o bestia.

Con el fin de evaluar la riqueza de la actividad arriera, se calculan el número de los animales de carga, así como las utilidades ordenadas en niveles de concreción territorial (comarcas y localidades) y en niveles individuales (sujetos catastrales). El análisis de los datos proporciona un punto de partida para la mejor comprensión de la arriería en el reino de Granada, y pone esta actividad en relación con elementos como la pluriactividad, la temporalidad o los polos comerciales-económicos y las principales vías de comunicación interior.

---

<sup>1</sup> Esta investigación forma parte de mi proyecto de Tesis Doctoral del programa de doctorado “Historia y Artes” de la Universidad de Granada, del grupo Catastro-Lecrín (CEHVAL), del grupo de investigación HUM-603 de Estudios de las Mujeres (UGR) y del proyecto B-HUM-724-UGR20: Los trabajos de las Mujeres en la Andalucía Moderna (TRAMA), cuyas IPs son Margarita M. Birriel Salcedo e Inmaculada Arias de Saavedra Alías. A su vez, este trabajo ha sido posible gracias a la ayuda de las profesoras Concepción Camarero Bullón, Margarita M. Birriel Salcedo y Rocío Morales Medina.

**Palabras clave:** Catastro de Ensenada, economía, transporte terrestre, industrial, utilidades  
**Topónimos:** Reino de Granada  
**Periodo:** siglo XVIII

## ABSTRACT

The objective of this article is to study the use of pack animal transport in the Kingdom of Granada in the 18th century using the data from the *Respuestas Generales y el Libro General Secular de Industrial de Granada* of the Cadastre of Ensenada. To that end, the following have been listed and quantified: number of beasts, and regulated use by the muleteers of the Kingdom of Granada employing a methodology that combines source analysis with digital humanities (databases) and statistics.

Given the the heterogeneous nature of the data, these are classified into five categories, depending on the information obtained with regard to regulation by traffic, muleteer or pack animal.

To evaluate the economic impact of muleteering, the following were calculated: number of pack animals, uses at territorial (i.e. counties and towns) and individual level. Analysis of the data provides a starting point for a better understanding of muleteering in the Kingdom of Granada, and relates this activity to elements such as temporality, the commercial-economic hubs and the main internal communication routes.

**Keywords:** Cadastre of Ensenada, economy, land transport, industrial, uses  
**place names:** Kingdom of Granada  
**Period:** 18th century

## 1. INTRODUCCIÓN

El Catastro de Ensenada se muestra como una fuente muy útil para la investigación sobre el transporte por la abundante información que ofrece sobre los transportistas, lo que nos permite aproximarnos al mapa del transporte en el reino de Granada y a aspectos socioeconómicos de quienes se dedicaban a esa actividad a mediados del siglo XVIII<sup>2</sup>.

Mi interés por conocer el transporte parte de una investigación más amplia sobre las dinámicas socioeconómicas que se desarrollaron en torno al transporte terrestre y sus instituciones. En especial, sobre la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajneros, institución cuya importancia se materializó en la existencia de un juez conservador para defender los privilegios que les fueron otorgados desde el reinado de los Reyes Católicos. Esa situación de privilegio respondía a dos objetivos claros: por un lado, garantizar el abasto de las ciudades, villas y lugares del Reino, así como el avituallamiento de sus ejércitos<sup>3</sup>, y, por otro, favorecer el comercio interior condicionado por el mal estado

2 R. Ruiz Álvarez, "El transporte en el reino de Granada (s. XVIII)", *Cuadernos de Historia Moderna*, 46, 1, (2021), pp. 235-259, <https://doi.org/10.5209/chmo.71827> (consulta: 15-06-2021). Véanse: C. Camarero Bullón, *Burgos y el Catastro de Ensenada*, Burgos, Caja de Ahorros Municipal de Burgos, 1989; y D. R. Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750,1850)*, Madrid, Tecnos, 1972.

3 Véanse: A. Gil Crespo, "La Mesta de Carreteros del Reino", *Anales de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias*, XXII, Coimbra, (1957), pp. 210-230; J. Tudela, "La cabaña real de carreteros", en *Homenaje a Don Ramón Carande*, Madrid, sociedad de estudios y publicaciones, 1963, pp. 349-396; P. Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros. Burgos-Soria*, Burgos, Diputación, 1983; O. M. Duarte Landero, "Los Carreteros en la Villa de Madrid en el siglo XVI", *Revista de las Ciencias Sociales*, 4, 4, (2018), pp. 35-50; J. Moreno Arriba, "La Real Cabaña de Carreteros: la edad de oro de la actividad comercial

que presentaban las comunicaciones y una serie de elementos con ellas relacionados: caminos, hospederías, cargas, precios...<sup>4</sup>.

Hacer Historia económica y social es beber de los primeros Annales, pero aplicando técnicas actuales. Es formular estadísticas históricas para poder cuantificar el transporte de forma cualitativa, lo que exige un análisis detallado de la estructura de la fuente, así como de su contenido. De ahí que este trabajo me permita plantear una serie de problemas y cuestiones a modo de investigación primaria, para poder comprender la regulación de las utilidades del transporte. Por tanto, el objetivo de este estudio es evaluar el trabajo de los transportistas del reino de Granada a nivel industrial-comercial. Para ello, abordaré la utilidad que se les fijó en la averiguación catastral ensenadista y el número de animales de carga. Utilizaré los datos que nos ofrecen las Respuestas Generales y el Libro General Secular de Industrial de Granada (LGSÍ)<sup>5</sup> del Catastro del marqués de Ensenada.

Parto de que para hacer análisis y comparaciones es necesario conocer la valoración aplicada por lo industrial en cada municipio. Una información que no es posible determinar de manera exacta debido a la heterogeneidad de los datos recogidos en las fuentes, de ahí que, en algunos casos, sea necesario el uso de estimaciones. Al respecto, me surgen preguntas sobre la propia documentación catastral, así como sobre la información que proporciona. En lo que respecta a los documentos que he seleccionado, es importante analizar cómo se registraron los datos, qué información se inscribió y si se hizo atendiendo a un esquema uniforme. Por otro lado, la información que proporciona nos permitirá resolver si se produjo una regulación del transporte lo suficientemente homogénea como para hacer posible el establecimiento de comparaciones en lo relativo a dicha actividad entre las localidades del reino de Granada, que, no olvidemos, era muy extenso y variado, pues, *grosso modo*, comprendía las actuales provincias de Almería, Málaga y Granada.

---

en la Sierra de Gredos (Ávila, España)", *Progressus. Rivista di Storia-Scrittura e Società, de la Universidad de Siena (Italia)*, Año V, 1, (2008), pp. 77-100. Sobre el Juzgado Privativo: R. Ruiz Álvarez, "Aportación para la historia de la Real Cabaña de Carreteros. Nombramiento del Juez Privativo Protector y Conservador de cabañiles y carreteros de la Real Cabaña Real en Granada (1711)", *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 33, (2021), pp. 255-271, <https://www.cehgr.es/revista/index.php/cehgr/article/view/306> (consulta: 1-7-2021).

4 Sobre los caminos: S. Madrazo, *El Sistema de Transportes en España, 1750-1850*, 2 vols., Madrid, Turner, 1984; J. Jurado Sánchez, *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*, Córdoba, universidad, 1988 (agradezco al profesor Jurado Sánchez sus observaciones). Sobre las hospederías véanse R. Ruiz Álvarez, "Ventas, Mesones y Posadas en el reino de Granada (s. XVIII)", *Chronica Nova*, 46, (2020), pp. 309-345, <https://doi.org/10.30827/cnova.v0i46.13690> (consulta: 26-12-2020); "Las Hospederías del litoral del reino de Granada. Los mesones de Motril en el Catastro de Ensenada", *Baetica. Estudios Historia Moderna y Contemporánea*, 39, (2019), pp. 251-283, <https://doi.org/10.24310/BAETICA.2019.v0i39.6854> (consulta: 1-10-2020); y "Ventas y Mesones en los caminos del Valle de Lecrín y La Alpujarra (s. XVIII)", *Tiempos Modernos*, 41, 2020, pp. 120-153, <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/5423/936> (consulta: 29-12-2020).

5 El Libro General Secular de Industrial del Catastro de Ensenada es una relación de las profesiones de la ciudad de Granada ordenadas alfabéticamente donde consta el nombre, apellidos, y utilidad. Constituye una de las particularidades de la documentación catastral de la ciudad de Granada que cuenta con este tipo de listados profesionales del vecindario secular de industriales, letras A-V, Archivo Histórico Provincial de Granada (AHPGr), Catastro de Ensenada (CE), Libro (L) 1269; y del vecindario secular de personal cualificado por oficios, letras A-M (AHPGr, CE, L 1270) y letras P-Z (AHPGr, CE, L 1271). Particularidades que se detallarán en la investigación que está en proceso sobre el transporte en la ciudad de Granada y que posiblemente respondan a las vicisitudes que se produjeron en la catastración de la ciudad, en la que se nombraron siete audiencias que se encargaron de las diferentes parroquias y que operaron aplicando diferentes criterios, lo que provocó la intervención de la Real Junta de Única Contribución para intentar corregir, al menos lo esencial. Véase: A. Domínguez Ortiz (Intr.), *Granada 1752. Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*, Madrid, Tabapress, 1990, pp. 25-30.

Así, este estudio se ha estructurado en tres partes: primero, se presenta una revisión bibliográfica de la literatura relacionada con la utilidad de los transportistas y se explica la fuente y la metodología; segundo, se propone una clasificación de la información en diferentes categorías, y, tercero, se realiza una estimación global de los animales de carga y las utilidades.

## 2. MARCO TEÓRICO, FUENTE Y METODOLOGÍA

La información económica obtenida a partir de las averiguaciones llevadas a cabo para el levantamiento del Catastro de Ensenada se organizó en tres ramos que engloban “lo real” (propiedades, censos y derechos), “lo personal” (regulado exclusivamente a legos en función del salario que recibían o podrían recibir, excluyendo eclesiásticos, nobles, mujeres, niños, ancianos e impedidos), y el “industrial-comercial”, que computaba el neto de las actividades profesionales y comerciales. Entre los trabajos dedicados a las rentas, la riqueza y la productividad son de destacar los del grupo del 75, dirigidos por M. Artola para establecer la renta nacional<sup>6</sup> o el de J. Donézar<sup>7</sup> para la provincia de Toledo sobre la propiedad y productividad de la tierra. En la actualidad, debo hacer mención del estudio de A. I. Aguilar<sup>8</sup> sobre la riqueza en el reino de Sevilla.

Más en concreto, en lo que se refiere al ramo industrial-comercial del transporte con bestias, a excepción de los trabajos de Concepción Camarero Bullón, no he encontrado estudios metodológicos que me ayuden a analizarlo. Su tesis *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada* supuso un punto de inflexión, aportando luz sobre esta problemática desde una metodología novedosa y cualitativa que respondía al cómo y al por qué de este ramo<sup>9</sup>. Posteriormente, Laureano M. Rubio estudió la arriería maragata, ofreciendo una media de ingresos reales por el transporte de los arrieros en los pueblos de la maragatería (sin contar el comercio) de 1 331 rv, calculando los valores a partir de un rendimiento anual de 300 rv por macho<sup>10</sup>. Para Galicia, la literatura señala las bajas utilidades por arriero que se regularon, aunque la documentación catastral en Galicia contiene una información más precisa sobre el transporte que en Granada (trayectos, tiempo del viaje, mercancía de ida y de vuelta, y los reales que podrían ganar por cada viaje)<sup>11</sup>.

Centrándome en el reino de Granada, se han realizado diversas investigaciones relacionadas con el Catastro, aunque sin analizar en profundidad el transporte, las rentas

6 Grupo 75, *La economía del Antiguo Régimen. La “Renta Nacional” de la Corona de Castilla*, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, 1977.

7 J. Donézar Díez de Ulzurum, *Riqueza y propiedad en la Castilla del Antiguo Régimen*, Madrid, Instituto de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios, 1984.

8 A. I. Aguilar, “Bienes, rentas y utilidades en el Reino de Sevilla a través de los Estados generales de las letras E y F del Catastro de Ensenada (1750-1755)”, en *Nuevas perspectivas de investigación en historia moderna: economía, sociedad, política y cultura en el mundo hispánico*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2018, pp.64-75, <http://hdl.handle.net/10261/172262> (consulta: 5-7-2020).

9 C. Camarero Bullón, *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada.*, Tesis doctoral, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, 1987, <https://repositorio.uam.es/handle/10486/6264> (consulta: 01-07-2020).

10 L. M. Rubio Pérez, *Arrieros Maragatos. Poder, negocio, linaje y familia. Siglos XVI-XIX*, León, Fundación Hullera Vasco-Leonesa, 1995, p. 35.

11 C. Fernández Cortizo, “Arrieros y traficantes en la Galicia rural de la época moderna”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 17, (2008), pp. 325-352, <https://doi.org/10.15304/ohm.17.459> (consulta: 12-07-2020); D. L. González Lopo, “La arriería en el comercio de la Galicia suroccidental según el Catastro de Ensenada”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 17, (2018), pp. 353-372, <https://doi.org/10.15304/ohm.17.460> (consulta: 13-09-2020).

y las utilidades. Tan solo se pueden señalar los estudios referentes de Ringrose y Madrazo y las aportaciones del Grupo Catastro-Lecrín, en especial la que ha realizado Margarita M. Birriel, sobre los arrieros y los caminos de Pinos del Valle<sup>12</sup>.

En lo que respecta a la fuente, sobre la elaboración del Catastro y la realización de los diferentes documentos que lo componen, hay numerosas referencias en los trabajos de Camarero Bullón y sus discípulos, habiendo creado desde mediados de los 80 una escuela referente en el análisis crítico de la fuente y las propuestas metodológicas para tratar la información<sup>13</sup>. En este estudio se trabajará con la siguiente documentación: las Respuestas Generales de la Letra A de las 399 localidades que componían el reino de Granada<sup>14</sup>. Además, para completar los datos de la ciudad de Granada se empleará el *Libro general secular industrial* (LGSi)<sup>15</sup>.

Concepción Camarero apunta a la riqueza de informaciones de los Memoriales o Relaciones juradas y pone como ejemplos Huerta de Rey y Arauzo de Miel (Burgos)<sup>16</sup>, pero los memoriales granadinos que he consultado custodiados en el Archivo Histórico Provincial de Granada, como por ejemplo los de la ciudad de Guadix<sup>17</sup>, no aportan ninguna información adicional a la contenida en las Respuestas Generales o el Libro de lo Real. Así,

- la respuesta 32<sup>a</sup> del Interrogatorio nos permite conocer por cada uno de los transportistas el industrial que se les reguló y el número de bestias que poseían, aunque tiene sus limitaciones en lo concreto al no registrarse siempre los mismos datos. También en el cruce de la información de diferentes documentos catastrales, como, por ejemplo, en Alquife<sup>18</sup>, donde los arrieros aparecen registrados en el Libro de Cabeza de

12 D. R. Ringrose, *Los transportes...*; S. Madrazo, *El Sistema de Transportes...*; M. M. Birriel Salcedo, "Caminos, Intercambios...". Véanse también: R. Ruiz Álvarez y M. J. Ortega Chinchilla, "Granada y Almería en el Catastro de Ensenada. Un recorrido por la historiografía", *Revista de Historiografía (RevHisto)*, 35, (2021), pp. 79-110, <https://doi.org/10.20318/revhisto.2021.5244> (Consulta 04-07-2021), y J. P. Díaz López, "Entre la descripción y la metodología novedosa: medio siglo en la historiografía del Catastro de Ensenada", *Nimbus: Revista de climatología, meteorología y paisaje*, 29-30, (2012), pp. 201-216. Al hilo del análisis económico del trabajo, señalar las últimas investigaciones sobre el trabajo femenino que ha realizado L. Garrido González: "El trabajo remunerado de la mujer en el siglo XVIII. Los casos de los contratos femeninos en la industria textil de Andalucía (España) de Laujar de Andarax (Almería) y Úbeda (Jaén)", *Trabajos y Comunicaciones*, 50, (2019), <https://doi.org/10.24215/23468971e091> (Consulta: 03-11-2020); "La tasa de actividad femenina en el siglo XVIII en dos municipios andaluces: Laujar de Andarax (Almería) y Úbeda (Jaén)". *Investigaciones de Historia Económica*, 12, 3, (2016), pp. 144-153, <http://dx.doi.org/10.1016/j.ihe.2015.08.001> (Consulta: 03-11-2020); y C. Sarasúa, "Women's work and structural change: occupational structure in eighteenth-century Spain", *The Economic History Review*, 72, 2, (2019), pp. 481-509, <https://doi.org/10.1111/ehr.12733> (Consulta 3-11-2020).

13 C. Camarero Bullón, "Vasallos y pueblos castellanos ante una averiguación más allá de lo fiscal: el Catastro de Ensenada, 1749-1756", en *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los reinos 1749-1756*, Madrid, Ministerio de Hacienda, 2002, pp. 113-388; y "El Catastro de Ensenada, 1749-1759. Diez años de intenso trabajo y 80.000 volúmenes manuscritos", *CT Catastro*, 46, (2002), pp. 61-88.

14 Las Respuestas Generales que se han consultado son la copia "a la letra" que se encuentra en el Archivo General de Simancas (AGS), Dirección General de Rentas (DGR), 1<sup>a</sup> remesa, Catastro de Ensenada (CE). Su disponibilidad online en el portal PARES ([www.pares.es](http://www.pares.es)), organizada por localidades, facilita su búsqueda. Debido al gran número de referencias consultadas no se citarán y me remito aquí por ser fácilmente contrastables.

15 *Libro general secular industrial*: AHPGr, CE, L 1269, Respuestas particulares del vecindario secular de industriales, letras A-V, f. 250r-278v.

16 C. Camarero Bullón, *Claves normativas...*, p. 630.

17 AHPGr, CE, L 1285, Relaciones juradas del Vecindario Secular de Guadix.

18 AHPGr, CE, Respuestas Particulares (RP), L 1018, Alquife, folios (f.) 135v / 568r-569v; f. 135v / 248r; f.

Casa y el Libro de lo Real como jornaleros, labradores o incluso barberos<sup>19</sup>.

- En cuanto al Libro de los Cabezas de Casa es escasamente útil para este objetivo, pues la información que ofrece es de los hogares (tamaño, edades, parentesco con el cabeza de familia, estado civil y profesión), si bien, al incluir la profesión del cabeza de casa y de los hijos mayores de 18 años, permite ratificar la información al respecto obtenida en otros documentos.
- Por su parte, el Libro de lo Real o Raíz refleja los bienes, rentas y cargas, así como la profesión, regulándoles por todo ello un producto que sería la suma de lo real (bienes, derechos y cargas), más el industrial-comercial (comercio y profesiones liberales), y el personal.
- En los Estados Locales F se recogen los rendimientos por actividades profesionales entre las que se encontraban la arriería, aportándonos datos globales de cada municipio en reales de vellón (rv) relativos al transporte, el comercio, la industria y las profesiones liberales como los médicos, barberos o boticarios<sup>20</sup>.
- Finalmente el LGSi de la ciudad de Granada nos permitirá contar con un listado de arrieros, sus bestias y utilidades<sup>21</sup>.

La principal problemática que se ha tenido que afrontar es la gran sinonimia empleada para catalogar las bestias, los transportistas y los artesanos; la variabilidad de ganancias regulada para una misma profesión y la presentación de los datos expresados en diferentes unidades temporales y monetarias. A modo de ejemplo, para el territorio de Burgos, estudiado por la profesora Camarero Bullón, los declarantes distinguieron entre dos modelos de arrieros (arrieros-trajineros), sin embargo, en el reino de Granada encontramos arrieros, trajineros, traficantes, transportistas con caballerías, muleros y cosarios.

Sobre la terminología referente a los transportistas con bestias, no se pueden encontrar diferencias en el reino de Granada, pues el Catastro registra trajineros que solo transportan o arrieros que también comercian<sup>22</sup>. Camarero señala que el Intendente Espinardo matizó ambas facetas para fijar las utilidades, pero en los casos estudiados para el Reino, a la hora de ofrecer el industrial se les agrupó a todos como arrieros, y en escasas ocasiones se distinguió a los grandes traficantes<sup>23</sup>. Posiblemente, las terminologías respondieran al

---

101r / 339r-v. La denominación Respuestas Particulares responde a la clasificación vigente en el Archivo por contraposición a las Respuestas Generales, aunque en la actualidad se ha llegado al consenso académico propuesto por C. Camarero de denominar a cada libro por su correspondiente nombre.

19 En estos momentos estoy estudiando la pluriactividad a partir de la documentación Catastral. Puedo adelantar la hipótesis de que aunque en la respuesta a la pregunta 32<sup>a</sup> del interrogatorio se registraron los diferentes arrieros de la localidad, en el libro de los Cabezas de Casa y de lo Real se anotó la profesión principal, aunque de forma estacional o como actividad secundaria se dedicaran al transporte.

20 C. Camarero Bullón, "La Nota de valor de las clases de tierra y los Estados locales del Catastro de Ensenada", *CT Catastro*, 51, (2004), pp. 120-130. En especial, el apartado de los estados locales y provinciales, pp. 127-130. Actualmente estoy realizando un trabajo sobre los datos que nos aportan los Estados Locales.

21 Para Granada, hay que destacar que las Respuestas Generales anotan: "habrá también doscientas sesenta y dos cabezas de ganado maior, y quatrocientas treinta y tres de menor para arriería, a que se considera el anual producto de mil quatrocientos y sesenta reales por cada una de las primeras y novecientos doce por cada una de las segundas". En A. Domínguez Ortiz (Intr.), *Granada 1752. Según las Respuestas Generales...*, p. 177.

22 R. Ruiz Álvarez, "El transporte en el reino...".

23 C. Camarero Bullón, *Burgos y el Catastro...*, pp. 285-287.

interés de los individuos por registrarse como uno u otro, y no tanto a los oficiales para calcularles el industrial, que, al menos en los territorios granadinos, homogeneizaron para establecer la utilidad a la categoría de arrieros, como se demuestra en los Estados Locales de la Letra F, con algunas excepciones donde además de la categoría arrieros, encontramos un campo para traficantes. Como ejemplo, Almería registra un traficante en el camino con dos caballerías; Daimalos distingue entre arrieros milicianos y arrieros paisanos; Dalías, con traficantes en ropas; Jerez del Marquesado con un traficante en hierro, o Laujar de Andarax con un traficante de paños<sup>24</sup>. La heterogeneidad terminológica entre los diferentes documentos me llevó a tomar la decisión de clasificarlos de forma genérica como transportistas con bestias (arrieros, trajineros, traficantes...), transportistas con carretas (carreteros, bolicheros, cosarios de carretas...) y artesanos carreteros (eran los carpinteros encargados de la construcción y reparación de las carretas que el Catastro anota como carreteros, maestros carreteros, oficiales carreteros, aperadores...), y utilizar el término concreto siempre que se aluda a la fuente que lo usa. Parto de la premisa de que el Catastro trataba de acercarse a la realidad geográfica castellana procurando homogeneizar solo en lo estrictamente necesario y sobre todo en lo referido a lo fiscal. De ahí que se utilicen diferentes términos, según la terminología de las distintas zonas, y a la hora de calcular la utilidad se sinteticen en arrieros.

En relación al ganado del transporte, Ringrose aportó datos sobre el número de propietarios de carros y bestias de carga para 388 localidades de Castilla. Una muestra no especificada, que presenta dificultades para poder estudiar el reino de Granada, al no estar contabilizadas las 399 localidades que lo componían<sup>25</sup>. Por otro lado, para la clasificación del ganado de carga, sigo la distinción que Camarero realizó entre bestias mayores (caballos y mulas) y menores (asnos y jumentos). A su vez, distinguió la utilidad del transporte en dos categorías: lugares donde la utilidad respondía a la proporcionalidad del número de cabezas según su clase (Arauzo de Miel), y lugares donde se realizó una valoración completamente individualizada por animal (Huerta de Rey). A renglón seguido, presentó la correlación entre el número de animales en una misma mano, siendo el preferente entre 2-3 cabezas por arriero<sup>26</sup>.

En cuanto a las cuantías, hay que advertir que partimos de una variabilidad en la regulación del industrial del transporte de cada municipio y por tanto no responden a los mismos criterios, demostrando una vez más que la fuente no es neutral ni homogénea. Por el contrario, no se puede obviar que el Catastro tenía el objetivo de establecer la Única Contribución y, por tanto, esas cifras serían válidas para regularles lo producible por su actividad, lo que en principio debe permitirnos establecer clasificaciones entre municipios a los que se les reguló por la misma actividad. El problema surge cuando en el mismo municipio a dos personas que trajinan con las mismas bestias se les fijan cantidades diferentes sin informarnos a qué es debido: ¿trayectos? ¿mercancías? ¿edad y estado de las bestias? ¿frecuencia con que transportan?, etcétera.

Para el reino de Granada no contamos con una información estandarizada sobre lo que transportaban, más allá de algunas excepciones a modo de apunte como en Adra y Motril, que cita el azúcar; en Cobdar, el vino, el aceite y la leña; en Albolote, Albox y Puebla de Don Fadrique, también la leña; en Albuñol y Cuevas del Almanzora, el pescado; en Igualeja, la madera; en Laujar de Andarax y Dalías, los paños; en Benahadux, el esparto; en

24 AHPGr, CE, RG, L 1010, Almería; L 1198, Daimalos; L 1199, Dalías; L 1335, Jérez del Marquesado; L 1355, Laujar de Andarax.

25 Ringrose, D. R.: *Los transportes y el estancamiento...*

26 C. Camarero Bullón, *Claves normativas...*, pp. 616-657.

Castril, el vídrio; en Albuñuelas, un traficante comercia con algunas ropas que le compran en cortas cantidades; o en Moclón, Quéntar y Colomera, el carbón. Tenemos que suponer la importancia del transporte de leña para molinos e ingenios, de alimentos para el abasto de los pueblos y ciudades, principalmente de granos, y de otro tipo de géneros y materiales relacionados con la agricultura y la producción industrial (canteras, minas, fábricas de hojalata, textil...)<sup>27</sup>.

Fernández Cortizo para la Tierra de Montes (Galicia) apunta que la regulación de las utilidades “dependía del tiempo de actividad, de los productos transportados, del número y tipo de caballerías y, finalmente, del viaje de retorno con o sin mercancías”<sup>28</sup>. Hasta el momento, no he encontrado este tipo de datos para Granada. He comprobado que en algunos municipios se les tuvo en cuenta la actividad y el número y tipo de caballerías, pero no he encontrado ninguna referencia documental al viaje. Tampoco las utilidades responden de forma homogénea en todos los municipios a estos indicadores, teniendo algunos como Dólar donde se les reguló una utilidad fija de 300 rv, independientemente del número de bestias con las que transportaban.

En otro orden de cuestiones, las unidades de valoración en que se presentan los datos son diferentes, puesto que se encuentran regulaciones por día, por año o por meses, en reales de vellón o en ducados<sup>29</sup>, lo que se intentará convertir a años y reales de vellón para poder presentar resultados globales.

La problemática sobre las utilidades está presente desde el momento de elaboración del Catastro, como prueba el reparo sobre la regulación de la utilidad que el contador y acompañado de Burgos, Huydobro y Álvarez respectivamente, hacen por carta a Espinardo tras examinar los libros de la contaduría a su cargo. Así, explican que los datos son muy llamativos, desde cargar más de 1 000 rv por macho de arriería a cargar 250 rv por dos machos y cuatro pollinos<sup>30</sup>. Lo que se debía calcular es el producto neto que había de cargarse a los arrieros, para lo que deberían deducir los gastos. A este respecto, la documentación catastral consultada para el reino de Granada no detalla la descripción de estos gastos más allá de algunas referencias en dos tipos: los que aportan una cifra bruta y los que aportan una cifra neta. Para el primer caso, hay valores tan diferentes como 50 pesos por porte en Nigüelas<sup>31</sup>, o 750 rv en Lanjarón, a los que habría que descontar, en ambos casos, los gastos de las bestias. Por otro lado, en Bélmez de Moraleda, se reguló una utilidad anual de 1 100 rv por arriero y bestia, con una utilidad de 900 rv por cada bestia añadida. A ello, le debían descontar 420 rv de mantenimiento, aparejo y herraduras. Entre los que aportan una cifra neta, encontramos Alcudia de Guadix, donde se especificó que la regulación estaba libre de las costas del ganado; Málaga, donde se descontó la mantenimiento de las

27 Aunque el Catastro para el reino de Granada aporte poca información sobre los géneros que transportaban o los trayectos, a través de otras fuentes podríamos conocer algunos datos sobre estas cuestiones. Por ejemplo, Clemente de Rojas en su viaje a Andalucía relata: “lo primero que nos gustó y muchísimo fue ver las ricas colchas que trabajan las mujeres de Oria y que llevan a vender los hombres por toda España, excepto Cataluña y parte de Aragón, y que suelen llevar hasta dentro de Portugal. De vuelta traen fajas de Morella y Burgos y ligas de Rubielos y Herencia de la Mancha y cobertores de Valencia, superiores a los del Zacatín, ropas de jalmería de Burgos, lienzos de las Valdavia y Galicia”. En Simón de Rojas Clemente Rubio, *Viaje a Andalucía. “Historia natural del reino de Granada” (1804-1809)*, Almería-Barcelona, Edición de A. Gil Albarracín, 2002, p. 601.

28 C. Fernández Cortizo, “Arrieros y traficantes...”, p. 341.

29 Equivalencia: 1 ducado=11 reales de vellón.

30 C. Camarero Bullón, *Claves normativas...*, p. 471.

31 Es el único caso en el que he encontrado pesos como unidad de medida. AGS-DGR-CE, L 294, Nigüelas, f. 177v-178r.

bestias y de los mozos que cuidaban de las caballerías, o Pinos del Valle, donde traficaban con valores de 15 a 30 ducados según la edad de las bestias y el número de cabezas. También es el caso de Lobres, donde le regularon a Francisco Henares por su arriería 3 rv al día atendiendo a la costosa manutención del ganado en este lugar por la cortedad de las cosechas, y de Albuñuelas, a cuyos 50 arrieros que poseían una bestia mular les regularon 40 ducados anuales, sacado el coste de su bestia y el uso en sus viajes. En el resto de las localidades no se especifica si han descontado la manutención o no. Como afirmó Camarero, lo que debía cargárseles era el neto tras descontar los gastos de los ingresos. Un hecho que produjo numerosas controversias, como los intentos de establecer una cuota fija que trataría de regularles utilidades más elevadas con el objetivo de rebajar las de los labradores y artistas que estaban en manos de justicias y regidores, y que, además, eran los peritos locales para las averiguaciones<sup>32</sup>. No obstante, en Granada no he detectado una cuota fija, a excepción de algunos municipios. Por otro lado, previniendo las desigualdades halladas en la documentación, consideraré los datos como netos para poder trabajar con ellos a modo de estimaciones.

Para poder ordenar la información, he elaborado una base de datos atendiendo a los documentos seleccionados. En ella he volcado los datos referentes a las Respuestas Generales de las 399 localidades del reino de Granada, clasificadas por la entidad principal a la que pertenecían en el siglo XVIII y por la provincia actual (Málaga, Granada, Almería y los municipios de Cádiz y Jaén). A su vez, he registrado el número y nombre de transportistas, la utilidad que se les fijó, la denominación que recibieron y el número de bestias y su tipo. En el caso concreto de la ciudad de Granada, para este fin se ha utilizado el Libro General Secular Industrial de Granada.

### **3. DESCIFRANDO EL INDUSTRIAL: CLASIFICANDO LAS INFORMACIONES DE LA ARRIERÍA EN LAS RESPUESTAS GENERALES**

Como punto de partida, con las noticias que aportan las Respuestas Generales y el LGSi de Granada se puede proponer una clasificación de cómo se registraron las utilidades de los transportistas con bestias. Para ello, he clasificado y analizado los datos para poder seleccionar si la utilidad total arriero/bestias/número puede ser estimada. Esta clasificación nos muestra la heterogeneidad del Catastro a la hora de registrar y de regular la utilidad del transporte en las localidades del reino de Granada. Con las estimaciones con las que vengo trabajando, he anotado arrieros, trajineros, traficantes y carreteros en 154 localidades del Reino, sin contabilizar las cabañas de mulas ni a los artesanos carreteros. He establecido cuatro categorías, que atienden a cómo se registra la cifra de industrial en las Respuestas Generales, y una quinta en la que se agrupan otras casuísticas.

**Tabla 1.** Sumario del porcentaje y contenido de las categorías empleadas en este estudio

<sup>32</sup> C. Camarero Bullón, *Claves normativas...*, pp. 638-649.

Categorías					
	1	2	3	4	5
Porcentaje [%]	35.9	11.1	8.5	34.6	9.8
<i>Contenido encontrado en la fuente</i>					
Utilidad total por tráfico	*	**		*	
Nº de bestias	*	*			
Utilidad arriero		*			
Utilidad bestias		*	*		
Otros					*

\*Los datos aparecen directamente en las RG \*\* Los datos se calculan empleando los directos RG

Fuente: Respuestas Generales y LGSi de Granada (Catastro de Ensenada). Elaboración propia

### 3.1. Categoría 1. Aportan la utilidad total por el tráfico y número de las bestias

Esta categoría, que agrupa al 35'9 % de las localidades, me permite estimar en la mayoría de los casos la utilidad total que se le reguló a cada individuo y el número de ganado con el que contaban para la actividad arrieril. He podido calcular la utilidad para el 70'1 % de los sujetos que la componen, dando como resultado un promedio de 1 261 rv, en un rango que iba desde los 90 rv que se regularon a un arriero de Alcaucín por no ser continuo su trabajo, y los 21 896 rv a un arriero de la ciudad de Granada. El restante 29'9 % no se ha podido calcular al no conocer alguna de las variables.

En algunos casos, la contabilización del número de bestias está distribuido en bestia mayor y menor, mientras que en otros casos aparecen intervalos o datos medios. Por ejemplo, en Cuevas de Almanzora se presentan los datos en forma de intervalo: 40-50 arrieros, cada uno con 3-4 bestias menores, regulándosele a cada individuo 50 ducados por tráfico y comercio. Por ello, en este caso ha sido necesario calcular medias. Para los casos de los que dispongo de suficiente información, se ha calculado el valor exacto. Esta metodología la he aplicado en todas las categorías.

La complementariedad de la actividad del transporte con las labores del campo, el cuidado de animales y otros oficios es la norma en una economía donde el autoabastecimiento es inherente al trabajo. Aunque el documento no aporte datos de forma sistemática, sí desvela algunas informaciones. En Albuñol distingue entre arrieros ordinarios y eventuales, dedicados a conducir el pescado desde la playa a la ciudad de Granada. Esta localidad contaba con cuatro arrieros perpetuos todo el año, José Sabio, Bernardo de Ortega, Pedro Blanco y don Ramón Segado, alcaide de la Rábita, que tenía un sirviente para cargar los dos mulos. Se les reguló 350 rv por bestia. Por otro lado, a los 40 que transportaban cuando se desocupaban de sus labores del campo y el tiempo se lo permitía, se les reguló 15 rv por

cada viaje que hacían con bestia mayor y 10 rv con bestia menor. También en Gor nos indica un caso de pluriactividad como tendero de especiería y arriero, regulándole 3 rv diarios por esta última actividad; en Gualchos-Jolúcar, que se ejercitaban complementariamente en las labores de sus haciendas; en Iznate, Lúcar y Rioja como jornaleros y labradores; o Zurgena donde dedicaban 6 meses al campo y 6 a la arriería. Podríamos pensar que la utilidad regulada a los arrieros estacionales sería más baja, y así era en la mayoría de los casos, como Gualchos-Jolúcar con 250 rv anuales, en Lúcar entre 165-440 rv, o Zurgena a 1,5 rv diarios por los 6 meses en que trafican.

### **3.2. Categoría 2. Aportan datos de la utilidad del trabajo más la utilidad por bestia, distinguiendo en la mayoría de los casos entre mayores y menores**

Esta categoría nos permite conocer un mecanismo de regulación por razón de actividad del transportista y la valoración extra por el trabajo de las bestias. Aproximadamente, un 11'1 % de los municipios del Reino podemos incluirlos en esta categoría. Por citar algunos ejemplos, a los arrieros de Canillas del Aceituno y Gádor se les reguló por día 3 rv por personal más 1'5 rv por bestia mayor y 1 rv por bestia menor. De igual forma se hizo en Almogía, donde trabajaban 8 meses al año, o en Comares, donde algunos también traficaban estacionalmente.

Algo más bajo se les reguló a los 40 arrieros de Alboloduy: 2 rv por razón de "personalidad", a los que habría que sumarles 1'5 rv por bestias mayores y 1 rv por bestias menores. En Alhama de Almería, Huécija, Híjar, Terque e Instinción, igualaron la regulación a sus quince arrieros con 2 rv al día por transportista más 1 rv por bestia con la que trajinaban, independientemente de si era mayor o menor.

Casos singulares encontramos en Colomera, con 16 arrieros del carbón que traficaban con bestias menores y otros con bestias mayores y menores, y se les fijó de personal por trajinar al año con bestia menor 400 rv, y con mayor 500 rv, siendo el producto que deja cada bestia mayor de 600 rv, y en Pechina, donde las respuestas generales detallan una fórmula de regulación de la utilidad de los 20 arrieros: por su propio trabajo con 1 jumento podrán ganar 100 ducados al año (3 reales día), a los que le sumaban 1 rv diario si llevaban dos jumentos y 1'5 rv si llevaban algunos mulos, y lo mismo a los jabardos y recuas de personas por si las gobernaban con sus hijos y si lo hacían con mozos debían regularles tres cuartas partes por cada jumento y 1 rv por cada mulo. Y a los que trajinaban por sí mismos con un mulo o caballo se les reguló 130 ducados.

Como podemos observar, son múltiples las casuísticas. En Tabernas se les reguló de cuota fija 400 rv al año a sus 20 arrieros, más 12 rv por sus bestias mayores y 8 rv por las menores.

En definitiva, esta fórmula de presentar el industrial dividido en lo personal más las bestias nos ofrece una información más concreta desglosada siempre en dos cifras: lo que podría ganar por su trabajo, y por la capacidad de transporte de las bestias. Así, podemos establecer que a los arrieros de las localidades que se agrupan en este apartado se les reguló entre 550-1.100 rv por su personal al año y 1-2 rv por bestia al día, con la excepción de Tabernas (8-12 rv/día por bestia), sin que tengamos información sobre qué número de días al año transportaban.

### **3.3. Categoría 3. Aportan únicamente los datos de la utilidad de las bestias**

Alrededor de un 8'5 % de las localidades presenta los datos individualizados o proporcionales por cada bestia y, aunque no tengo confirmación de si el trabajo del transportista está incluido o no, en un principio asumiré que la utilidad de las bestias equivale a la utilidad total. Al no conocer el tiempo en que trajinan ni el número de bestias

que poseen los individuos, en muchos casos es imposible el cálculo de utilidades totales, para lo que habría que consultar otros documentos.

En algunos lugares se hizo una proporción entre bestias mayores y menores. Por ejemplo, en Alfarnate, donde se les estimó 200 rv al año por cada bestia después de mantenida mayor con menor; o en Chite-Talará y Coín por cada bestia 550 rv.

En otros, como Pinos del Valle, podrían ganar por cada bestia mayor con las que trajinaban 30 ducados y por cada menor 15 ducados, bajados los costes; en Iznalloz, 20 ducados y 10 ducados respectivamente por las bestias mayores y menores, y en Álora, 100 ducados por bestia mayor y 50 por menor.

Poco conocemos de la estacionalidad en las localidades que presentan con esta fórmula el industrial arriero. Tan solo un caso, el de Alquife, donde especifica que 5 de sus 7 arrieros lo hacen estacionalmente entre 3-6 meses, regulándoles por cada jumento 1 rv y por cada mulo 2 rv al día.

Se puede establecer que la regulación por bestia menor estaría entre los 110 rv de Iznalloz y los 550 rv de Álora. Por su parte, la bestia mayor estaría entre los 220 rv de Iznalloz y los 1100 rv de Álora. En cuanto a los que presentan los datos proporcionales de ambas categorías de bestias la variable oscila entre 550 rv de Chite-Talará y los 2 200 rv de Alfarnate.

### **3.4. Categoría 4. Aportan el total del industrial por la arriería sin especificar el número de bestias con que trajinan**

El 34'6 % de los lugares que registran transportistas presentan los datos del industrial atendiendo únicamente al total, sin especificar el número de bestias. Por lo tanto, el dato de utilidad está descrito de manera directa, sin desglosar. Habría que acudir al Libro de lo Real para comprobar cuántos animales poseen.

Para la mayoría de arrieros de esta categoría se ha podido calcular una cifra, siendo el promedio de utilidad 787 rv, en un rango entre los 40 rv de Luis Navarrete de El Borge, y los 5000 rv que le regularon a José Díaz Garrido de la Puebla de Santa María de Guadalupe.

Es necesario reiterar que las cifras que nos aportan las Respuestas Generales son muy diversas dependiendo de las localidades. Incluso, en la misma localidad, hay diferencias considerables, como en Adra, que contaba con 11 arrieros que podían ganar entre 100-600 rv al año; Alcudia de Guadix, donde a Juan Montalbán y a Pedro Montalbán se les fijó una utilidad de 2 rv y 6 rv al día, respectivamente, entendiéndose libres de las costas del ganado; Algarrobo, que estableció entre 730-1.464 rv de industrial a sus arrieros, o Almuñécar, entre 560-1 200 rv.

### **3.5. Otras casuísticas**

En este apartado he clasificado los municipios que presentan en otras fórmulas su industrial arriero (9'8 %). En los ejemplos que se citan a continuación no se dispone de información suficiente para calcular la utilidad total, por lo que no se incluirán en el análisis global.

Así, como muestra, contamos con localidades en las que se presentan el número de arrieros y sus bestias, pero no lo que se les fijó de utilidad: Alhendín, con un arriero que trafica con 5 bestias menores y 1 mayor; Benaocaz, con doscientos arrieros de una bestia; Íllar, donde Gaspar de Almerija, Pedro González y Gerónimo Garrido transportan con 4 jumentos, y Gerónimo González, con 4.

En otros lugares, aunque no ofrecen la regulación del industrial, aportan otras informaciones. Algunos casos son los de Guájar Faragüit, con 7 arrieros que traficaban

en el camino con bestias menores y alguna mayor y se les reguló según su comercio y bestias, y, aunque había otros vecinos que se ocupaban en portear “algunas carguillas” a los lugares inmediatos, les consideraron la utilidad como jornaleros; Íllora, donde tras señalar que no había ningún arriero, registró algunos vecinos que tenían bestia menor o mayor, que eran jornaleros, y que el día que no acudían al jornal y transportaban con dicha bestia ganaban lo mismo. En Laujar de Andarax, cuatro arrieros que porteaban los paños que se realizaban en la villa para venderlos fuera; en Lubrín, un arriero estacional que era el estanquero de vino; en Lucainena de las Torres, un arriero, obligado de vino y aguardiente, forastero a quien por esta razón y por la corta venta en ambas especies no se le consideró utilidad, etcétera.

#### 4. ESTIMACIONES GLOBALES SEGÚN LAS RESPUESTAS GENERALES

Tras la presentación y clasificación de los datos, se ha seleccionado la utilidad total y el número de bestias como parámetros de los que se dispone de suficiente información para llevar a cabo una estimación global. También se ha estimado una primera cifra de cantidad de bestias por transportista. Y, por último, se pueden proponer unas cifras de la utilidad de la arriería y conocer el peso de la actividad en el total del industrial-comercial de la localidad. Hay que advertir que en una segunda fase de esta investigación se está realizando un vaciado de información del Libro de lo Real por comarcas para profundizar más.

##### 4.1. Las Bestias

Para esta empresa he elegido una muestra de 1 477/2 683 de transportistas. Son todos los que las Respuestas Generales y el LGSi de Granada registran algún tipo de dato sobre las bestias con las que transportaban, distinguiendo, donde ha sido posible, entre mayores y menores. No he distinguido el sexo, pues las noticias son muy dispersas, apareciendo solo en algunas ocasiones “mulas, jumentas o hembras”, como en Granada, donde hay apuntes de “hembra menor” en varios arrieros, en Játar, Francisco Jiménez trajinaba con 1 mula y 1 jumento, o en Benahadux, Roque Escámez también trajinaba con 1 jumenta y 1 jumento.

El primer hecho a destacar es que la mayoría de los arrieros traficaba con 1-2 bestias (77'7 %), por lo que, en principio, se puede pensar en el transporte en el reino de Granada como una actividad de individuos que trajinan con pocas bestias y en muchas ocasiones solos<sup>33</sup>. Le siguen los propietarios de tres (8'7 %) y de cuatro (5 %). Entre cinco y siete suman el 4'4 %, y entre siete y diez el 4 %. Con más de 10 bestias solo he contabilizado a 24 individuos (1'6 %), siendo los que trafican con un mayor número de bestias pertenecientes a las ciudades de Granada y Málaga. Esta es la segunda conclusión que es necesario subrayar, la concentración de los arrieros con más bestias de transporte en los polos económicos del Reino.

**Tabla 2.** Número de bestias en el reino de Granada

<sup>33</sup> No deben confundirse estos arrieros con las organizaciones del transporte con cabañas, cuya organización y funcionamiento es diferente.

Bestias/arriero	Frecuencia propietario	Bestias mayores	Bestias menores	Sin determinar	Total de bestias
1	614	151	242	221	614
2	534	95	909	64	1068
3	129	41	334	12	387
4	74	44	236	16	296
5	17	5	80	-	85
6	25	23	127	-	150
7	21	49	98	-	147
8	14	15	89	-	112
9	7	13	50	-	63
10	17	13	157	-	170
11	7	4	73	-	77
12	7	17	67	-	84
14	2	14	14	-	28
16	1	16	0	-	16
17	1	2	15	-	17
18	2	28	8	-	36
19	1	9	10	-	19
20	1	2	18	-	20
21	1	12	9	-	21
22	1	11	11	-	22
30	1	5	25	-	30
Sin datos	1386	-	-	-	-
TOTAL	2.863	569	2572	321	3.462

Fuente: Respuestas Generales y LGSI de Granada. Elaboración propia

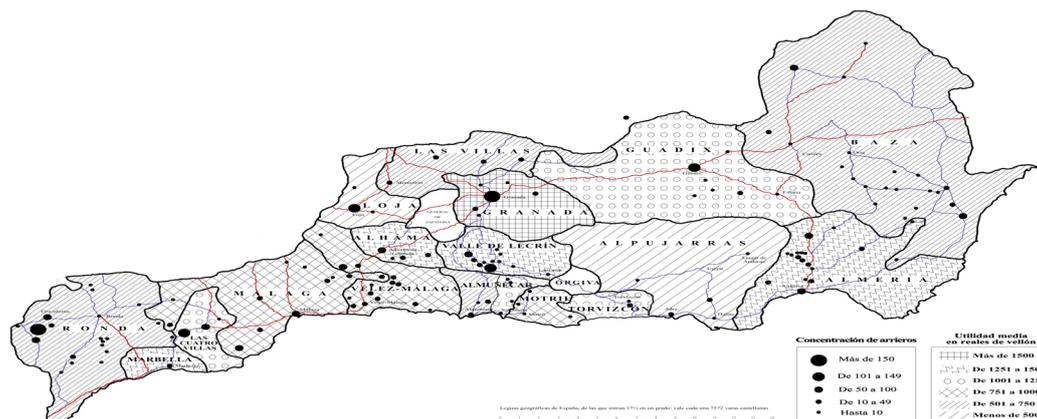
#### 4.2. Una aproximación a la utilidad del transporte con bestias en el reino de Granada

Para presentar los datos de forma coherente, atenderé a varias cuestiones que desglosaré como niveles de información graduando de lo general a lo particular. En un primer nivel, presentaré la media de utilidades calculada para cada entidad principal o comarca (figura 1); en un segundo nivel atenderé a las medias de las utilidades calculadas por localidades, y, en un tercer nivel, utilizaré como variables los propios individuos y los presentaré por tramos de utilidad (gráfico 1).

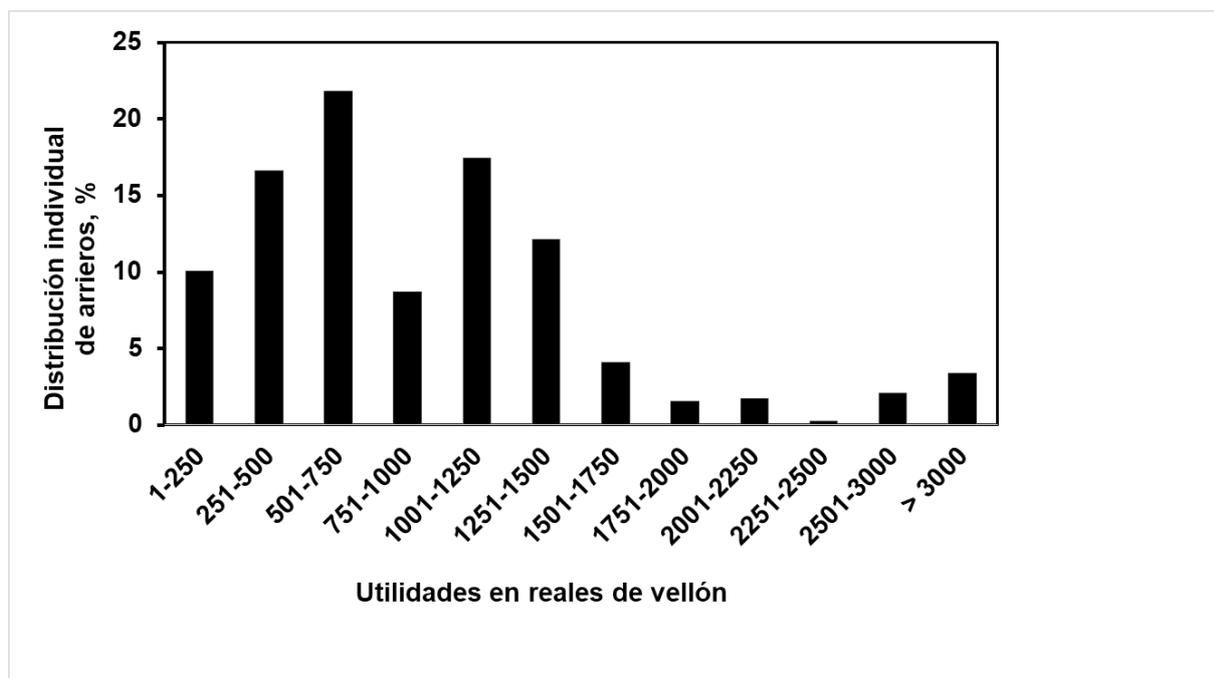
Tras la consulta de la muestra de 2 863 transportistas con bestias que he contabilizado en las Respuestas Generales y el LGSi Granada (224), se ha calculado una estimación de utilidad que representa el 56'2 % (1 608). En cuanto a las localidades, se ofrecen cifras en reales de vellón/año para 102 de las 154 donde se registran transportistas. Por lo tanto, usaré esta amplia muestra para poder presentar este primer mapa económico, tanto de forma territorial como individual.

La cifra promedio estimada de la utilidad de los arrieros es de 1 100 rv al año, aunque es un valor demasiado elevado debido al impacto de las altas rentas. Como veremos a continuación, la mayoría de las utilidades eran bastante inferiores.

**Figura 1.** Concentración de arrieros e industrial medio por Entidades en el reino de Granada



Fuente: elaborado a partir del mapa de Tomás López (1795) y el Catastro de Ensenada (Respuestas Generales y LGSi de Granada). Elaboración propia

**Gráfico 1.** Distribución individual de la utilidad de los arrieros del reino de Granada

Fuente: Respuestas Generales y LGSJ de Granada. Elaboración propia

En la figura 1 se muestran las medias calculadas a nivel comarcal en relación a la concentración de arrieros y los caminos. Las mayores utilidades por la actividad arriera se concentraban en comarcas donde había grandes núcleos de población (Granada-Málaga-Marbella-Almería-Guadix); en comarcas marcadas por los caminos como el Valle de Lecrín (camino a Ugíjar y a Motril) o Alhama de Granada (camino a Málaga por Vélez-Málaga), y en menor medida en comarcas rurales, como las Alpujarras. Cabe destacar que dicha centralización se debe a presencias de grandes utilidades, ya que el rango de la muestra es muy amplio.

Estas desviaciones disminuyen si atendemos a los promedios por localidades, siendo la media un valor más representativo del industrial del transporte, es decir, a la mayoría se les reguló menos de la media calculada para el reino. En consecuencia, el 26 % presenta una media inferior a 500 rv por arriero; el 35'3 % entre 501-1 000 rv; el 26'5 % entre 1 001-1 500 rv; el 6'9 % entre 1 501-2 000 rv, y tan solo el 4'9 % superarían los 2 001 rv, siendo las más altas Alhabia (2 920 rv) y Albolote (3 946 rv).

Sin embargo, dichas medias no representan la realidad de la utilidad en los hogares arrieros, por lo que es necesario realizar el análisis por individuo. Por lo tanto, en el gráfico 1 se representan las distribuciones individuales y acumuladas, siendo estas últimas la suma de los intervalos anteriores. En concreto, al 25'4 % de la muestra de arrieros del Reino se les fijó una utilidad menor de 500 rv. En el intervalo entre 501-1 000 rv se encontraba el 30'5 % de los arrieros. Aunque muy repartidos en todas las comarcas, es en las de Baza y Málaga donde hay un mayor número. Al 29'5 % de la muestra de arrieros se le reguló entre 1 001-1 500 rv. Se distribuirían en localidades de Las Cuatro Villas, como Alhaurín el Grande. A partir de 1 501 rv, el número de arrieros comienza a descender, siendo un 5'7 % a los que se les fijó entre 1 501-2000 rv. Estos se distribuían en múltiples localidades, al igual que entre 2 001-10 000 rv (7'2 %). Tan solo el 0'5 % superaba los 10 000 rv. En este intervalo se encuentran algunos arrieros de la ciudad de Granada y de Alhama de Granada.

Si atendemos a la distribución acumulada, el 75 % ganaba menos de 1 250 rv, lo que demuestra que el valor medio no es representativo.

Como ya vimos de forma pormenorizada para la comarca de Guadix, la regulación del industrial del transporte con bestias era, por lo general, muy baja, a lo que se sumaba que eran hogares con escasos recursos más allá de su capacidad de trabajo. En una economía que era visiblemente masculina, pues eran los hombres quienes transportaban, puedo plantear la hipótesis de un papel femenino muy importante en la gestión de la casa, pues mientras el marido, hijos en caso de viudas, o hermanos en caso de solteras, transportaban, la mujer no solo se quedaría en la casa al cuidado de la familia, sino que, en muchos aspectos, tendría las funciones de jefa del hogar y las responsabilidades de la economía complementaria (cuidado del ganado, tareas agrícolas, comerciales...). No sabemos cuál sería su papel en la arriería, pero en una economía donde la pluriactividad es preponderante, la contribución de las mujeres al trabajo arriero sería importante (alimentación, ropas, cargas, cuidado de bestias, negocios...). A ello, habría que añadir su contribución a la economía doméstica con actividades que no estarían registradas y en las que también participarían otros miembros del hogar como los niños (textil, servicio doméstico...). Realmente el Catastro, en el caso del reino, no profundiza sobre el trabajo complementario de los arrieros y, aunque recoge en algunos casos la pluriactividad, suele regular solo por un trabajo, con excepciones como los arrieros de Alquife, a los que se les fijó la utilidad como jornaleros o barberos, y a otros como tenderos, pero a su vez se estimó lo que podrían ganar al día por el transporte. Aspectos en los que hay que continuar ahondando.

## 5. CONCLUSIONES

A día de hoy, la investigación ha atendido poco a la regulación del industrial, y casi nada a la reflexión crítica sobre el industrial del transporte, más allá de los estudios de C. Camarero. A lo largo de este texto he desarrollado una metodología que pone en relieve la gran dificultad y limitación para analizar el ramo de lo industrial-comercial solo a partir de la información contenida en las Respuestas Generales, y la necesidad de manejar el conjunto de la documentación catastral y cruzar la información obtenida con la proporcionada por otras fuentes, llevando a cabo estudios por territorios.

Como primera conclusión, podría subrayar las particularidades y heterogeneidad de cifras y casuísticas que encontramos en las Respuestas Generales de las localidades del reino, que responde a la complejidad de la realidad del transporte en el reino de Granada. La arriería se registró utilizando fórmulas diferentes; de forma general, sin atender al porqué de las regulaciones de cada localidad, es decir, al número, edad y estado de las bestias, a los trayectos (distancia y tiempos), o a las mercancías de ida y de vuelta. Tampoco se conocen los costes del trayecto, ni los precios de los portes. Ambos varían, y el último, además, estaría sujeto a negociaciones particulares. Esto nos alerta de la complejidad para hacer comparaciones concretas entre arrieros o entre localidades, pues realmente estaríamos comparando utilidades que se han regulado atendiendo a criterios diferentes, lo que no quiere decir que, aún a costa de perder homogeneidad, se puedan hacer algunas comparaciones. Sin embargo, soy consciente de que se hizo un gran esfuerzo por acercar las valoraciones a la realidad de cada zona, especialmente en lo relativo al ganado, al comercio y al transporte. Una línea de investigación en la que estoy profundizando en estos momentos.

Teniendo en cuenta las informaciones contenidas en las Respuestas Generales y el LGSi de Granada ha sido posible clasificar los datos en cinco categorías por localidades: las que aportan la utilidad total por el tráfico y contabilizan el número de bestias (35'9 %); las que aportan los datos de la utilidad del trabajo del arriero más la utilidad por bestia,

distinguiendo en la mayoría de los casos entre mayores y menores (11'1 %); las que aportan únicamente la utilidad por bestias (8'5 %); las que aportan el total del industrial por la arriería sin especificar el número de bestias con que trajinan (34'6 %), y otras casuísticas (9'8 %).

Otro aspecto relevante es el número de bestias por arriero, siendo la mayor frecuencia entre 1-2 bestias, lo que muestra que sería un trabajo, en la mayoría de las ocasiones, individual con pocos animales de carga, y unas ganancias bajas, variables y condicionadas.

El transporte con bestias en el reino de Granada tuvo una regulación neta de utilidades que podríamos establecer ligeramente superior al jornal, aunque la media se eleve a 1 100 rv como consecuencia de un mínimo de arrieros que tendrían grandes utilidades, como por ejemplo algunos arrieros de la capital del Reino que superaban los 20 000 rv.

Por tanto, a pesar de las dificultades, se confirma la utilidad de las Respuestas Generales para dibujar un primer mapa económico de la arriería en el reino de Granada; si bien, es necesario continuar indagando. Además, de forma parcial, se pueden corroborar aspectos importantes como el número de bestias por arriero, la pluriactividad, o la relación entre la utilidad y los polos económicos y vías de comunicación.

En definitiva, este trabajo aborda dos temas de gran interés para la Historia Económica y del Trabajo, como son la valoración y la distribución territorial de la utilidad arriera en el reino de Granada a partir de las Respuestas Generales. Queda pendiente el estudio de casos locales a partir de los datos contenidos en los libros de lo Real, los Cabezas de Casa y los Estados Locales de la Letra F, y ahondar en otras fuentes, como los protocolos notariales, para estudiar cuestiones como la familia, la propiedad o la relación de las mujeres con la arriería, obviada en el Catastro.

## BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar Cuesta, A. I., "Bienes, rentas y utilidades en el Reino de Sevilla a través de los Estados generales de las letras E y F del Catastro de Ensenada (1750-1755)", en *Nuevas perspectivas de investigación en historia moderna: economía, sociedad, política y cultura en el mundo hispánico*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2018, pp.64-75, <http://hdl.handle.net/10261/172262>.
- Birriel Salcedo, M. M., *Mujeres y Economía en el Catastro de Ensenada*, Granada, Archivo Histórico Provincial de Granada, [http://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos\\_html/sites/default/contenidos/archivos/ahpgranada/documentos/Mujeres.pdf](http://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos_html/sites/default/contenidos/archivos/ahpgranada/documentos/Mujeres.pdf).
- Camarero Bullón, C., "Vasallos y pueblos castellanos ante una averiguación más allá de lo fiscal: el Catastro de Ensenada, 1749-1756", en *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los reinos 1749-1756*, Madrid, Ministerio de Hacienda, 2002, pp. 113-388.
- "El Catastro de Ensenada, 1749-1759. Diez años de intenso trabajo y 80.000 volúmenes manuscritos", *CT Catastro*, 46, 2002, pp. 61-88.
- *Burgos y el Catastro de Ensenada*, Burgos, Caja de Ahorros Municipal de Burgos, 1989.
- *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, Tesis doctoral, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, 1987, <https://repositorio.uam.es/handle/10486/6264>.
- "La Nota de valor de las clases de tierra y los Estados locales del Catastro de Ensenada", *CT Catastro*, 51, 2004, pp. 120-130.
- Clemente Rubio, S. R., *Viaje a Andalucía. "Historia natural del reino de Granada" (1804-1809)*, Almería-Barcelona, Edición de A. Gil Albarracín, 2002.

- Díaz López, J. P., “Entre la descripción y la metodología novedosa: medio siglo en la historiografía del Catastro de Ensenada”, *Nimbus: Revista de climatología, meteorología y paisaje*, 29-30, 2012, pp. 201-216.
- Donézar Díez de Ulzurum, J., *Riqueza y propiedad en la Castilla del Antiguo Régimen. La provincia de Toledo en el siglo XVIII*, Madrid, Instituto de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios, 1984.
- Duarte Landero, O. M., “Los Carreteros en la Villa de Madrid en el siglo XVI”, *Revista de las Ciencias Sociales*, 4, 4, 2018, pp. 35-50.
- Fernández Cortizo, C., “Arrieros y traficantes en la Galicia rural de la época moderna”, *OHM: Obradoiro de Historia Moderna*, 17, 2008, pp. 325-352, <https://doi.org/10.15304/ohm.17.459>.
- Garrido González, L., “El trabajo remunerado de la mujer en el siglo XVIII. Los casos de los contratos femeninos en la industria textil de Andalucía (España) de Laujar de Andarax (Almería) y Úbeda (Jaén)”, *Trabajos y Comunicaciones*, 50, 2019, <https://doi.org/10.24215/23468971e091>.
- “La tasa de actividad femenina en el siglo XVIII en 2 municipios andaluces: Laujar de Andarax (Almería) y Úbeda (Jaén)”, *Investigaciones de Historia Económica*, 12, 3, 2016, pp. 144-153, <http://dx.doi.org/10.1016/j.ihe.2015.08.001>.
- Gil Abad, P., *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros*. Burgos-Soria, Burgos, Diputación, 1983.
- Gil Crespo, A., “La Mesta de Carreteros del Reino”, *Anales de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias*, XXII, 1957, pp. 210-230.
- González Lopo, D. L., “La arriería en el comercio de la Galicia suroccidental según el Catastro de Ensenada”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 17, 2018, pp. 353-372, <https://doi.org/10.15304/ohm.17.460>.
- Grupo 75, *La economía del Antiguo Régimen. La “Renta Nacional” de la Corona de Castilla*, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, 1977.
- Jurado Sánchez, J., *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*, Córdoba, Universidad, 1988.
- Madrazo, S., *El Sistema de Transportes en España, 1750-1850*, 2 vols., Madrid, Turner, 1984.
- Moreno Arriba, J., “La Real Cabaña de Carreteros: la edad de oro de la actividad comercial en la Sierra de Gredos (Ávila, España)”, *Progressus. Rivista di Storia-Scrittura e Società, de la Universidad de Siena (Italia)*, Año V, 1, 2018, pp. 77-100.
- Ringrose, D. R., *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750,1850)*, Madrid, Tecnos, 1972.
- Rubio Pérez, L. M., *Arrieros Maragatos. Poder, negocio, linaje y familia. Siglos XVI-XIX*, León, Fundación Hullera Vasco-Leonesa, 1995.
- Ruiz Álvarez, R. y Ortega Chinchilla, M. J., “Granada y Almería en el Catastro de Ensenada. Un recorrido por la historiografía”, *Revista de Historiografía (RevHisto)*, 35, 2021, pp. 79-110, <https://doi.org/10.20318/revhisto.2021.5244>.
- Ruiz Álvarez, R., “El Transporte en el reino de Granada (s. XVIII)”, *Cuadernos de Historia Moderna*, 46, 1, 2021, pp. 235-259, <https://doi.org/10.5209/chmo.71827>.
- “Aportación para la historia de la Real Cabaña de Carreteros. Nombramiento del Juez Privativo Protector y Conservador de cabañiles y carreteros de la Real Cabaña Real en Granada (1711)”, *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 33, 2021, pp. 255-271, <https://www.cehgr.es/revista/index.php/cehgr/article/view/306>.

- “Ventas, Mesones y Posadas en el reino de Granada (s. XVIII)”, *Crónica Nova*, 46, 2020, pp. 309-345, <https://doi.org/10.30827/cnova.v0i46.13690>.
  - “Las Hospederías del litoral del reino de Granada. Los mesones de Motril en el Catastro de Ensenada”, *Baetica. Estudios Historia Moderna y Contemporánea*, 39, 2019, pp. 251-283, <https://doi.org/10.24310/BAETICA.2019.v0i39.6854>.
  - “Ventas y Mesones en los caminos del Valle de Lecrín y La Alpujarra (s. XVIII)”, *Tiempos Modernos*, 41, 2020, pp. 120-153, <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/5423/936>.
- Sarasúa, C., “Women’s work and structural change: occupational structure in eighteenth-century Spain”, *The Economic History Review*, 72, 2, 2019, pp. 481-509, <https://doi.org/10.1111/ehr.12733>.
- Tudela, J., “La cabaña real de carreteros”, en *Homenaje a Don Ramón Carande*, Madrid, sociedad de estudios y publicaciones, 1963, pp. 349-396.