

Nahuel Vassallo
Coordinador general

HISTORIA MODERNA

Problemas, debates y perspectivas

Ana M. Gonzalez Fasani, Alejandro Chiliguay
Coordinadores volumen



COLECCIÓN
**CIENCIAS SOCIALES
Y HUMANIDADES**

Nahuel Vassallo
Coordinador general

Ana M. Gonzalez Fasani, Alejandro Chiliguay
Coordinadores volumen

HISTORIA MODERNA

PROBLEMAS, DEBATES Y PERSPECTIVAS



Colección *Ciencias Sociales y Humanidades*

Historia Moderna. Problemas, debates y perspectivas / Milagro Camila Alegre... [et al.]; coordinación general de Nahuel Vassallo; Ana Mónica González Fasani; Alejandro Nicolás Chiliguay; prólogo de Nahuel Vassallo. - 1a ed. - Bahía Blanca: Editorial de la Universidad Nacional del Sur. Ediuns, 2022.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-655-301-8

1. Historia Moderna. I. Alegre, Milagro Camila. II. Vassallo, Nahuel, coord. III. González Fasani, Ana Mónica, coord. IV. Chiliguay, Alejandro Nicolás, coord.

CDD 909.08



Editorial de la Universidad Nacional del Sur
Santiago del Estero 639 | B8000HZK Bahía Blanca | Argentina
www.ediuns.com.ar | ediuns@uns.edu.ar
Facebook: Ediuns | Twitter: EditorialUNS



Libro
Universitario
Argentino

CiN REUN

Red de Editoriales
de Universidades Nacionales
de la Argentina

No se permite la reproducción parcial o total, el alquiler, la transmisión o la transformación de este libro, en cualquier forma o por cualquier medio, sea electrónico o mecánico, mediante fotocopias, digitalización u otros métodos, sin el permiso previo y escrito del editor. Su infracción está penada por las leyes n° 11723 y 25446.

Queda hecho el depósito que establece la ley n.° 11723

Bahía Blanca, Argentina, septiembre de 2022.

© 2022. Ediuns.



Concejos locales y conflictividad social en las Monarquías Ibéricas de la Edad Moderna

Introducción. <i>Rubén Castro Redondo, Benita Herreros Cleret de Langavant</i> (Eds.)	19
La conflictividad social en el señorío de Cameros (La Rioja) durante la Edad Moderna (ss. XVI-XVIII). <i>Sergio Cañas Díez</i>	25
Ventas y exenciones jurisdiccionales en Castilla en tiempos de los dos últimos Austrias (1621-1700). El caso del reino de Jaén. <i>Francisco Javier Illana López</i>	41
Conflictos sociales y justicia en dos concejos de la costa de Galicia: Vigo y Bouzas en el tránsito del XVIII al XIX. <i>Iago Castro Táboas</i>	57
La reforma como conflicto: el caso de los propios y arbitrios (1760-1788). <i>Iñigo Ena Sanjuán</i>	71
¿Renovación o continuidad? La conflictividad en los consistorios valencianos tras las enajenaciones de regidurías del bienio 1739-1741. <i>María del Carmen Irlés Vicente</i>	85
Concejos locales, transporte y conflictividad en el sur de la Península Ibérica (s. XVIII). <i>Raúl Ruiz Álvarez</i>	99
Politica e conflittualità urbana nel Mezzogiorno spagnolo. Il ducato di Nardò Giangirolamo Il Acquaviva d'Aragona. <i>Federico Palmieri</i>	115

Concejos locales, transporte y conflictividad en el sur de la Península Ibérica (s. XVIII)

Raúl Ruiz Álvarez¹

En este trabajo abordaremos uno de los aspectos que estoy desarrollando en mi investigación sobre el transporte en el reino de Granada: la conflictividad entre los concejos locales y la jurisdicción especial de la Real Cabaña. Uno de mis objetivos es comprender este conflicto competencial entre el poder local y la comisión del Juez Conservador de la Real Cabaña. Con este fin expondré también los rasgos característicos de esta institución y los conflictos que se crean con otras jurisdicciones, motivados por la defensa de los privilegios que durante la Edad Moderna les fueron concediendo a los transportistas.

Este trabajo se enmarca en un nuevo interés historiográfico por el transporte, aspecto de la economía de Castilla cuyo tratamiento para el periodo moderno ha estado referenciado básicamente a las propuestas de Fernand Braudel (1984), como marco general, y el imprescindible libro de Santos Madrazo sobre el sistema de transportes en España (1984)². Por eso, realizaré una introducción historiográfica que mostrará la pertinencia de esta investigación ya que, tanto el transporte en general en España, como el del sur de la península en particular -especialmente en lo que se refiere a la conflictividad-, ha sido poco tratado por la historiografía. Y no solo la conflictividad, sino algunas de las instituciones, como es el caso de la comisión de la Real Cabaña para la jurisdicción de la Real Chancillería de Granada.

¹ Universidad de Granada/Centro de Estudios Históricos del Valle de Lecrín y La Alpujarra, correo electrónico: raul.lanjaron@gmail.com.

² Braudel, F. (1984). *Civilización material, economía y capitalismo. Siglo XV-XVIII*. Tomos I-II, Madrid: Alianza; y Madrazo, S. (1984). *El Sistema de Transportes en España, 1750-1850*. Madrid: Turner.

Historiografía del transporte en España y fuentes

Fernand Braudel, en su magna obra publicada en 1979 con el título original *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle* (París, 1979), dedicó dos epígrafes al transporte. En el primer tomo, analizando las estructuras de lo cotidiano, planteó el transporte —marítimo, fluvial y terrestre— como elemento entorpecedor del comercio e, incluso, de las relaciones humanas. En definitiva, la lentitud, la falta de técnica, el alto coste y un sinfín de factores —estado de los caminos, clima, orografía, salud y características de los animales de tiro, etc.—, que convertían al necesario y vital transporte en un inconveniente para la economía. Es en el segundo tomo analiza el transporte como parte de la industria capitalista o como una industria en sí. De igual forma, insiste en las limitaciones técnicas y el arcaísmo que padece el sistema de la época, y apunta a la pluriactividad de los transportistas, que complementarían el acarreo con el trabajo en el campo. Por el contrario, también habría un transporte especializado con tendencia a organizarse en el siglo XVIII y principios del XIX (Braudel, 1984)³.

En lo que respecta a España, la historiografía ha atendido de forma desigual el estudio del transporte terrestre y, en particular, de la carretería, atendiendo su investigación —sobre todo— hacia las organizadas y poderosas hermandades de las rutas septentrionales como la de Burgos-Soria, o a los arrieros maragatos. No voy a detenerme en un análisis detallado, pero sí en señalar los resultados de algunas investigaciones que nos acercarán a la comprensión del estado de la cuestión.

De lo que fue la Real Cabaña de Carreteros y la organización carretil en la España Moderna encontramos referencias en el trabajo pionero de Adela Gil Crespo publicado en 1957 (Gil Abad, 1957)⁴. La autora anotó algunos de sus privilegios y centró su estudio en algunos pleitos referentes a la Sierra de Gredos y a Requena. Gil Crespo habla de una Mesta de Carreteros, aunque para Granada en ningún momento se utilice la terminología de Mesta, aplicada en exclusiva al Honrado Concejo de la Mesta⁵ (Díaz, 2000; Díaz y Muñoz, 2002; y Klein, 1979). En este punto conviene detenerse, pues la Mesta en Granada posee unas características

³ Braudel, F. (1984) *Civilización material, economía y capitalismo. Siglo XV-XVIII*. Tomos I-II, Madrid: Alianza.

⁴ Gil Crespo, A. (1957), “La Mesta de Carreteros del Reino”. *Anales de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias*, XXII, pp. 210-230.

⁵ Aunque la Mesta granadina no cuenta hasta la fecha con un estudio sistemático para el reino de Granada, sí hay algunos trabajos parciales para el siglo XVIII como los de Díaz López, J.P. (2000). “La economía (I). Agricultura, ganadería, pesca”. En Barrios Aguilera, M. y Peinado Santaella, R. (Eds.). *Historia del Reino de Granada. III. Del siglo de la Crisis al fin del Antiguo Régimen*. Granada: Universidad de Granada-Legado Andalusi, pp. 382-388. Véanse también: Díaz López, J. P. y Muñoz Buendía, A. (2002) (Eds.). *Herbajes, transhumantes y estantes*. Almería: Instituto de Estudios Almerienses. Y la clásica obra sobre la Mesta de Klein, J. (1979). *La Mesta*. Madrid: Alianza.

propias, al igual que la Real Cabaña de Carreteros. La profesora Margarita M. Birriel (en prensa 2) apunta que en el Reino predominó un control desde los ayuntamientos y aunque sí que hubo una Mesta de Granada, no está completamente establecido cuál era su verdadero poder, ni cómo era su estructura o hasta donde alcanzaba su jurisdicción⁶.

José Tudela (1963) profundizó sobre el tema de la Real Cabaña de Carreteros aportando datos sobre las cuadrillas de carretas o la arriería, para lo que usó la documentación del Catastro de Ensenada —especialmente resúmenes y respuestas generales—. Asimismo, apuntó algunas de sus características partiendo de documentación judicial, e incluso hizo referencias a las carreterías en América que, según Tudela, no necesitaban “de los privilegios que gozaban las de España, porque allí, en aquellos inmensos pastizales no tenían choques con ganaderos ni labradores” (392)⁷.

Fruto de su tesis doctoral, en 1983 vio la luz la monografía de Pedro Gil Abad sobre la Junta y Hermandad de Carreteros Burgos-Soria (Gil Crespo, 1983). Partía de los aspectos generales de la Real Cabaña de Carreteros para analizar, a continuación, los detalles de la referida Junta y Hermandad. Esta obra se ha convertido en un referente para las investigaciones sobre la carretería. En la misma década se publicaba el artículo de carácter didáctico escrito Pedro García Martín (1988) para la revista *Historia* 16⁸.

Respecto al transporte en general, hay que señalar como obras clásicas las ya citadas de Ringrose (1972) y Santos Madrazo (1984)⁹. Esta última, bajo el título *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*, es una de las más completas con las que contamos para el territorio español, tanto por la riqueza de informaciones que contiene, como por haber sido capaz de abordar el heterogéneo y complejo mapa de comunicaciones atendiendo a la política, las infraestructuras y los transportistas. A ellos, se suman algunos estudios en las últimas décadas como los de Agustín Sánchez Rey (2005), Diago Hernando (2004), Diago Hernando

⁶ Birriel Salcedo, M. (en prensa 2). “La Ganadería”. En Birriel Salcedo, M. M., Ortega Chinchilla, M. J. y Marín Sánchez, M. (Coords). *El Pinar en el Catastro de Ensenada*. En la introducción al capítulo de la ganadería del Valle de Lecrín realiza un balance historiográfico centrado en el reino de Granada. Apunta a la ambigüedad presente en la documentación respecto a la jurisdicción de la Mesta de Granada (ciudad o reino de Granada). Quiero agradecer a la profesora Birriel que me haya enviado sus textos, así como las incontables horas que dedicamos a pensar y estudiar sobre estas cuestiones.

⁷ Tudela, J. (1963). “La cabaña real de carreteros”. En *Homenaje a Don Ramón Carande*. Madrid, pp. 349-396, p. 392.

⁸ García Martín, P. (1988), “La Cabaña Real de Carreteros”, *Historia* 16, 145, pp. 115-122. Agradezco sus indicaciones sobre el citado artículo.

⁹ Ringrose, D. R. (1972). *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*. Madrid; y Madrazo, S. (1984). *El Sistema de Transportes en España, 1750-1850*. Madrid: Turner.

y Ladero Quesada (2009), García Fernández (2015), Duarte Landero (2018) o Moreno Arriba (2018)¹⁰.

En cuanto a la arriería, son de obligada referencia los estudios de Laureano M. Rubio (1995) sobre el poder de la arriería maragata de León, además de los de Fernández Cortizo (2008) y González Lopo (2008) sobre la Galicia rural¹¹. Sin olvidar, por su indudable impacto, las reflexiones de Camarero Bullón (1987, 1989) sobre el transporte en el Catastro de Ensenada, tanto en su tesis doctoral como en la magna *Burgos y el Catastro de Ensenada*¹². No quiero finalizar sin hacer referencia al capítulo recién publicado por Máximo Diago (2020) que, si bien indaga sobre la baja Edad Media, plantea preguntas válidas para la Edad Moderna sobre la necesidad de la caracterización socioeconómica de los transportistas y sus hogares que nos permitan dar respuestas a cuestiones relacionadas con su nivel de especialización en la actividad del transporte y la ya mencionada complementariedad con otras actividades, como la agricultura¹³.

Atendiendo al sur peninsular, encontramos apuntes dispersos en las obras generales anteriormente citadas, siendo esenciales las aportaciones proporcionadas por los referidos Ringrose y Madrazo. De la subdelegación del Juzgado Privativo de la Real Cabaña de

¹⁰ Sánchez Rey, A. (2005). “Los caminos y el transporte terrestre durante el reinado de Isabel la Católica, en su quinto centenario”. *Revista de Obras Públicas*, 3452; Diago Hernando, M. y Ladero Quesada, M. A. (2009). “Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII”. *En la España Medieval*, 32, pp. 347-382; Diago Hernando, M. (2004). “Pastores, Carreteros y Arrieros”, *Medievalismo*, 13-14 (1), pp. 219-227; García Fernández, E. (2015). “Negocios de armas y medios de transporte en España a fines del siglo XV: las cuentas de Lope García de Mújica, agente al servicio de Isabel la Católica”, *TST (Transportes, Servicios y Telecomunicaciones)*, 29, pp. 64-91; Duarte Landero, O. M. (2018), “Los Carreteros en la Villa de Madrid en el siglo XVI”, *Revista de las Ciencias Sociales*, 4, 4, pp. 35-50; y Moreno Arriba, J. (2018). “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)*, V, pp. 77-100.

¹¹ Rubio Pérez, L.M. (1995). *Arrieros Maragatos. Poder, negocio, linaje y familia. Siglos XVI-XIX*. León: Fundación Hullera Vasco-Leonesa; Fernández Cortizo, C. (2008). “Arrieros y traficantes en la Galicia rural de la época moderna”, *Ohm: Obradoiro de Historia Moderna*, 17, pp. 325-352; y González Lopo, D. L. (2008). “La arriería en el comercio de la Galicia suroccidental según el Castastro de Ensenada”, *Ohm: Obradoiro de Historia Moderna*, 17, 2018, pp. 353-372.

¹² Camarero Bullón, C. (1987). *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, Tesis doctoral. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid; y Camarero Bullón (1989). *Burgos y el Catastro de Ensenada*. Burgos: Caja de Ahorros Municipal de Burgos.

¹³ Diago Hernando, M. (2020). “Los profesionales del transporte de mercancías por las rutas terrestres de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media”. En Solórzano Telechea, J. A. y Martín Pérez, F (eds.). *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media: movilidad, conectividad y gobernanza*. Madrid: La Ergástula, pp. 39-58.

Carreteros y Cabañiles en Granada se sabe poco hasta la fecha. Contamos con algunos apuntes generales sobre su estructura y funcionamiento en las Leyes del Reino, y con un artículo que data al juez subdelegado o de comisión en Granada en fechas anteriores a las que propone Ringrose (1972) (Ruiz, 2021b)¹⁴. Dichos juzgados estaban compuestos por un juez subdelegado, un procurador, un fiscal, los escribanos, el alcalde mayor y el alguacil. En el sur de la península serían los miembros de la Real Chancillería de Granada quienes asumieran esta Comisión por mandato directo del *Juez Conservador*. Para conocer la Chancillería de Granada me remito a la autoridad en la institución, Inés Gómez González. (Gómez, 2000; 2003; 2011; y 2013)¹⁵.

En los últimos años se pueden destacar las aportaciones realizadas por el Grupo Catastro-Lecrín, en especial las que ha realizado Margarita M. Birriel Salcedo, sobre los arrieros y los caminos de Pinos del Valle (Granada); y las de Raúl Ruiz Álvarez sobre la arriería en el reino de Granada o el juzgado privativo de la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros de la Real Chancillería de Granada (Birriel, en prensa 1; Ruiz, 2021a; 2021b; en prensa 1, en prensa 2 y en prensa 3)¹⁶.

Recién iniciada mi investigación sobre el transporte se evidenció que el territorio que nos ocupa presenta una serie de particularidades para su estudio. En primer lugar, no contamos con una documentación específica de organizaciones del transporte pues, aunque habría trabajos mancomunados de carreteros o cabañas de bestias, hasta la fecha no he encontrado

¹⁴ Ringrose, D. R. (1972). *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*. Madrid; Ruiz Álvarez, R. (2021b). “Aportaciones para la historia de la Real Cabaña de Carreteros. Nomenclamiento del Juez Privativo Protector y Conservador de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros en Granada”, *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 33, pp. 255-271.

¹⁵ Sobre la administración de justicia y gobierno de la Real Chancillería, remitimos a los trabajos de Gómez González, I. (2000). *La justicia en almoneda: la venta de oficios en la Chancillería de Granada (1505-1834)*. Granada: Comares; Gómez González, I. (2003). *La justicia, el gobierno y sus hacedores: la Real Chancillería de Granada en el antiguo régimen*. Granada: Comares; Gómez González, I. (2005). *La Real Chancillería de Granada (1505-1803)*. Granada: Ayuntamiento; Gómez González, I. (2011), “Más allá de la colegialidad: una aproximación al juez de comisión en la España del Antiguo Régimen”. *Chronica nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada*, 37, pp. 21-40.

¹⁶ Birriel Salcedo, M. (en prensa 1). “Caminos, Intercambios y Arrieros”. En Birriel Salcedo, M. M. Ortega Chinchilla, M. J. y Marín Sánchez, M. (Coords.). *El Pinar en el Catastro de Ensenada*; y Ruiz Álvarez, R. (2021a). “El transporte en el reino de Granada (s. XVIII)”. *Cuadernos de Historia Moderna*, 46.1, pp. 233-257; Ruiz Álvarez, R. (en prensa 1), “Las utilidades del transporte con bestias en el reino de Granada. Una primera aproximación a través del Catastro de Ensenada”. *Vínculos de Historia* [aceptado]; Ruiz Álvarez, R. (en prensa 2). “Los oficios del Transporte en el reino de Granada: arrieros y trajineros de Guadix y su tierra”. *Investigaciones Históricas, época moderna y contemporánea*, [aceptado]; y Ruiz Álvarez, R. (en prensa 3), *Llevar y Traer: la justicia del transporte en la Chancillería de Granada (s. XVIII)*.

ninguna alusión a una organización o hermandad similar a las del norte. Tampoco sobre cuestiones económicas o sociales que equiparen la arriería del sur con los linajes de maragatos de León, que se convertirían en élites del poder. En segundo lugar, como consecuencia, la documentación generada para el estudio del transporte en el sur peninsular presenta unas características diferentes. Dispongo de documentación escrita de aspectos fiscales, económicos, jurídicos y notariales, lo que me está permitiendo indagar las características concretas de la institución del transporte, los perfiles socioeconómicos de los transportistas, las formas de transportar o el papel de las mujeres en los hogares ante la ausencia del esposo y los hijos varones mayores, que comúnmente asistirían a su progenitor en el traer y llevar.

Estoy estudiando la documentación del fondo de la Subdelegación del Juzgado privativo de la Real Cabaña de Carreteros del Archivo de la Real Chancillería de Granada, que constituye mi fuente principal. Está compuesto por 9 cajas y 360 piezas que abarcan una cronología desde 1624 hasta 1834¹⁷. También estoy consultando otra documentación judicial de la institución, como la del Real Acuerdo o los expedientes del presidente.

Asimismo, cuento con una documentación homologable al conjunto de Castilla, como es el Catastro de Ensenada, que me permite hacer comparaciones por la homogeneidad en lo general, que la heterogeneidad en lo particular y especialmente en los datos referidos al transporte me presenta retos como la regulación del ramo de lo industrial (Camarero, 2021; Ruiz Álvarez, en prensa 1)¹⁸. No obstante, me permite estudiar aspectos socioeconómicos como la composición de los hogares a través de los libros de los Cabeza de Casa, la propiedad de los transportistas en los libros de lo Real, y el industrial, que se les regula tanto en los libros de lo Real como en algunas de las Respuestas Generales. En cuanto a los memoriales o relaciones juradas, para el caso concreto del reino de Granada, no aportan informaciones complementarias como en Burgos o Galicia (Ruiz, 2021b, en prensa 1-2; Ruiz y Ortega, 2021)¹⁹.

¹⁷ Archivo de la Real Chancillería de Granada (ARCHGR), Subdelegación del Juzgado Privativo de la Real Cabaña De Carreteros (030SJPRCC). Quiero agradecer al director del archivo, David Torres, las facilidades de consulta, así como sus indicaciones y consejos para el estudio de esta documentación.

¹⁸ Camarero Bullón, C. (2021). “El Catastro de Ensenada: una documentación homogénea en su conjunto y heterogénea en el detalle”. En *Del pasado al futuro: una colaboración permanente*. Burgos: Diputación, pp. 93-115.

¹⁹ Remito a otros trabajos en los que se analizan los límites y ventajas de esta documentación para el estudio del transporte y, en concreto, de la arriería, el trabajo y la regulación del ramo de lo industrial: Ruiz Álvarez, R. (en prensa 1). “Las utilidades del transporte con bestias en el reino de Granada. Una primera aproximación a través del Catastro de Ensenada”. *Vínculos de Historia*; Ruiz Álvarez, R. (en prensa 2). “Los oficios del Transporte en el reino de Granada: arrieros y trajineros de Guadix y su tierra”. *Investigaciones Históricas, época moderna y contemporánea*, [aceptado]. Ruiz Álvarez R. y Ortega Chinchilla, M. J. (2021). “Granada y Almería en el Catastro de Ensenada. Un recorrido por la historiografía”, *Revista de Historiografía (RevHisto)*, 35, pp. 79-110.

Finalmente, estoy cruzando estas informaciones con las de otra documentación complementaria ubicada en diferentes lugares, como son el Archivo Histórico Nacional, el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid²⁰, el Archivo Histórico de Protocolos de Granada²¹, o los archivos municipales de Granada, Lorca y Cartagena.

Transportar y (sobre)vivir entre jurisdicciones

La diversidad de jurisdicciones en las que se organizaba el territorio hispano nos sitúa en un complejo marco para transportar, encontrando desigualdades territoriales en continuo conflicto de poderes (Estado, Señoríos, Eclesiásticos...). Así, la justicia era ejercida por los Reyes mismos, por su Consejo, por los Alcaldes de Casa y Rastro del Rey, que los acompañaban siempre, y por la Audiencia y Chancillería. En concreto, la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid se crea en 1371 en las Cortes de Toro con competencias en la Corona de Castilla. Irá perdiendo poder con la creación de la Real Audiencia de Galicia en las Cortes de Toledo de 1480 y con la Real Cédula de 1494 con la que se crea otra audiencia en Ciudad Real, reservándose a la de Valladolid los asuntos de las tierras situadas al norte del Tajo y a la de Ciudad Real, los del sur. En 1505 la Chancillería de Ciudad Real fue trasladada a Granada convirtiendo a la ciudad en Corte y albergando el sello real. En la Edad Moderna administrar justicia no equivale sólo a la resolución equitativa de los litigios, sino que pretende conseguir el orden y la equidad. De ahí que la Chancillería ejerza simultáneamente funciones gubernativas y judiciales.

La historia de la Cabaña Real de Carreteros comienza con los Reyes Católicos, que tras la guerra de Granada concedieron una serie de privilegios a asociaciones y carreteros del Reino,

²⁰ Al contrario que en Granada, en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid no hay fondos documentales específicos sobre la Cabaña Real de Carreteros. Lo que se conserva son pleitos en los que se ven involucradas personas que por su oficio son carreteros. Algunos pueden consultarse en el Portal de Archivos Españoles (PARES):

<http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/find?nm=&texto=carreteros&archivo=8>. No obstante, quedan algunas catalogaciones antiguas que aún no han sido volcadas en dicho portal y que se pueden consultar en las bases de datos del Archivo. Entre ellas, solo se han encontrado seis expedientes referentes a carreteros.

²¹ La explotación sistemática de esta documentación nos permitirá en un futuro poder conocer aspectos del transporte y los hogares transportistas. Algunos ejemplos de documentación que estoy analizando son las cartas de obligación como: Archivo Histórico de Protocolos de Granada (AHPG-GR), Distrito de Órgiva, Pinos del Valle, 21 de abril de 1798, *Obligación de pago a D. Felipe Neyra de parte de Juan de Martos, vecino de Pinos del Valle por una mula gallega*.

a los que se unirían los cabañiles en 1629. Aunque el transporte siempre estuvo entre las preocupaciones de la Corona, pues no podemos olvidar que las ferias, abastos y traslados de tropas dependían directamente de las comunicaciones y los transportistas, es en este momento cuando aumenta su interés por proteger el transporte interior para abastecer a sus ejércitos y a las ciudades y villas del Reino. Esta política cristalizó en la creación de una Comisión especial con un Juez Conservador, cabeza de una organización territorial clave para salvaguardar los derechos y libertades de carreteros y cabañiles, y contribuyó indirectamente a garantizar el desarrollo económico del Reino y el control del transporte de mercancías y del comercio. La Comisión tuvo su representación en el territorio a través de los jueces subdelegados que, para la jurisdicción de la Chancillería de Granada, aparecería como juez privativo, particular y conservador de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros. A diferencia de la España septentrional donde se organizaron a nivel local, comarcal y provincial, de la documentación consultada se desprende que en Granada concentraría su poder en la comisión de la Chancillería, siendo sus ministros los encargados de asumir ese cargo, que complementarían con sus funciones de oidores, alcaldes del crimen o de hijosdalgo. Por tanto, tenemos un territorio amplio en el que los transportistas caminarían por un complejo entramado de jurisdicciones entre las que se encontraban los concejos locales. Este laberinto de jurisdicciones y competencias disparó la conflictividad entre el tribunal privativo y las justicias locales, que debían inhibirse de todo asunto relacionado con los privilegios de los integrantes de la Cabaña Real.

En definitiva, la cabaña de carreteros disfrutó de una serie de privilegios en la Edad Moderna y hasta el final del Antiguo Régimen. Entre ellos estaban la libertad de transitar, de pacer y beber las aguas libremente con sus bueyes, vacas y mulas, siempre que se guardaran los sembrados de cereal (panes), las viñas, las huertas, los olivares, los prados de guadaña y las dehesas adehesadas que los Concejos tenían costumbre de guardar para sus ganados. De igual forma, dispusieron que los carreteros pudiesen cortar madera de los montes públicos y concejiles para las reparaciones de sus carretas (ejes, estacas, camas...) y para guisar. De ahí que uno de los principales conflictos con los Concejos locales fuese el daño que las cabañas de mulas o bueyes infligirían a estos pastos que el concejo guardaba para sus ganados.

Otro de los conflictos comunes fue el relacionado con las competencias para impartir justicia. La Real Cabaña de Carreteros contaba con un Juez Conservador, cargo que recaía en un ministro del Consejo del Rey con la función de impartir justicia de primera instancia en todos los asuntos de carreteros y cabañiles, con inhibición de cualquier tribunal, chancillería, jueces y justicias de estos Reinos. Las apelaciones se resolverían en el Consejo: las de pastos y dehesas de invierno en la sala de Mil y Quinientas y las demás en la sala de Justicia. Del mismo modo, se ideó la aplicación de esta justicia en los territorios del reino, de tal forma que podrían ejercerla en comisión subdelegada los ministros de las audiencias y chancillerías de Valladolid y Granada, corregidores de los Partidos y abogados de los Consejos, con la misma inhibición de cualquier tribunal, chancillería, jueces y Justicias; siempre teniendo presente que la guarda

de todos estos privilegios y exenciones conllevaba que los carreteros y cabañiles estuviesen sujetos a sus órdenes con el fin de acudir a proveer a los ejércitos, sin desatender el comercio de la Corte, Reinos y Señoríos.

El choque competencial con las justicias locales es común en los pleitos. El Concejo, que Luis García de Valdeavellano (1973) definió como

la expresión de la comunidad local (...) que entendía en la regulación de la vida de la localidad por medio de la asamblea vecinal, del concilium o concejo, término romance este último que se hizo sinónimo de municipio cuando la comunidad local se constituyó como una entidad jurídico-pública investida de jurisdicción y dotada de mayor o menor autonomía de gobierno”²² (538),

era el encargado, además de las tareas de gobierno, de impartir justicia a través de los magistrados locales.

Los carreteros también aparecen colateralmente en multitud de Leyes del Reino que los proveían de privilegios, como la excepción del servicio militar, las correspondientes al tráfico y la seguridad de coches, cargas y otros mantenimientos, y algunas como portar armas. En el siglo XVIII contaron con 16 grandes concesiones, privilegios o mandatos entre leyes y provisiones.

En definitiva, transportar significaba sobre(vivir) al trayecto, en el que las bestias pastaban y bebían, en el que la seguridad, el hospedaje o la accidentabilidad estarían marcadas por el lugar y este a su vez por la jurisdicción correspondiente, constituyendo los concejos locales agentes activos en el ir y venir de quienes transportaban y lo que transportaban

Conflictividad con las justicias locales

A través del estudio de los pleitos y documentos del Fondo de la Cabaña, he querido destacar tres tipos de conflictos: los competenciales entre instituciones, los de entrada del ganado en pastos y los conflictos relativos a los sorteos de milicias y el privilegio de excepción del servicio militar. Además, quiero mostrar un conflicto entre los arrieros del pescado de Almuñécar y el ventero de la venta de Marina en el camino de Granada a Almuñécar, en el que intervienen el corregidor de la ciudad de Granada y las justicias locales de Albuñuelas, jurisdicción en la que se sitúa esta hospedería.

²² García de Valdeavellano, L. (1973). “Curso de Historia de las Instituciones españolas”. Madrid: *Revista de Occidente*, p. 538.

La conflictividad del juzgado privativo con las justicias locales fue constante en todo el siglo XVIII, teniendo que pedir en numerosas ocasiones que se inhibieran del conocimiento de los asuntos de la Real Cabaña. Un ejemplo es el auto realizado en 1790 en el que el juez privativo, Sr. Don Andrés González de Barcía, pide al alcalde ordinario de la Zubia, Don Vicente de Montes, que se inhiba de la causa de la cabaña de Don Pascual Sánchez, vecino de Granada, por los daños causados en una huerta. La justicia local opuso resistencia y usó numerosas artimañas para generar un conflicto competencial, incluso alegando la implicación del juez de marinas, lo que dilató en el tiempo la resolución del pleito llegándose a multar a dicho alcalde ordinario.

Los derechos de pastos y rastrojeras son otra de las fuentes de conflicto que más se repiten en los documentos judiciales. Los animales de carga necesitaban descansar, beber agua y alimentarse, lo que provocaría muchas tensiones con las justicias locales y con los propietarios, principalmente de las tierras que lindaban con los caminos. Como ejemplo, presento una de las peticiones al juez privativo denunciaba a las cabañas por pastar, en este caso en el término de Alhama²³. En 1779 don Pedro Santiago Sánchez, vecino de Ganada, acude al juez privativo por la denuncia que se hizo a su ganado por pastar durante más de veinte días con una piara de mulos y hembras en los yerbajes del sitio de Potril, jurisdicción de Alhama. El Sr. Don Jacobo Croce y Silva, abogado de los Reales consejos, corregidor capitán de guerra y subdelegado de rentas provinciales y reales servicios de millones de la ciudad de Alhama, había mandado apresar al mayoral de la cabaña, Andrés Gómez, así como custodiar la piara en mayo de 1779. En este caso el mayoral exhibió copia de la Cédula Real con los privilegios de la cabaña, que se encontraba con muchas roturas y falta de hojas y un pedimento para que pasase a ser juzgado por el juez privativo, por lo que la justicia local lo mandó al juez privativo y excarceló a Andrés Gómez para que cuidase su ganado, siempre que continuara en los términos de la jurisdicción de Alhama y en compañía de Francisco de Rivas y Francisco Escobedo, guardas del campo. El magistrado local alegó ante don Juan Pedro Coronado y Navas Tello de Guzmán, del Consejo de su majestad, su Alcalde del Crimen en la Real Chancillería de esta corte, juez protector particular y privativo para el desagravio de los Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros de la Real Cabaña de esta ciudad y distrito de su Chancillería, que esta cabaña no era transeúnte y había entrado a pastar sin manifestar los despachos. Insistió en que no quería atribuirse jurisdicción que no le correspondiera y envió los autos al juez protector para que continuase el proceso.

Aunque no es muy frecuente encontrar documentación referente a la exención de alistarse en el servicio militar, en la tierra de Guadix y las Alpujarras, sobre todo, hay algunas instancias

²³ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14382, pieza 13, s/f. *Pedimento de don Pedro Santiago Sánchez vecino de esta ciudad sobre denuncia que le hizo al ganado de su cabaña por estar pastando en el término de la ciudad de Alhama. Real Cabaña, Granada 1779.*

recordando a las justicias locales que no se incluyeran a los miembros de la Cabaña Real en los sorteos²⁴. Uno de los pleitos más interesantes sobre este aspecto es la querrela que interponen los carreteros Juan García Lozano, Francisco de Martos, Antonio Moreno, Gregorio García, Blas de Herrera y Esteban García a la villa de Gor por sortear para milicias a vecinos mozos que estaban exentos, muchos de ellos sus propios hijos. Además, manifestaban que sus carretas, cabañas y jabardos estaban continuamente sirviendo a su majestad en las conducciones de salitres y betunes para sus navíos, maderas para sus reales arsenales y otros efectos necesarios para el real servicio, como el abasto de granos para sus pueblos, y que causarían un daño muy grave en caso de no poder acudir a auxiliar a sus ejércitos. Por ello piden al juez que libre despacho para que la justicia local corrobore sus privilegios. El juez privativo libró el despacho a la justicia de la villa de Gor para que cumpliesen la Real Ordenanza de Milicias y se les guardase en la presente quinta las excepciones que tenían como carreteros bajo la advertencia de penas, multas y apercibimientos. Un despacho que no cumplieron acogándose a las reglas del intendente provincial de solo mandar relevar los hijos únicos de viuda, los de padres sexagenarios y mozos de casa abierta, por lo que se incluyeron a los mozos empleados en dichas carreterías. Mucho más interesantes son los memoriales y decretos que contiene esta pieza documental. Como muestra, son excluidos José Díaz del Pozo, criador de ganado lanar y hermano de la Hermandad y Honrado Consejo de la Mesta; Francisco Guerrero de Calicasas, mayoral de los ganaderos de esta localidad; o José Díaz, que se queja de que la justicia de la villa de Caparacena se ha dado por desentendida de sus privilegios y lo ha citado para el sorteo.

Otros vecinos se querellaron contra las justicias locales, como el caso de Antonio Moreno de Gor, dueño de carretería que abastece no solo los Reinos sino las reales fábricas y proveedurías, que se querelló contra José Martínez Hurtado y Gregorio Moreno, alcaldes de dicha villa, y contra Pedro Medes y Pedro Jiménez, sus regidores, Concejo Justicia y Regimiento de ella.

Resulta llamativo que las villas pudieran detener y requisar el trigo transportado por una cabaña alegando la imperiosa necesidad del abasto común, problemática que no vamos a tratar en este trabajo, pero exponente también de esta conflictividad²⁵.

Como último ejemplo me detendré en otro tipo de documentación, como la referida a una petición que realizan los arrieros del pescado al corregidor de Granada por el trato que se les está dando en la venta de Marina, situada en el Valle de Lecrín (término de Albuñuelas) y sus

²⁴ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 21, 22 fol. *Instancia de Juan García Lozano, Francisco de Martos, Antonio Moreno, Gregorio García, Blas de Herrera y Esteban García, vecinos de Gor, dueños de Carreterías que abastecen los reinos por el sorteo para el servicio militar. Gor, 1762.*

²⁵ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 75. *Sobre Disputa con la villa de María (Vélez-Blanco) por la detención de una cabaña y el precio de su trigo para abastecer dicha villa.*

precios abusivos²⁶. Así, en el año 1790 llega la petición de 17 arrieros del pescado y otras especias (vecinos de la ciudad de Almuñécar), que atraviesan las once leguas que distan entre Almuñécar y Granada, encontrando una única posada para el descanso llamada venta de Marina, en la que se les trata con impiedad y con precios excesivos, proporcionando paja y vino de muy mala calidad, y para colmo medida arbitrariamente. También se quejan con la comida, que no pueden elegir, y por mantener las bestias cargadas durante un franqueo que se dilata el tiempo que el dueño quiere. Por tanto, alegan que la venta prefiere la utilidad e interés particular por encima de la causa pública y el interés privilegiado de los que suplican actuación al corregidor, conscientes de las disposiciones expedidas por el soberano para la mejora del servicio de estos establecimientos. Por estar la venta en su jurisdicción, el corregidor mandó a la justicia de Albuñuelas hacer comparecer al ventero, José Corral, para formarle un arancel de los precios de frutos y portes con objeto de que no se exceda, so pena de 20 ducados. Asimismo, con los precios de la cebada y la atención a los pasajeros, a los que debía tener lumbre y demás utensilios para disponer de comidas o cenas. Aunque este tipo de asuntos competían a la comisión de la Real Cabaña, el documento muestra cómo los corregidores resolvieron disputas entre transportistas, por lo que la explotación de archivos municipales para el estudio del transporte es aún una tarea pendiente.

Como hemos podido comprobar, las tensiones entre transportistas, concejos locales y el propio tribunal de la Real Cabaña fueron relativamente frecuentes. Aún queda por indagar en cuestiones como: ¿Todos los transportistas pertenecieron a la Real Cabaña? ¿Todos hicieron valer sus derechos en el tribunal privativo? ¿Realmente se inhibieron las justicias locales del conocimiento de sus asuntos o fue más habitual de lo que hemos visto que impartieran una justicia que no les correspondía? Queda mucho por investigar y, tanto la documentación del Fondo de la Real Cabaña como la que custodian los Archivos Municipales se presentan como fuentes esenciales para investigar el marco de la conflictividad entre instituciones y los aspectos de la vida cotidiana que, cruzados —con todas las cautelas necesarias— con la imagen fiscal y socioeconómica que nos proporciona la documentación de Ensenada, pueden ayudarnos a construir una imagen global del transporte en el sur peninsular durante el siglo XVIII. No en vano el transporte cuenta con un escenario vital poliédrico donde caminos, hospederías, ganado, comercio, familia, pluriactividad u oficios auxiliares contribuyen a su estudio en un contexto en el que las jurisdicciones generarán tensiones, tensiones en las que de un modo u

²⁶ Archivo Histórico Municipal de Granada (AHMGR), Fondo Municipal C.01862.0091 (Gobierno. Ayuntamiento). *Memorial de los arrieros de pescado de Almuñécar quejándose del abuso en los precios y el mal trato que reciben por parte de Francisco del Corral, dueño de Venta Marina, término de Albuñuelas*. Sobre la Venta Marina véase el artículo sobre las ventas y mesones del Valle de Lecrín: Ruiz Álvarez, R. (2020). “Ventas y Mesones en los caminos del Valle de Lecrín y La Alpujarra (s. XVIII)”. *Tiempos Modernos*, 41, pp. 120-153.

otro se verá reflejado el papel que jugó la Real Cabaña de Carreteros como institución, así como los hogares transportistas, en estas tierras.

Bibliografía

- Birriel Salcedo, M. (en prensa 1). “Caminos, Intercambios y Arrieros”. En Birriel Salcedo, M. M.; Ortega Chinchilla, M. J. y Marín Sánchez, M. (Coords.). *El Pinar en el Catastro de Ensenada*.
- Birriel Salcedo, M. (en prensa 2). “La Ganadería”. En Birriel Salcedo, M. M.; Ortega Chinchilla, M. J. y Marín Sánchez, M. (Coords.). *El Pinar en el Catastro de Ensenada*.
- Braudel, F. (1984). *Civilización material, economía y capitalismo. Siglo XV-XVIII*. Tomos I-II, Madrid: Alianza
- Camarero Bullón, C. (1989). *Burgos y el Catastro de Ensenada*. Burgos: Caja de Ahorros Municipal de Burgos.
- Camarero Bullón, C. (1987). *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, Tesis doctoral. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid.
- Camarero Bullón, C. (2021). “El Catastro de Ensenada: una documentación homogénea en su conjunto y heterogénea en el detalle”. En *Del pasado al futuro: una colaboración permanente*. Burgos: Diputación, pp. 93-115.
- Diago Hernando, M. (2004). “Pastores, Carreteros y Arrieros”, *Medievalismo*, 13-14 (1), 219-227.
- Diago Hernando, M. (2020). “Los profesionales del transporte de mercancías por las rutas terrestres de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media”. En Solórzano Telechea, J. A. y Martín Pérez, F (Eds.). *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media: movilidad, conectividad y gobernanza*. Madrid: La Ergástula, pp. 39-58.
- Diago Hernando, M. y Ladero Quesada, M. A. (2009). “Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII”. *En la España Medieval*, 32, 347-382.
- Díaz López, J. P. (2000). “La economía (I). Agricultura, ganadería, pesca”. En Barrios Aguilera, M. y Peinado Santaella, R. (Eds.). *Historia del Reino de Granada. III. Del siglo de la Crisis al fin del Antiguo Régimen*. Granada: Universidad de Granada-Legado Andaluzí, pp. 382-388.
- Díaz López, J. P. y Muñoz Buendía, A. (2002) (Eds.). *Herbajes, transhumantes y estantes*. Almería: Instituto de Estudios Almerienses.
- Duarte Landero, O. M. (2018) “Los Carreteros en la Villa de Madrid en el siglo XVI”. *Revista de las Ciencias Sociales*, 4, 4, 35-50.

- Fernández Cortizo, C. (2008). "Arrieros y traficantes en la Galicia rural de la época moderna". *Ohm: Obradoiro de Historia Moderna*, 17, 325-352.
- García Fernández, E. (2015). "Negocios de armas y medios de transporte en España a fines del siglo XV: las cuentas de Lope García de Mújica, agente al servicio de Isabel la Católica", *TST (Transportes, Servicios y Telecomunicaciones)*, 29, 64-91.
- García Martín, P. (1988), "La Cabaña Real de Carreteros", *Historia* 16,145, 115-122.
- Gil Crespo, A. (1957), "La Mesta de Carreteros del Reino". *Anales de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias*. XXII, pp. 210-230.
- Gómez González, I. (2000). *La justicia en almoneda: la venta de oficios en la Chancillería de Granada (1505-1834)*. Granada: Comares.
- Gómez González, I. (2003). *La justicia, el gobierno y sus hacedores: la Real Chancillería de Granada en el antiguo régimen*. Granada: Comares.
- Gómez González, I. (2005). *La Real Chancillería de Granada (1505-1803)*. Granada: Ayuntamiento.
- Gómez González, I. (2011). "Más allá de la colegialidad: una aproximación al juez de comisión en la España del Antiguo Régimen". *Chronica nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada*. 37, 21-40.
- González Lopo, D. L. (2008). "La arriería en el comercio de la Galicia suroccidental según el Catastro de Ensenada", *Obradoiro de Historia Moderna*, 17, 353-372.
- Klein, J. (1979). *La Mesta*. Madrid: Alianza.
- Madrazo, S. (1984). *El Sistema de Transportes en España, 1750-1850*. Madrid: Turner.
- Moreno Arriba, J. (2018). "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)*, V, 77-100.
- Ringrose, D. R. (1972). *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*. Madrid: Tecnos.
- Rubio Pérez, L. M. (1995). *Arrieros Maragatos. Poder, negocio, linaje y familia. Siglos XVI-XIX*. León: Fundación Hullera Vasco-Leonesa.
- Ruiz Álvarez, R. (2020). "Ventas y Mesones en los caminos del Valle de Lecrín y La Alpujarra (s. XVIII)". *Tiempos Modernos*, 41, 120-153.
- Ruiz Álvarez, R. (2021a). "El transporte en el reino de Granada (s. XVIII)". *Cuadernos de Historia Moderna*, 46.1, 233-257.
- Ruiz Álvarez R. y Ortega Chinchilla, M. J. (2021). "Granada y Almería en el Catastro de Ensenada. Un recorrido por la historiografía". *Revista de Historiografía RevHisto*, 35, 79-110.
- Ruiz Álvarez, R. (2021b). "Aportaciones para la historia de la Real Cabaña de Carreteros. Nombramiento del Juez Privativo Protector y Conservador de Carreteros, Cabañiles,

- Jabarderos y Trajineros en Granada”. *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 33, 255-271.
- Ruiz Álvarez, R. (en prensa 1). “Las utilidades del transporte con bestias en el reino de Granada. Una primera aproximación a través del Catastro de Ensenada”. *Vínculos de Historia* [aceptado].
- Ruiz Álvarez, R. (en prensa 2). “Los oficios del Transporte en el reino de Granada: arrieros y trajineros de Guadix y su tierra”. *Investigaciones Históricas, época moderna y contemporánea*, [aceptado].
- Ruiz Álvarez, R. (en prensa 3), Llevar y Traer: la justicia del transporte en la Chancillería de Granada (s. XVIII).
- Sánchez Rey, A. (2005). “Los caminos y el transporte terrestre durante el reinado de Isabel la Católica, en su quinto centenario”. *Revista de Obras Públicas*, 3452.
- Tudela, J. (1963). “La cabaña real de carreteros”. En *Homenaje a Don Ramón Carande*. Madrid: sociedad de estudios y publicaciones, pp. 349-396.

