

CARRETEROS Y ARRIEROS EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN LA CORONA DE CASTILLA EN LOS SIGLOS BAJOMEDIEVALES Y MODERNOS (SIGLOS XIV-XVII)

Carters and muleteers in the transportation of goods in the Crown of Castile during the Late Medieval and Early Modern periods (14th-17th centuries)

MÁXIMO DIAGO HERNANDO*

Recibido: 18/01/2024

Aceptado: 09/08/2024

RESUMEN

Se analiza la actividad del transporte de mercancías en la Corona de Castilla entre los siglos XIV y XVII por las rutas terrestres. Se dedica una primera parte al transporte con carretas, diferenciando entre las tiradas por bueyes y las tiradas por mulas. Se identifican las principales comarcas del reino en que hubo personas dedicadas a esta actividad. Y se identifican las principales mercancías que fueron transportadas por las carretas de uno y otro tipo. En la segunda parte se identifican las comarcas que contaron con grupos más numerosos de arrieros dedicados al transporte de mercancías con acémilas, dedicando especial atención a aquéllos que participaron también en el trato mercantil. En la tercera parte se propone un estudio introductorio sobre el perfil social de los transportistas, diferenciando entre auténticos empresarios que utilizaban mano de obra asalariada, y personal subalterno.

Palabras Clave: Transporte terrestre, carretas, acemileros, Corona De Castilla, Edad Media, Edad Moderna.

ABSTRACT

The author studies the activity of the transport of merchandise in the Crown of Castile between the thirteenth and the eighteenth centuries that used the land routes. In the first part he pays attention to the transport with carts, establishing a distinction between those carried by oxen, and those carried by mules. He identifies the main regions of the kingdom where part of the population was devoted to this activity, and the main merchandises that were transported by oxen or mules. In the second part he identifies the main regions where many muleteers were devoted to the transport of merchandise, paying special attention to those that at the same time invested in mercantile enterprises. In the third part he offers an introductory study about the social profile of the carriers, establishing a distinction between entrepreneurs that employed a salaried workforce and dependent workers.

Keywords: Land transport, charts, muleteers, Crown of Castile, Middle Ages, Early Modern

* Artículo póstumo.

INTRODUCCIÓN

El transporte de mercancías fue un aspecto fundamental de la actividad económica durante todo el período preindustrial, que en su fase más reciente abarca los siglos medievales y modernos, pese a que los intercambios comerciales no alcanzaron entonces el desarrollo experimentado tras la revolución industrial, iniciada en los ámbitos pioneros ya en el siglo XVIII, y acelerada durante el siglo XIX. Pese a ello los historiadores en general, y los especialistas en historia económica en particular, no han dedicado una atención preferente a dicha actividad en sus investigaciones y trabajos de síntesis, sino que más bien la han soslayado, salvando contadas excepciones. Esta desatención se advierte de modo particularmente notable en la historiografía española, y en especial en la que se ocupa del período medieval y de la temprana Edad Moderna.

Para contribuir en parte a cubrir este vacío nos hemos propuesto hacer una contribución parcial, enfocada desde una perspectiva amplia, para tratar de identificar las grandes tendencias, mediante el manejo de documentación inédita lo más abundante y diversificada posible. Hemos seleccionado para ello en particular un territorio extenso y con evidente variedad interna, pero dotado de unidad desde la perspectiva política, como es el de la Corona de Castilla resultado de la fusión y posterior expansión por conquista de los reinos de Castilla y León. El marco cronológico ha quedado determinado por la disponibilidad de fuentes documentales y por ello hemos fijado el inicio de nuestra investigación en el siglo XIV y lo hemos llevado hasta el siglo XVII, dejando a un lado el siglo XVIII, período para el que existe mayor número de investigaciones previas que han aportado importantes conocimientos, algunas de las cuales hemos utilizado como referencia, aunque no todas por razones de espacio. Nos hemos centrado además con exclusividad en el transporte por tierra, dejando a un lado el que utilizaba las vías fluviales, poco desarrollado en el ámbito castellano, y sobre el que informan de modo accidental algunos estudios¹, y el marítimo, sobre el que existe una abundante producción historiográfica. Por lo que respecta al transporte por tierra, realizaremos un estudio diferenciado entre el que se realizaba con carretas, distinguiendo entre las tiradas por bueyes y las tiradas por mulas, y el que utilizaba directamente mulas u otras bestias de carga y era realizado por arrieros.

1. David Carvajal de la Vega, “Compañías y comercio de la madera en Castilla a fines del siglo XV e inicios del XVI”. *Espacio, Tiempo y Forma. Historia Medieval*, 28 (2015): 210-219. <https://doi.org/10.5944/etfiii.28.2015.14869>

PRIMERA PARTE: LA CARRETERÍA

Carretería con bueyes

Al transporte de mercancías con carretas tiradas por bueyes se dedicaron los vecinos de unas pocas comarcas de la Corona de Castilla, mientras que por el contrario fueron mucho más numerosas, y menos concentradas geográficamente, aquéllas en que algunos de sus vecinos utilizaron como medio de transporte las carretas tiradas por mulas. Algunos autores incurren en error al no diferenciar entre ambos tipos de carretas. Es el caso del matrimonio Phillips que al hablar de la Cabaña Real de carreteros sostienen que sus recuas y carros de mulas movían la mayoría del tráfico mercantil español². Hay varios errores en esta aseveración, pues la institución de la que hablan sólo estaba implantada en la Corona de Castilla, no en España. Sólo formaban parte de ella los carreteros de bueyes, pero no los de mulas, y mucho menos los arrieros, que conducían las recuas. Por lo que respecta a las primeras, también se diferenciaba entre las que eran de mayor envergadura, y cubrían largas distancias, a las que se denominaba “carretas de puerto a puerto”, y las que sólo servían para cubrir distancias cortas, denominadas “churras”, a semejanza del ganado estante, que no trashumaba. Los lugares que contaron con carretas del primer tipo fueron mucho menos numerosos que los que sólo contaron con carretas del segundo tipo. Por ejemplo, en la Tierra de Soria, una de las comarcas de Castilla con más continuada dedicación a la carretería, bien documentada desde el siglo XIV hasta el siglo XIX, a mediados del siglo XVIII según el Catastro de Ensenada, de entre las diecisiete aldeas en que había carretas, de las más de ciento cincuenta que formaban parte de la jurisdicción, en tan sólo ocho las había “de puerto a puerto”³.

Principales comarcas con dedicación a la carretería con bueyes

Varias comarcas, que integraban un número reducido de lugares nos consta por testimonios documentales que tuvieron durante prolongados períodos de tiempo una importante dedicación al transporte de mercancías con carretas tiradas por bueyes, que en todas ellas, aunque en desigual medida, fue la principal actividad económica que garantizó el sustento de sus vecinos. La comarca sobre la que hemos encontrado los testimonios documentales más antiguos es la de los

2. Carla Rahn Phillips y William D Phillips, *El toisón de oro español: Producción y comercio de lanas en las épocas medieval y moderna* (Valladolid: Junta de Castilla y León), 2005.

3. Emilio Pérez Romero, “Transhumancia, comercio lanero y crédito: «La compañía de ganaderos de las Provincias de Soria y Burgos» (1781-1800)”, *Historia agraria: Revista de agricultura e historia rural* 23 (2001): 128.

Pinares de Soria y Burgos. Más en concreto cabría destacar por la antigüedad de los testimonios, todos ellos del siglo XIV, en un contexto de frustrante penuria documental, un grupo de aldeas localizadas en el entorno más cercano al nacimiento del río Duero, en los picos de Urbión. Allí encontramos aldeas como Covaleda y Duruelo, en la que, como veremos, la documentación nos demuestra que ya se practicaba de forma habitual el transporte con carretas de madera para vender en lugares bastantes alejados de los de origen, localizados fuera de Castilla, en el reino de Aragón.

Según el Catastro de Ensenada, en la jurisdicción de la Tierra de Soria había entonces 17 lugares en las que sus vecinos declararon poseer carretas. Eran pocos si se tiene en cuenta que este ámbito jurisdiccional llegó a contar con cerca de 240 aldeas en el siglo XIII, de las cuales bastantes se despoblaron con el transcurso del tiempo, aunque todavía en la actualidad subsisten más de 150, ciertamente en su mayoría con muy pocos vecinos⁴. En cualquier caso documentación notarial del siglo XVII demuestra que también hubo carreteros de bueyes en algunas otras aldeas importantes de la Tierra de Soria, alejadas de la comarca de Pinares, como es el caso de El Royo⁵. La mayoría de las aldeas con carretas se localizaban en la comarca de Pinares propiamente dicha, aunque había algunas que se ubicaban fuera de ella, a muy poca distancia, como es el caso de Las Dombellas y Santerbás, en el valle del Tera, y otras aldeas más cercanas a la ciudad de Soria.

Además de los lugares pertenecientes a la Tierra de Soria, el ámbito jurisdiccional más extenso de toda la zona, hay que mencionar también otros varios lugares de señorío. Por su importancia se ha de destacar el de San Leonardo, hoy llamado “de Yagüe”, con sus aldeas Navaleno y Casarejos, donde era señor jurisdiccional el monasterio de San Pedro de Arlanza, al que en el siglo XVI sucedió el linaje Manrique por compra efectuada al rey Felipe II, previa autorización papal. Y en la misma provincia actual de Soria, Cabrejas del Pinar y Abejar, ambos dependientes del señorío del obispo de Osma hasta mediados del siglo XVI en que fueron desamortizadas por concesión papal a Felipe II. De este mismo grupo formaban parte otras villas actualmente pertenecientes a la actual provincia de Burgos, como Hontoria del Pinar, también dependiente del señorío de San Pedro de Arlanza, y Regumiel, Canicosa, Vilviestre del Pinar, Quintanar de la Sierra y Palacios de la Sierra, todas ellas pertenecientes al señorío de los Condestables de Castilla del linaje Velasco.

4. Máximo Diago Hernando, *La Extremadura soriana y su ámbito a fines de la Edad Media* (Madrid: Editorial de la Universidad Complutense, 1992), 48-55.

5. En los protocolos notariales de Madrid hay varios contratos de transporte de hierro desde Vitoria a Madrid por carreteros de El Royo. Entre otros, para 1619 y 1662 Vid. AHPM, 5337-80 y 6474-257. También los hay para transporte de carbón. Por ejemplo AHPM (= Archivo Histórico de Protocolos de Madrid), 8367-220, Madrid, 5-IV-1660.

Primeros testimonios documentales de la dedicación carretera de la comarca de Pinares de Soria y Burgos

La escasez de documentación para el período medieval dificulta la tarea de reconstruir el proceso de despegue de la actividad de transporte de mercancías con carretas a gran escala en la Corona de Castilla. Pero nos ha resultado posible reunir algunos testimonios documentales que nos informan sobre cómo la misma ya había adquirido indiscutible importancia en la primera mitad del siglo XIV, durante los reinados de Alfonso XI y Pedro I. Ciertamente todas las noticias se refieren exclusivamente al transporte de madera a distancias mucho más cortas de las que resulta posible documentar para siglos posteriores de la Edad Moderna. Los protagonistas de la actividad en estos primeros testimonios son vecinos de las aldeas de Covalada y Duruelo, que en el siglo XIV formaban parte de la Tierra de Soria, pero se habían incorporado a la misma bastante después de que ésta se hubiese consolidado como comunidad de villa y Tierra en la primera mitad del siglo XII⁶.

Para ser más precisos se ha de valorar que el primer testimonio documental hasta ahora localizado se refiere no sólo a vecinos de estas dos aldeas sino al conjunto de vecinos de lugares de la Tierra de Soria que se dedicaban al transporte con carretas. En efecto, en 1340 un vecino de Herreros, aldea de Soria que se ubicaba fuera de la comarca pinariega propiamente dicha pues su término sólo cuenta con robles, denunció en su propio nombre y en el de los demás carreteros de la Tierra de Soria que las autoridades de Ágreda les estaban cobrando un impuesto de 4 dineros por cada carreta que pasaban por la villa cargada de madera para vender, causándoles un grave quebranto por cuanto dependían de esta actividad para poder subsistir y pagar los impuestos al rey⁷. Diez años después, en 1350, unos vecinos de Covalada, aldea ubicada en plena comarca pinariega, denunciaron que les habían sido tomadas 26 carretas cargadas de madera en el camino hacia Alfaro en Rioja⁸. En 1381 un carretero vecino de Duruelo, aldea colindante con Covalada, que regresaba de Zaragoza, a donde había ido a vender madera, fue detenido por el guarda del puente de Tarazona, que le tomó 16 florines de oro y 24 reales de plata. En su defensa el carretero le mostró una carta sellada del rey de Aragón por la que ordenaba que se permitiese a todos los carreteros castellanos que llevasen a vender a Aragón madera u otras mercancías el poder transitar libremente y sacar del reino aragonés moneda de

6. Máximo Diago Hernando, *Soria en la Baja Edad Media: Espacio rural y economía agraria* (Madrid, Editorial de la Universidad Complutense, 1993).

7. Documento expedido en Ágreda, 19-VII-1340, en Rubio Semper (2001), doc. n.º. 161.

8. Fernando López Sainz, *Documentación Regia Inédita De Los Reinados De Alfonso XI Y Pedro I De Castilla, 1349-1352* (2019): 221.

oro y plata, lo que demuestra que el monarca aragonés estaba interesado en fomentar esta actividad⁹. Muy pocos años después, en 1386, volvemos a constatar la presencia en Tarazona de otros varios carreteros sorianos, procedentes una vez más de Covalada. En aquella ocasión uno de ellos, Pascual Domingo sufrió un accidente en una de sus carretas y como consecuencia se quebró una pierna uno de los bueyes que la conducía, y se vio obligado a degollarlo¹⁰. En su relato refirió que el accidente se produjo al paso de la “carretería” por la ciudad aragonesa, lo que confirma que se trataba de un convoy de carretas, aunque no nos permite estimar su número. Dado, no obstante, que presentó como testigos de lo ocurrido a otros dos carreteros vecinos de Covalada, es seguro que el viaje lo estaban realizando conjuntamente varios convecinos, conforme era costumbre entre los carreteros profesionales¹¹. En ese mismo año un pequeño fragmento del registro del cobro de la “quema”¹² en la aduana de Zaragoza entre los meses de mayo y agosto de 1386 pone de manifiesto que en tan reducido período de tiempo entraron en la capital aragonesa más de 250 carretas cargadas de madera que habían sido conducidas por vecinos de Duruelo, Covalada, Herreros y Cidones, aldeas de Soria, y Cabrejas del Pinar y Abejar, lugares del señorío del obispo de Osma¹³.

Todas estas noticias confirman por consiguiente que en el siglo XIV se encontraba plenamente consolidada la actividad del transporte con carretas tiradas por bueyes desde las comarcas pinariegas de Soria hasta el reino de Aragón, y más en concreto hasta su capital, Zaragoza. Todas las noticias se refieren explícitamente al transporte de madera, que era una materia prima abundante en los términos de dichas aldeas, y que en el caso de Covalada y Duruelo estaba reservada para su explotación para sus vecinos en régimen de exclusividad, con exclusión de los vecinos del resto de aldeas de la Tierra de Soria¹⁴.

9. ACA (=Archivo Corona de Aragón), C, (=Cancillería) reg. 820-171, Zaragoza, 31-V-1381.

10. Documento otorgado en Tarazona, 14-XI-1386, que publica Motis Dolader, Miguel Ángel, *Los judíos de Tarazona en el siglo XIV. Colección Documental* (Tarazona: Centro de Estudios Turiasonenses, 2003), Documento nº. 653.

11. Para más detalles sobre esta cuestión de la composición de los convoyes de carreteros pueden consultarse Pedro Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de carreteros. Burgos-Soria* (Burgos: Diputación Provincial, 1983) y José Tudela, *La Cabaña Real de Carreteros* (Madrid: Sociedad de Estudios y Publicaciones, 1963).

12. Sobre este impuesto al tránsito de mercancías entre Aragón y Navarra en el siglo XIV, pagado por los castellanos, Máximo Diago Hernando, “La “quema”. Trayectoria histórica de un impuesto sobre los flujos comerciales de Castilla y Aragón (siglos XIV Y XV)”, *Anuario De Estudios Medievales* 30 (1):91-156. <https://doi.org/10.3989/aem.2000.v30.i1.496>.

13. Máximo Diago Hernando, “Un modo de vida basado en el aprovechamiento maderero en la Castilla del Antiguo Régimen: Comercio de madera y carretería en los pinares de Soria-Burgos (Siglos XIII-XVIII)”, *Revista española de estudios agrosociales y pesquero*, 217 (2008): 59.

14. Diago Hernando, *Soria en la Baja Edad Media: Espacio rural y economía agraria*; del mismo autor: “Los aprovechamientos comunales en las comunidades de villa y tierra castellanas a partir

Avanzando en el tiempo nos encontramos con que un documento del año 1482 que analiza Asenjo González atestigua la existencia entonces de una *Hermandad de Pinares*, de la que formaban parte los lugares de Palacios, Vilviestre, Canicosa, Quintanar y Regumiel, pertenecientes a la actual provincia de Burgos, y Duruelo y Covalada, aldeas de la Tierra de Soria. Dicha asociación manifestaba tener por principal objetivo la defensa de los intereses de sus miembros en el negocio de la venta de madera, que practicaban con sus carretas en un extenso territorio de la submeseta norte, que incluía las ciudades y villas de Toro, Olmedo, Zamora, Palencia, León, Astorga, Valladolid, Medina del Campo y Medina de Ríoseco¹⁵. Por otra parte, en esta misma comarca, la villa de San Leonardo se movilizó en repetidas ocasiones ante la monarquía para exigir que no se les pusiesen trabas a la libre compra y saca de cereal en cualquier lugar del reino. Para justificar esta petición, se remitieron al hecho de que sus vecinos y los de sus aldeas, Casarejos y Navaleno, “porque estaban en tierra de montaña donde no se cogía pan”, habían adoptado como trato principal “llevar madera con sus carretas de unas partes a otras”, y no tenían otra opción que comprar el cereal en los mercados, para atender las necesidades alimenticias de sus familias¹⁶.

Evolución entre los siglos XVI y XVIII

La dedicación de estas aldeas a la carretería con bueyes continuó de forma ininterrumpida en los siguientes siglos, favorecida por el apoyo que le prestó la monarquía a través de la institución de la Real Cabaña de Carreteros fundada por iniciativa de los Reyes Católicos en 1497, que en muchos aspectos respondió al mismo modelo de la Mesta, ya en funcionamiento desde el siglo XIII por iniciativa del rey Alfonso X¹⁷. El protagonismo de los carreteros que los carreteros de Soria y Burgos tuvieron en el seno de esta institución está fuera de duda, y se prolongó sin alteraciones hasta su supresión por el régimen liberal en el siglo XIX en fecha coincidente con la supresión de la Mesta. En algunas de estas aldeas la explotación de las carretas fue prácticamente la única actividad económica relevante. El ejemplo más extremo lo encontramos en Covalada donde en 1752, según el Catastro del Marqués de la Ensenada, ni

de su repoblación en los siglos XI y XII: El caso de la Tierra de Soria”, en Desarrollo y aplicación de las Ordenanzas de Aprovechamientos Forestales (Covalada: Ayuntamiento de Covalada), 11-50.

15. María Asenjo González, *Espacio y sociedad en la Soria medieval. Siglos XIII-XV* (Soria, Diputación Provincial, 1999), 347.

16. AGS (=Archivo General de Simancas), RGS (=Registro General del Sello), IX-1504. Y AGS, RGS, I-1522.

17. Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de carreteros*; y Tudela, *La Cabaña Real de Carreteros*.

un solo vecino se declaró labrador, y únicamente el 0,004% del término estaba dedicado al cultivo de hortalizas, mientras que el resto se repartía entre prados (2%), dehesas (20%) y montes (72%). 108 vecinos se dedicaban a la carretería, 51 al trabajo de la madera como aserradores y fabricantes de puertas, otros 34 a su transporte, y otros 30 eran pastores (Pérez Romero, 1995, pp. 128-129). Cabe recordar que, a diferencia del resto de aldeas de la Tierra de Soria, con excepción de la contigua Duruelo, estaba reservada para el usufructo exclusiva de sus vecinos, que como consecuencia disfrutaban de una magnífica fuente de aprovisionamiento de madera, pues además tenían abierto el acceso a los pinares de la Tierra de Soria, donde el usufructo era común para todas las aldeas de la jurisdicción. Duruelo nos consta de hecho quelse resistió con éxito a principios del siglo XVI a los intentos de un gran propietario ganadero vecino de otra aldea próxima de la Tierra de Soria, Vinuesa, para meter a pastar sus numerosos ganados a su término, avendándose en el lugar¹⁸.

De hecho, la documentación de época moderna demuestra que estas aldeas carreteras de los Pinares experimentaron un mayor crecimiento económico y demográfico que las de las comarcas llanas más próximas en las que el sustento de sus vecinos se basaba en el cultivo de cereales. Por ejemplo, Salduero en 1528 tenía sólo 57 vecinos mientras que en 1656 se estimó que residían en esta aldea y en su pedanía Los Molinos de Salduero un total de 110 vecinos. En esta segunda fecha el concejo de esta aldea, compuesto por dos alcaldes, dos regidores, un procurador general, y muchos vecinos, se movilizó para conseguir que la monarquía les asignase una dehesa boyal para sus ganados de labor y carretería. Entre los argumentos que utilizó hubo una expresa referencia a la importancia que la carretería tenía para la supervivencia de sus vecinos, a pesar de tratarse de una actividad sumamente sacrificada para los varones que debían realizarla desplazados de sus hogares durante gran parte del año¹⁹.

Otro indicio que confirma el mayor desarrollo experimentado en los siglos de la Modernidad por las comarcas carreteras en relación a las dedicadas al cultivo de cereal que se encontraban más próximas a ellas lo encontramos en la Tierra de Soria. Nos lo proporcionan los registros de reparto de impuestos percibidos por la Universidad de la Tierra de Soria en las distintas aldeas que formaban parte de ella en los que las mayores contribuciones eran efectuadas por las carreteras, en concreto por Duruelo, Covaleda, Herreros y Salduero, que superaban a otras varias aldeas de más tamaño pero que sólo contaban con campos de cereal, o unas pocas viñas muy poco productivas, de las que se obtenía vino de mala calidad.

18. Máximo Diago Hernando, *La Extremadura soriana y su ámbito a fines de la Edad Media* (Madrid: Editorial de la Universidad Complutense, 1992), 228-231.

19. AHPS, 602-1024-146. Carta de poder del concejo, otorgada en Salduero, 12-I-1656. Y AHN (= Archivo Histórico Nacional), Consejos, leg. 25.651.

Por fin una prueba más que demuestra el efecto benéfico que la dedicación a la carretería tuvo para los lugares de la comarca de Pinares de Soria la encontramos en la villa de Cabrejas del Pinar, que en 1580 tenía 191 vecinos. Había dependido en los siglos medievales del señorío jurisdiccional del obispo de Osma, pero Felipe II consiguió que el Papa le autorizase a venderla y la compró un hacendado ganadero trashumante de la ciudad de Soria, Juan Alonso de Vinuesa, que pagó por ella 4.497.196 mrs. No pudo, sin embargo, tomar posesión de ella porque el concejo la tanteó y ofreció pagar a la Real Hacienda igual cantidad a cambio de incorporarla al realengo. Por las mismas fechas se realizó una operación muy parecida con la villa de Gómara, también del señorío del obispo de Osma. La compró el financiero italiano Juan María Corvari, quien acto seguido la vendió a otro acaudalado ganadero trashumante, Francisco López de Río, que sería alférez mayor de la ciudad por compra del oficio al rey. Pagó 4.994.003 mrs. por los 196,5 vecinos que se contabilizaron, pero el concejo salió al retracto y pudo permanecer en el realengo. Pero el concejo pronto demostró su incapacidad de atender al pago de los intereses por el préstamo que había contratado para poder pagar al rey, y por ello se vio abocado a vender la jurisdicción al sucesor en el mayorazgo de Francisco López de Río, Antonio López de Río, quien aprovechó la difícil situación del concejo para comprar por muy inferior precio, tan sólo 3.547.500 mrs.²⁰ Cabrejas por el contrario pudo conservar su condición realenga hasta el fin del Antiguo Régimen, y ello pese a que Gómara se ubicaba en una de las comarcas más fértiles de la Tierra de Soria para el cultivo del cereal. También lo logró Abejar gracias a la carretería.

Los lugares carreteros de la comarca de Pinares de Burgos estudiados por Gil Abad presentan un panorama idéntico al de los que hoy forman parte de la provincia de Soria, de los que hemos hablado. También en ellos los carreteros representaron un porcentaje muy elevado del total de vecinos, aunque claramente inferior al de pueblos sorianos como Covalada o Duruelo que fueron excepcionales²¹.

Las villas y aldeas carreteras de Cuenca

La segunda comarca en importancia por su dedicación a la carretería con bueyes es la que comprende varias villas y aldeas de la actual provincia de Cuenca, de entre las que destaca Almodóvar del Pinar, seguida a bastante

20. La información sobre el caso de Cabrejas procede de documentación inédita consultada en AHPS (=Archivo Histórico Provincial de Soria), Catastro de Ensenada y Protocolos Notariales. La de Gómara en Diago, 2015, pp. 316-318.

21. Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de carreteros*.

distancia por Albaladejo del Cuende, Carboneras, aldea de Moya, y Almarcha, aldea de Castillo de Garcí Muñoz, entre otros lugares. Almodóvar del Pinar era una villa de señorío del linaje Alarcón, de la nobleza media conquense, desde mediados del siglo XV. Según el Catastro de Ensenada de 1752 había entonces en la villa 64 vecinos propietarios de carretas que entre todos reunían un millar, tiradas por 2.566 bueyes²². A estos carreteros la documentación nos los muestra en plena actividad durante los siglos modernos, pero, por falta de investigaciones y probablemente también de fuentes documentales, se sabe muy poco sobre su actividad en los siglos medievales. La documentación de los siglos XVII y XVIII, en mayor medida que la del XVI, todavía poco explorada, aporta bastante información sobre el destacado papel que desempeñaron en el aprovisionamiento de madera y otros abastecimientos necesarios para el funcionamiento de la mina de mercurio de Almadén, en el Valle de Alcudia. Tras el descubrimiento de América y la puesta en explotación de sus minas de plata, en México y en Perú, la actividad de la extracción y transporte de esta materia prima para su posterior embarque hacia el continente americano, donde se precisaba para la extracción de la plata, experimentó una extraordinaria expansión. Los carreteros de Almodóvar recordaron en varias ocasiones al rey en memoriales que le presentaron en defensa de sus intereses la importancia del servicio que prestaban de proveer de madera a las minas de Almadén, que les fue compensado facilitándoles el poder mantener sin coste alguno sus bueyes durante la estación invernal en las dehesas del Valle de Alcudia, propias del rey como maestre que era de la Orden de Calatrava. A ello se añadían otros privilegios como la exención del pago de impuestos por el consumo y adquisición de productos para el abastecimiento de los carreteros en sus viajes²³. Pero estos carreteros no se limitaron a abastecer de madera a las minas, sino que también se emplearon en el transporte del mercurio hasta la ciudad de Sevilla. Lang sostiene que llegaron a hacerse con el práctico monopolio del mismo²⁴. Pero lo cierto es que también está documentada la participación de carreteros sorianos en esta tarea. Por ejemplo, en 1732 diez carreteros de la Cabaña Real, vecinos de Molinos de Duero, aldea de la Tierra de Soria, hicieron gestiones para concertar con los arrendadores del valle de Alcudia, en su propio nombre y en el de otros cuatro carreteros más, el transporte de azogue desde la mina hasta Sevilla²⁵.

22. López Gascón, José Luis, *Almodóvar del Pinar: El pueblo de las carretas* (Cuenca: Diputación provincial, 2002), 91-103.

23 AHN, Consejos, 7611, VIII-1700. Provisión a los gobernadores de la mina de Almadén y de la villa de Almodóvar del Campo, y al administrador de la renta del servicio y montazgo. También interesa AHN, Consejos, 7617, X-1701. Provisión a la justicia de Almodóvar del Campo.

24. Lang, M.F. "El azogue de Almadén: Su empaque y conducción a Sevilla", *Hispania*, 186, 1994: 95-110. Y López Gascón, 2002, pp. 91-92.

25. Carta de poder en AHPS, 978-1515-48. Molinos de Duero, 3-III-1732.

Tras el azogue las lanas fue el segundo producto en importancia entre los transportados por los carreteros de Almodóvar del Pinar, aunque se limitaron a hacerlo llegar a los puertos del Mediterráneo, en especial al de Alicante, pero nunca trabajaron en las rutas hacia los puertos del Cantábrico, mientras que los carreteros sorianos y burgaleses lo hicieron en ambas, aunque dedicaron más atención a la segunda. La mayor parte de los transportes los realizaron desde lavaderos o almacenes ubicados en la submeseta sur, pero con carácter excepcional también realizaron algún viaje desde Soria. Por ejemplo, en 1679 uno se obligó a llevar en sus carretas desde esta ciudad a Alicante 48 sacas de añinos de 12 arrobas cada una²⁶.

Un tercer foco en que se concentraron numerosos carreteros dedicados al transporte de mercancías a largas distancias con carretas tiradas por bueyes es el de la sierra de Gredos. Allí se consolidó en el siglo XVI una asociación denominada Cabaña Real de Carreteros del Sexmo de la Sierra de la villa de Piedrahíta, que agrupaba a los vecinos de once lugares de las cabeceras de los ríos Alberche y Tormes, liderados por el de Navarredonda, donde se llegaron a concentrar más de 300 carreteros, propietarios de alrededor de un millar de carretas. Para fechas anteriores las cuentas de la fábrica de la catedral de Toledo del siglo XV, dan testimonio de la intensa actividad desplegada por los carreteros de las comarcas montañosas de Segovia y Ávila en el transporte a la ciudad del Tajo de grandes cantidades de madera²⁷. Y a principios del siglo XVI está documentada la participación de carreteros de La Garganta, el Villar y Navarredonda en el transporte de jabón desde Sevilla a Medina del Campo²⁸. En el siglo XVII también hay testimonios de su participación en el transporte de lanas. En concreto varios carreteros de Villanueva del Campillo, de la Tierra de Ávila, se obligaron a llevar en 1655 cargas de lana sucia desde la ciudad de Toledo y el lugar de Húmera, en Tierra de Madrid, hasta los lavaderos de la ciudad de Segovia²⁹.

Fuera de los tres grandes focos mencionados también cabe encontrar carreteros de bueyes en otros lugares dispersos. Por ejemplo, en la sierra segoviana los hubo en El Espinar, en origen aldea de la Tierra de Segovia, hasta 1639, cuando adquirió de Felipe IV el villazgo, que concentró importantes señores de ganado trashumante, pero también contó entre sus vecinos con algún carretero dedicado al transporte de lanas. Lo confirman algunos testimonios documentales referentes a transportes de lanas en sucio hasta los lavaderos de Segovia desde

26. AHPM, 9420-502, Madrid, 5-IX-1679.

27. Jean-Pierre Molénat, "Les communications en Nouvelle Castille au XVe. Siècle", En *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Âge* (Paris, 1981), 155-162.

28. Archivo Histórico de Protocolos de Valladolid, 7844-201, Medina del Campo, 21-V-1526 y 7844-202v., Medina del Campo, 24-V-1526.

29. AHPM, 8060-430, Madrid, 13-V-1655, y 8670-251, Madrid, 18-V-1655.

lugares de Madrid y Ávila. En concreto en 1645 carreteros de esta comarca abulense transportaron 4.000 arrobas de lana en sucio desde el esquiladero de Tabladillo, en Ávila, hasta Segovia³⁰, en 1667 57 sacas de lanas de 10 arrobas desde Torrejón de Velasco y Alcorcón³¹, y en 1668 dos partidas de 700 y 900 arrobas de lana desde Casas Buenas (Toledo)³², y en 1670 2.000 arrobas desde Toledo y Nambroca (Toledo)³³. Además de en El Espinar también hubo carreteros de bueyes en otros muchos lugares serranos próximos pertenecientes en la actualidad a la provincia de Madrid, como Collado Mediano, Alpedrete, Guadarrama, Hoyo de Manzanares, Galapagar, Cercedilla y Navacerrada. Todos ellos aparecen en la documentación notarial especializados en el transporte de madera desde la sierra madrileña hasta la villa de Madrid³⁴. También transportaron leña y hornija para hornos por encargo de tratantes en teja y ladrillo³⁵.

También hemos constatado la existencia de carreteros de bueyes en Briviesca, en Burgos, de donde era vecino el que en 1655 se obligó a llevar para un regidor de Toledo desde su esquiladero a las afueras de esta ciudad hasta Segovia 4.000 arrobas de lana en sucio³⁶. Y por fin es obligada la referencia a la comarca montañosa de Sajambre, en plena Cordillera Cantábrica leonesa, donde según un reciente estudio en el período moderno muchas familias poseedoras de carretas tiradas por bueyes las utilizaban para realizar cada año un viaje a lugares del interior de la meseta, en especial de Tierra de Campos, donde cargaban mercancías como vino o cereal. Pero se trataba de una actividad que desempeñaba claramente un papel secundario en sus economías familiares, sin que llegase a desarrollarse un grupo de auténticos profesionales que acumulasen varias carretas y multiplicasen sus viajes y rutas para obtener ingresos suficientes con los que poderse mantener³⁷.

La carretería con bueyes en el transporte de lanas

Si la actividad carretera comenzó a desarrollarse de forma apreciable en una primera etapa gracias al comercio de la madera, según prueban los documentos

30. AHPM, 7287-719, Madrid, 5-V-1645. Se ha de tener en cuenta, no obstante, que este contrato fue anulado al día siguiente (fol.721).

31. AHPM, 9653-286, Madrid, 18-VI-1667.

32. AHPM, 11.354-200, Madrid, 2-V-1668.

33. AHPM, 11.473-92, Madrid, 11-V-1670.

34. Numerosos contratos del año 1663 en AHPM, 10.256.

35. Un tratante de teja y ladrillo de Madrid contrató con un carretero de Hoyo de Manzanares que le llevase 40 carros de hornija de jara, a razón de dos cargos cada semana.

36. AHPM, 9142-439, Madrid, 9-V-1655.

37. Elena E. Rodríguez Díaz, "Carreteros y arrieros de Sajambre. El intercambio de mercancías en la montaña oriental leonesa (SS. XVI-XVIII)", *Estudios Humanísticos. Historia*, 14 (2015): 39-71.

del siglo XIV relativos a las comarcas pinariegas de Soria y Burgos que hemos comentado, no cabe duda de que en una segunda fase recibió un decisivo impulso gracias a la expansión del comercio de exportación de lanas, que desempeñó un papel fundamental en la economía de la Corona de Castilla a partir del siglo XV y hasta comienzos del siglo XIX. A diferencia de la madera la lana se transportó también en acémilas, pero progresivamente las carretas les fueron robando terreno a éstas. A este respecto conviene tener en cuenta que las carretas que partían de la meseta no podían llegar hasta los propios puertos en el Mar Cantábrico por los obstáculos que la orografía imponía. Las sacas de lana debían ser descargadas en puntos como Corconte, cerca de Reinosa, Orduña o Vitoria, para que desde allí las acémilas las hiciesen llegar hasta los barcos. Así lo testimonian los numerosos contratos de “flete” conservados en los protocolos notariales. Pero, a pesar de existir esta pequeña dificultad, las carretas consiguieron en gran medida sustituir a las acémilas para cubrir los trayectos dentro de la meseta, e incluso los que arrancaban en la submeseta sur y acababan en la submeseta norte, a pesar de la existencia del obstáculo de las sierras de la Cordillera Central. Una real provisión del año 1487 del Registro General del Sello demuestra que efectivamente para aquellas fechas la carretería estaba comiendo terreno a la arriería en el negocio del transporte de lanas hacia los puertos del Cantábrico en plena expansión gracias al despegue de las exportaciones a Flandes. Va dirigida al concejo de Espejo, en la merindad de Valdegovia, en la provincia de Álava, a dos leguas de Orduña. Los mercaderes de Burgos habían informado que algunos de ellos tenían costumbre de hacer transportar con carretas de bueyes hasta los puertos de embarque sacas de lanas finas desde lugares de la sierra burgalesa, como Barbadillo de Mercado. Reconocían que dichas carretas sólo llegaban hasta Espejo porque no podían pasar más adelante, debido a las dificultades que ofrecía la Peña de Orduña, que no fue abierta para el libre tránsito hasta la segunda mitad del siglo XVIII. Pero denunciaron que el concejo de Espejo obligaba a los carreteros a pagar portazgos e imposiciones nuevas, y les prohibía desuncir los bueyes, con el único propósito de causarles mal y daño, porque consideraban que les hacían la competencia a sus propios vecinos, muchos de los cuales eran mulateros y se ganaban la vida con el transporte de lanas. Los mercaderes burgaleses debían preferir recurrir a los carreteros probablemente porque ofrecerían tarifas más baratas y una mayor disponibilidad, y por ello salieron en su defensa, exigiendo a los reyes que no permitiesen que el concejo de Espejo les agraviase³⁸.

Un factor que hizo muy necesario recurrir a carretas para garantizar el transporte de las lanas radica en que éstas fueron objeto masivo de exportaciones a lugares lejanos, todos ellos situados más allá de los Pirineos o en Inglaterra, y debieron cubrir largas distancias para llegar a los puntos donde

38. AGS, RGS, IX-1487, fol. 104.

eran manufacturadas. Estas distancias, dentro del territorio peninsular, debieron ser salvadas con carretas de bueyes, y en muy menor proporción a lomos de acémilas. La utilización de carretas de mulas para el transporte de lanas fue insignificante, a juzgar por la documentación conservada, mientras que sí alcanzó relevancia para otras mercancías y bienes, como demostraremos más adelante.

Los principales lavaderos de lanas existentes en la Corona de Castilla se distribuían en lugares muy diversos, destacando en primer lugar los situados en lugares ubicados en el Sistema Central, donde se esquilaban los ganados que pastaban en las montañas de León y Palencia, además de los que lo hacían en las propias sierras de Segovia, Ávila y Madrid, y los edificados en lugares localizados en el ámbito del Sistema Ibérico, en sus dos sectores de la submeseta norte y la submeseta sur³⁹. Desde los lavaderos las lanas se podían transportar directamente hasta los lugares más próximos a los puertos del Cantábrico, como Corconte, Orduña o Vitoria, y, en el caso de las destinadas a los puertos del Mediterráneo, Alicante y Cartagena, directamente a ellos o haciendo escala en lugares como Carabanchel, en las afueras de Madrid, donde se almacenaron las abundantes sacas de lana que salían de los lavaderos del Sistema Central, o Fuentidueña de Tajo, a donde muchos carreteros sorianos y burgaleses se obligaron a llevar lanas desde los lavaderos de la región soriana.

Los trayectos hacia los puertos del Cantábrico fueron cubiertos en su práctica totalidad por carreteros de los Pinares de Soria y Burgos. Por su parte los puertos del Mediterráneo fueron servidos preferentemente, al menos en los siglos XVII y XVIII, por los de Almodóvar del Pinar. Pero en menor medida los carreteros sorianos y burgaleses también transportaron lanas desde lavaderos de la submeseta sur, en concreto de la sierra de Cuenca, hacia Alicante⁴⁰. Los de Almodóvar por el contrario nunca transportaron lanas lavadas en la submeseta norte.

Las carretas también se utilizaron, con mucha menos frecuencia, para transportar lanas y añinos en sucio desde los esquiladeros hasta los lavaderos, cubriendo distancias cortas. Por ejemplo los carreteros de Almodóvar del Pinar llevaron 204 sacas de lana sucia desde Toledo al lavadero de Villanueva de la Fuente, en Tierra de Alcaraz, para el mercader italiano Benito Lomelín⁴¹. Carreteros de El Espinar transportaron lana sucia desde lugares del reino de

39. Ángel García Sanz, *Antiguos esquileos y lavaderos de lana en Segovia* (Segovia: Real Academia de Historia y Arte de San Quirce, 2022) y Rafael M Girón Pascual, “Lana Sucia, Lana Lavada. Los Lavaderos De Lana Y Sus Propietarios En La España De La Edad Moderna (ss. XVI-XIX): Un Estado De La cuestión”, *Investigaciones Históricas. Época Moderna Y Contemporánea*, 39 (2019):209-56. <https://doi.org/10.24197/ihemc.39.2019.209-256>.

40. Por ejemplo, en 1660 un carretero de Salduero llevó desde el lavadero de Villalba a Vitoria 244 sacas de lana lavada de 8 arrobas. AHPM, 6742-139 Madrid, 25-V-1660.) Y uno de Vinuesa 104 sacas de 8 arrobas (fol. 141).

41. AHPM, 8357, s.f. Madrid, 30-VI-1665.

Toledo hasta los lavaderos de Segovia ⁴². Por su parte en 1491 un carretero de una aldea de la merindad de Santo Domingo de Silos se había obligado con un mercader burgalés a llevar diez carretas cargadas de lanas desde Salas y otros lugares de la sierra hasta los lavaderos de Burgos, pero no cumplió el contrato⁴³.

Otros productos transportados con carretas de bueyes

Sin entrar en informar sobre la procedencia de los carreteros daremos cuenta de forma sucinta a continuación de las mercancías que fueron transportadas con carretas, al margen de madera y lanas, sin ánimo de ofrecer una relación exhaustiva de todas las rutas y productos, pues fueron muchos y pocos han sido por el contrario los trabajos de investigación hasta ahora dedicados a su identificación.

Destacan en primer lugar los productos destinados al alimento tanto de las personas como de los animales. En el siglo XVII el principal centro de consumo de los mismos fue la villa de Madrid, en la que centraremos nuestra atención ante la imposibilidad de atender al resto de núcleos urbanos de la Corona de Castilla, donde la demanda era muy inferior. Como mero apunte interesa hacer constar, no obstante, que no fueron los núcleos urbanos los únicos demandantes de servicios de transporte de cereal destinado al consumo humano. Por el contrario se constata que, dado el mal funcionamiento de los mercados de cereales, fue necesario transportarlos por tierra a largas distancias para atender las necesidades de población no urbana. Un caso interesante lo encontramos en la sierra soriana, donde entre los siglos XV y XVIII se mantuvieron miles de cabezas de ganado ovino trashumante, que pasaban los inviernos en dehesas localizadas en las actuales provincias de Ciudad Real, Córdoba y Badajoz. En contra de lo que habría cabido esperar, algunos de los mayores propietarios de ganados trashumantes de la ciudad y Tierra de Soria recurrieron durante el siglo XVII a contratar carreteros de bueyes de las aldeas pinariegas sorianas para que les transportasen grandes cantidades de trigo a lugares ubicados en estas provincias durante el otoño, para garantizar el alimento a sus pastores. El coste de estos transportes era muy elevado, llegando en algunos contratos a 25 reales por fanega, precio superior al que se pagaba por el trigo en el libre mercado. Es seguro que los ganaderos no necesitaban comprar el cereal, porque lo ingresaban como renta de las numerosas tierras que poseían, pero podrían

42. Un contrato para transportar 2.000 arrobas desde Toledo y Nambroca (Toledo) al lavadero de La Puente en Segovia, en AHPM, 11.473-92, Madrid, 11-V-1670. Otro de 57 sacas de lanas de 10 arrobas para Juan de San Vicente, vecino de Madrid, desde Torrejón de Velasco y Alcorcón hasta el lavadero de La Velilla (Segovia) AHPM, 9653-286, Madrid, 18-VI-1667. Otro de 700 y 900 arrobas de lana desde el lavadero de Juan Francisco Sanguineto y desde Casas Buenas (Toledo) hasta los lavaderos de Segovia AHPM, 11.354-200, Madrid, 2-V-1668.

43. AGS, RGS, IX-1491, fol. 191.

haber recurrido a venderlo en Soria, y dedicar el dinero a comprarlo en el sur. El que no lo hicieran sólo cabe explicarlo por el mal funcionamiento de los mercados, y la documentación nos confirma que efectivamente se planteaban dificultades de aprovisionamiento mediante recurso al mercado. Por ejemplo en 1691 un ganadero segoviano, Francisco Sáenz Merino, vecino de Riaza, hermano de la Mesta, denunció que su mayoral no lograba comprar trigo en el partido de La Serena con el dinero que le había entregado, por lo que solicitaba remedio, autorizándole a poderlo sacar de Andalucía, donde se había prohibido la saca⁴⁴. Por lo demás los ganaderos sorianos no sólo hicieron transportar trigo en carretas desde la sierra soriana hasta las dehesas del Sur sino que también contrataron con carreteros portes de harina. Por ejemplo Diego del Río y Cereceda, vecino de Castilfrío, contrató a un carretero de Ocenilla para que le llevase a Chillón 250 fanegas de harina en 1708⁴⁵.

Comprobamos que los carreteros de bueyes que más contribuyeron al transporte de estos productos a la capital de la Monarquía hispana fueron los de Soria y Burgos, muy por delante de los de Almodóvar del Pinar, y los de otras procedencias. Los clientes a los que prestaron servicios de transporte fueron muy variados, pues encontramos entre ellos mesoneros, que precisaban cebada para alimentar a las bestias que llevaban los viajeros a los que proporcionaban alojamiento, y alquiladores de “coches de rúa de alquiler”. También destacan los panaderos, tanto los que atendían panaderías públicas como los que se encargaban de la provisión de casas entre las que cabría destacar las del rey y otros miembros de la familia real. Todos necesitaban que les transportasen elevadas cantidades de trigo. Por ejemplo, en 1652 cinco carreteros de Canicosa transportaron para Luis Montero del Carpio, panadero de la reina, 1.200 fanegas de trigo desde la Tierra de Ávila y Horcajo hasta Madrid a razón de 8 reales de porte por fanega de trigo⁴⁶. En 1656 un carretero de Canicosa porteó para este mismo panadero de Corte 500 fanegas de trigo desde Tierra de Ávila, aunque en esta ocasión exigió sólo 5 reales por arroba⁴⁷. En 1661 Antonio de Proaño, panadero de Corte, firmó varios contratos con carreteros para que le transportasen trigo a Madrid. Con unos de Hontoria del Pinar para 60 carretas para 700 fanegas de cebada y 900 de trigo desde la Tierra de Medina del Campo a 4,75 reales la fanega de cebada y 7 reales la de trigo⁴⁸; con uno de Casarejos para 22 carretas para 750 fanegas de trigo desde Tierra de Medina del Campo, a 7 reales la fanega⁴⁹; con uno de Muriel Viejo para 32 carretas para 700 fanegas de trigo desde Nava del Rey a 7

44. AHN, Consejos, 7556, IX-1692.

45. AHN, Consejos, 7663, X-1708. Provisión a las justicias.

46. AHPM, 7730-435, Madrid, 13-V-1652.

47. AHPM, 9398-385, Madrid, 22-VI-1656.

48. AHPM, 8368-278, Madrid, 20-V-1661.

49. AHPM, 8368-339, Madrid, 15-VI-1661.

reales⁵⁰, con uno de Hontoria para 21 carretas para 500 fanegas de trigo desde Tierra de Peñafiel o Tierra de Fuentidueña por 7 reales⁵¹; con uno de Talveila para 30 carretas para 300 fanegas de trigo desde Torrecilla de la Orden por 7 reales⁵²; y con uno de San Leonardo para 20 carretas para 230 fanegas de trigo desde Peñafiel o Fuentidueña, a 7 reales⁵³.

Junto con los cereales otros productos alimenticios muy demandados que por su peso debían ser transportados preferentemente por carretas eran las leguminosas. Destacan los garbanzos que tenían en Zamora y Fuentesaúco sus principales focos de producción. Los carreteros de los Pinares de Soria y Burgos fueron de nuevo los que realizaron prácticamente todos los portes hasta Madrid que hemos encontrado documentados. El coste de los portes fue siempre superior a los 10 reales por arroba a mediados del siglo XVII, oscilando entre 12 y 14⁵⁴. Menos desarrollo alcanzó el transporte de lentejas, que, por ejemplo, se hicieron llegar a Madrid desde Burgos⁵⁵, o desde Tierra de Castrojeriz⁵⁶. Por fin otro producto que en principio no habría cabido esperar que se transportase con carretas fue el tocino, que también llegó por esta vía a la capital de la Monarquía, como testimonia un contrato firmado en 1649 por varios carreteros de Quintanar de la Sierra para llevarlo con 30 carretas desde Medina de Ríoseco⁵⁷.

La sal fue otro producto con elevada demanda que se transportó con frecuencia con carretas de bueyes. Dado que los centros de consumo estaban muy dispersos por toda la geografía peninsular la diversidad de rutas cubiertas por los carreteros es también notable. Las salinas se concentraban en la Corona de Castilla en unas pocas comarcas, de entre las que destacan las de Atienza y Espartinas, ambas en la submeseta sur⁵⁸. Pero también hemos localizado contratos para el transporte de sal desde Ymón y La Olmeda de Jadraque, en la submeseta sur y desde Poza, en la submeseta norte. En cualquier caso el número de contratos conservado es muy elevado, no sólo en los protocolos notariales de Madrid, que son los más abundantes, sino en otros muchos, porque los puntos de destino de la sal abarcaban todo el territorio de la Corona de Castilla. Prescindimos por ello, dada la complejidad de la tarea, de entrar en el estudio de esta cuestión.

50. AHPM, 8368-404, Madrid, 12-VII-1660.

51. AHPM, 8368-413, Madrid, 14-VII-1660.

52. AHPM, 8368-418, Madrid, 15-VII-1661.

53. AHPM, 8368-421, Madrid, 16-VII-1661.

54. AHPM, 7754-692, Madrid, 12-VIII-1642. 8057-762, Madrid, 21-VII-1652. 8058-586 Madrid, 15-VII-1653.

55. AHPM, 9652-238, Madrid, 17-VIII-1666.

56. AHPM, 10.259-484, Madrid, 14-VII-1666. El porte se fijó al elevado precio de 26 reales por fanega.

57. AHPM, 7516-196, Madrid, 3-IV-1649.

58. Miguel Ángel Ladero Quesada, *La Hacienda Real de Castilla. 1369-1504* (Madrid: Real Academia de la Historia), 167-176.

En muy menor medida los carreteros intervinieron en el transporte de productos utilizados como materia prima para las manufacturas, con excepción de las lanas. Hemos constatado su participación en transporte de greda desde las comarcas de Toledo y Madrid hasta ciudades de meseta norte con dedicación a la manufactura de paños, como Soria, donde era utilizada por los bataneros para las tareas del batanado en los molinos. Eran mercaderes empresarios con intereses en la fábrica de paños quienes contrataban sus servicios⁵⁹.

Otra materia prima fundamental para la actividad manufacturera en los períodos medieval y moderno fueron las pieles de animales para la fabricación de cueros, destinados a la zapatería y a otros usos. Los carreteros de bueyes también participaron en el transporte de esta mercancía aunque en clara competencia con los arrieros. No obstante, aunque esta competencia está fuera de duda también es cierto que los propios empresarios arrieros recurrieron en ocasiones a carreteros para que les transportasen cueros. Por ejemplo, en 1611 dos vecinos de San Pedro Manrique y un vecino de Aldealcardo, aldea de Yanguas, contrataron a un carretero de Salduero para que les trajese 600 arrobas de cueros de buey desde Sevilla a San Pedro Manrique⁶⁰. Las rutas que recorrieron los cueros fueron muy variadas, aunque Sevilla ocupó un lugar importante en las mismas⁶¹. Pero también se documentan otras varias, como por ejemplo la que unía Valladolid y Soria, según nos ilustra un contrato firmado en 1581 por dos zapateros de Soria con unos carreteros de la aldea pinariega de Casarejos para que les transportasen a esta ciudad desde Valladolid 300 cueros vacunos⁶².

La fábrica del jabón también requirió el transporte de productos pesados en largas distancias. Se utilizaba para la misma la barrilla y la sosa que estaban disponibles en el reino de Murcia, desde donde en el siglo XVII se transportó hasta Madrid, donde hubo importantes fabricantes, como Juan Felipe Fernández de León, que recurrió a carreteros de Almodóvar del Pinar para que le hiciesen llegar estos productos⁶³.

El hierro también fue otra materia prima destinada a la manufactura que en ocasiones fue transportada con carretas, aunque en competencia con los arrieros, que consta que participaron en su transporte desde fechas muy anteriores, según testimonia el particular el caso de los yangüeses, para los que ya hay testimonios

59. Nos remitimos a los contratos encontrados en los protocolos notariales de la ciudad de Soria.

60. AHPM, 2608-4377-171, San Pedro, 20-III-1611.

61. AHPM, 9426-170, Madrid, 20-II-1686. Un carretero de Almodóvar del Pinar se obliga con Domingo de Hereno, vecino de Madrid, para traerle desde Sevilla 500 arrobas de corambre, a razón de 5,5 reales de vellón por arroba.

62. AHPM, 82-186-221, Soria, 11-VIII-1581. Contrato para transportar 300 cueros vacunos de Valladolid a Soria a razón de 38 mrs. por cuero, más 11 reales “muertos”.

63. Entre otros testimonios documentales interesan AHPM, 6344-109, Madrid, 23-X-1651. Y 6346-11, Madrid, 17-II-1663. También interesa 7289-911 Madrid, 17-XI-1647.

de época medieval⁶⁴. El hierro fue habitualmente cargado en las provincias vascas por las mismas carretas que habían transportado allí lanas para embarcar en los puertos del Cantábrico para disponer de mercancía de retorno. Así lo testimonia en concreto una provisión del año 1700 dirigida a la justicia ordinaria de Vitoria, a petición del agente y procurador general de los carreteros, que había solicitado que se continuase respetando la antigua costumbre de dejar libertad a éstos para contratar con mercaderes de hierro de Madrid el transporte de esta mercancía desde Vitoria sin necesidad de recurrir a la intermediación de corredores⁶⁵. Los protocolos notariales de Madrid del siglo XVII contienen numerosos contratos de mercaderes de hierro vecinos de esta villa con carreteros de la comarca de Pinares de Soria y Burgos para que les transportasen hierro desde Vitoria que confirman la veracidad de esta relación. Por otro lado también testimonian que además del hierro vasco estos mismos carreteros transportaron a Madrid hierro procedente de las herrerías de Molina de Aragón⁶⁶. Menos frecuente fue el transporte de plomo por estos mismos carreteros, aunque sí hay pruebas documentales de que lo transportaron por encargo del rey. Por ejemplo, en 1667 un carretero de Salduero se obligó con un mercader de hierro de Madrid para traerle desde Linares hasta esta villa 4.600 arrobas de plomo y munición⁶⁷.

Otro producto que generó una enorme demanda de servicios de transporte que fueron prestados de forma casi exclusiva por carreteros de bueyes fue el carbón. Por lo que respecta a la villa de Madrid esta actividad ha sido analizada en profundidad en un estudio monográfico por el profesor Bravo Lozano, al cual nos remitimos para no resultar reiterativos⁶⁸. El mercurio o “azogue” también fue transportado de forma preferente por carreteros de bueyes, según ya hemos indicado al referirnos a los de Almodóvar del Pinar, que alcanzaron un notorio protagonismo en este trato, aunque no un total monopolio como a veces se ha sugerido.

Los carreteros de bueyes sorianos también transportaron ladrillos para la construcción en Madrid⁶⁹, y cargas de piedra, aunque en distancias muy cortas porque el transporte a largas distancias debía resultar prohibitivo⁷⁰.

64. Máximo Diago Hernando, “Comerciantes campesinos en la Castilla bajomedieval y moderna: La actividad mercantil de los yangüeses entre los siglos XIV y XVII”, *Historia. Instituciones. Documentos* 32 (2005): 115-144.

65. AHN, Consejos, 7611, VIII-1700.

66. Contrato por carreteros de Cabrejas del Pinar en AHPM, 5542-479, Madrid, 20-VII-1635.

67. AHPM, 8074-466, Madrid, 4-IV-1667.

68. Jesús Bravo Lozano, v *Montes para Madrid. El abastecimiento de carbón vegetal a la Villa y Corte entre los siglos XVII y XVIII* (Madrid: Caja de Madrid).

69. AHPM, 6886-350, Madrid, 16-IX-1658. Un carretero de Herreros, aldea de Soria, llevará desde las aldeas toledanas de Mocejón y Añover a Madrid 12.000 ladrillos, a razón de 150 reales por millar.

70. AHPM, 8414-63, Madrid, 20-V-1659. Un carretero de Cabrejas del Pinar acarreará con sus carretas de bueyes desde las pedreras de Montalbán hasta la ribera del Tajo, del estado de Malpica,

Por fin también se emplearon en el transporte de ropa y mobiliario con ocasión de viajes de larga distancia realizados por particulares, habitualmente de elevada posición social. Por ejemplo en 1633 un carretero de bueyes de Canicosa se obligó a llevar desde Madrid a Salamanca la ropa y hato de un caballero de Calatrava que había sido nombrado corregidor de esta ciudad. Se calculaba su peso en 300 arrobas y se cobraría por su porte 2,75 reales por arroba⁷¹. En 1647 otros dos de Vilviestre del Pinar se obligaron a llevar de Madrid a Burgos diversas ropas y bienes metidos en cajones y baúles cerrados, de 341 arrobas 11 libras de peso, viajando de día pero no de noche, con mucho cuidado, cobrando por el porte a razón de 3 reales 12 mrs. por arroba⁷².

LA CARRETERÍA CON MULAS

Las carretas tiradas por mulas utilizadas para el transporte de mercancías se concentran en comarcas distintas de aquéllas que contaron con carretas tiradas por bueyes. David Ringrose, llama la atención sobre la importancia de la comarca de Granada y Murcia, donde entiende que habría surgido la primera asociación importante de carreteros en Castilla, denominada Hermandad, a instancias de la cual la Corona habría terminado otorgando reconocimiento institucional a la Real Cabaña de Carreteros en 1497⁷³. Pero lo cierto es que, a juzgar por los testimonios documentales conocidos, los carreteros que más contribuyeron a dar vida a esta institución, recabando apoyo de los Reyes Católicos en ese año, fueron los originarios de la comarca de Pinares de Soria y Burgos, por lo que parece que aquí este autor norteamericano se confunde. Es cierto, no obstante, que en los reinos de Granada y Murcia hubo pueblos con numerosos carreteros, que se sirvieron, sin embargo, de mulas y no de bueyes. Entre ellos destacan los de Almansa, Yecla y Villena, que en la actualidad pertenece a la comunidad autónoma valenciana pero fue castellana hasta 1833. A fines del Medievo, según Ortuño Molina, había en Almansa más de 300 carros en una población de no mucho más de 500 vecinos, que en un porcentaje importante se dedicaban al acarreo de mercancías entre Castilla y Valencia⁷⁴. Por los contratos encontrados

500 carretas cargadas de piedra, al menos con 40 arrobas cada una. Se le pagarían los portes conforme las fuese llevando.

71. AHPM, 5540-948, Madrid, 14-VIII-1633.

72. AHPM, 6525-998 Madrid, 11-VII-1647.

73. David Ringrose, *Transportation and economic stagnation in Spain. 1750-1850* (Durham: Duke University Press, 1970).

74. Jorge Ortuño Molina, *Realengo y señorío en el marquesado de Villena. Organización económica y social en tierras castellanas a finales de la Edad Media (1475-1530)* (Murcia: Real Academia Alfonso X, 2005), 320-321.

en protocolos notariales hemos podido comprobar que utilizaron siempre carretas de mulas para transportar una gama muy variada de mercancías, entre las que figuró incluso el azufre⁷⁵. Lo mismo ocurre con los de la cercana localidad de Yepes, que desplegaron una importante actividad en el transporte de lanas hasta el puerto de Alicante según demuestran los protocolos notariales madrileños.

En otros lugares de la submeseta sur también encontramos carreteros de mulas que prestaron el mismo tipo de servicios que los del reino de Murcia. Los hubo en Madrideojos (Toledo), quienes en 1635 se obligaron a transportar para un mercader saboyano avecindado en Madrid desde Villanueva de los Infantes (Ciudad Real) y Villanueva de la Fuente (Ciudad Real) a Alicante 36 sacas de lana fina lavada⁷⁶. En Tembleque (Toledo), vivían varios carreteros que en 1662 transportaron para un mercader italiano 311 arrobas de añinos desde Madrid hasta el puerto de Alicante⁷⁷. Y de Manzanares de la Mancha (Ciudad Real) procedía el carretero que en 1655 transportó hasta la mina de Almadén 300 docenas de baldreses por encargo de unos vecinos de Madrid⁷⁸. Por fin, El Toboso (Toledo) y Ciempozuelos (Madrid), eran los lugares de procedencia de seis carreteros que en 1651 se obligaron a transportar para un mercader italiano 458 arrobas de lana lavada desde Carabanchel a Alicante⁷⁹. Los carreteros de mulas de Ciempozuelos también aparecen con frecuencia en la documentación notarial obligándose a transportar uva hasta la villa de Madrid. También firmaron numerosos contratos obligándose a transportar ropa y otros enseres valiosos para personas que realizaban viajes de largo recorrido, por cambio temporal de residencia. Y, por fin, también se emplearon en el transporte de armas al servicio de la Monarquía, por ejemplo desde Madrid a Cádiz⁸⁰.

SEGUNDA PARTE: LOS ARRIEROS EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Para hacer una comparación entre la aportación de los carreteros y de los arrieros al transporte de mercancías podemos partir de las estimaciones que propone Santos Madrazo. Según este autor en el siglo XVIII habría en España entre 3.000 y 4.000 carros de profesionales, tirados por unas 16.000 mulas,

75. AHPM, 8952-273, Madrid, 19-IX-1648. Un carretero de mulas de Almansa llevará desde las minas de azufre del término de Hellín hasta Pastrana y Madrid 54 quintales de azufre, en dos viajes.

76. AHPM, 3701-284, Madrid, 30-VIII-1639.

77. AHPM, 9149-1366, Madrid, 15-X-1662.

78. AHPM, 9629-170, Madrid, 9-III-1655.

79. AHPM, 8366-51, Madrid, 21-II-1659.

80. Pago a siete carreteros de mulas de Magán y Mocejón por el porte de armas con peso de 703,5 arrobas, desde Madrid a Cádiz, en 17-X-1657, en Archivo Histórico de Protocolos Notariales de Madrid, 9081-814

mientras que las caballerías empleadas por acemileros y arrieros estarían entre 300.000 y 400.000, lo que demostraría que la arriería era mucho más importante para el transporte que la carretería, al implicar a un número muy superior de personas. Nada dice, sin embargo, sobre las carretas tiradas por bueyes.

Si estas cifras son fiables es algo que no nos consideramos capaces de determinar con seguridad, y además se ha de tener en cuenta que se refieren al conjunto de España y no sólo a la Corona de Castilla, que es el ámbito que aquí estamos tomando en consideración. Pero en cualquier caso entendemos que proporcionan un buen elemento de referencia para hacernos una idea de hasta qué punto el número de personas que participaron en tareas de transporte con acémilas fue muy superior al de las que lo hicieron con carretas, tanto de bueyes como de mulas. Por otro lado la documentación deja fuera de toda duda que las personas dedicadas a la arriería se distribuyeron por un espacio mucho más amplio y diverso que las que transportaron mercancías con carretas, pues prácticamente no había ninguna comarca que no las tuviese, en mayor o menor número.

Las comarcas que contaron con arrieros entre sus vecinos abarcan toda la geografía de la Corona de Castilla hasta el punto de que pueden considerarse excepcionales aquéllas donde no los hubo. Paradójicamente entre ellas destacan algunas que tuvieron en el transporte de mercancías la principal fuente de sustento de su población, pero que se especializaron en los servicios con carretas, como es el caso de algunas de los Pinares de Soria, con Covalada y Duruelo a la cabeza, donde no hubo ni arrieros ni acémilas. Pero sí los hubo en otros lugares con decidida vocación carretera, como Almodóvar del Pinar, donde en 1752 el mayor propietario de bueyes y carretas poseía además 105 mulas⁸¹.

Entre todas las comarcas con población dedicada a la arriería Santos Madrazo sólo reconoce la existencia de auténticos transportistas profesionales a la de la Maragatería en la provincia de León a la que dedicó una monografía esclarecedora Rubio Pérez en 1995, que no ha tenido continuidad. Una opinión semejante mantienen Ringrose y Vassberg en sus obras citadas en la bibliografía. Pero investigaciones posteriores han demostrado que tal punto de vista no se corresponde plenamente con la realidad. A título de mero ejemplo basta recordar como prueba los trabajos dedicados a los arrieros yangüeses por Priotti y Diago en 2001 y 2005, respectivamente. El primero, manejando documentación notarial de Bilbao demostró que los numerosos arrieros de las aldeas de Yanguas compraron tejidos de importación a mercaderes bilbaínos y extranjeros residentes en Bilbao y San Sebastián, para luego revenderlos por todo el territorio peninsular, y lo mismo hicieron con productos colorantes como el índigo, adquiridos en Sevilla. Diago, por su parte, entre otras cosas ha demostrado que

81. López Gascón, *Almodóvar del Pinar: El pueblo de las carretas*, 103.

desplegaron un importante papel en el comercio de lanas, que en parte algunos de ellos producían por ser señores de ganados trashumantes, además de tratar con otros múltiples productos, que se sumaron al hierro y el aceite que ya llevaban al reino de Aragón en el siglo XIV. Por su parte la monografía de Bernardos Sanz sobre los arrieros de dos aldeas segovianas que trabajaron en el abasto de cereal a Madrid en el siglo XVIII ha abundado en poner de relieve esta faceta de los arrieros como negociantes en un ámbito previamente desapercibido por la historiografía⁸².

La poca proliferación de investigaciones monográficas ha impedido hasta ahora sin embargo conocer en detalle el perfil sociopolítico de los arrieros de la mayor parte de las comarcas de la Corona de Castilla en las que los hubo para determinar hasta qué punto situaciones como las mencionadas de la Maragatería, la Tierra de Yanguas o las aldeas segovianas de Etreros y Sangarcía fueron excepcionales. Y por ello todavía siguen prevaleciendo en las obras de síntesis las ideas de Madrazo, Ringrose y Vassberg. En el presente trabajo no aspiramos a cubrir este vacío, sino que nos limitaremos a recoger los principales resultados de los trabajos ya publicados en los últimos años, complementándolos con noticias dispersas tomadas de documentación inédita, en su mayoría notarial de Madrid y Soria, que sólo nos pueden proporcionar una visión impresionista, parcial y provisional.

En el sector más septentrional de la actual provincia de Burgos, el de las llamadas Merindades de Castilla Vieja, nos consta que a fines del Medievo habían surgido dinámicos grupos de mulateros con cierto nivel de especialización en las tareas de transporte a larga distancia, que se habían dotado de organizaciones corporativas de características no muy bien conocidas. Ortega Valcárcel en una clásica monografía aparecida en 1974 puso de relieve la importancia que durante el Antiguo Régimen tuvo para esta comarca la actividad de la arriería, apuntando la idea de que muchos de sus mulateros no se limitaron a prestar servicios de transporte, sino que negociaron por cuenta propia con los productos que transportaban, llegando a convertirse en auténticos mercaderes. Para el período del reinado de los Reyes Católicos la documentación de Simancas demuestra que estos mulateros se habían convertido en un dinámico grupo de transportistas, muy implicado en el transporte de mercancías entre los puertos del Cantábrico y la meseta. En dicha documentación se menciona una cofradía de mulateros y arrieros “de la ciudad de Burgos y de la villa de Laredo y sus comarcas”, que en otras ocasiones aparece bajo la denominación de “universidad de mulateros, viandantes y recueros de las merindades de Castilla Vieja”. Se trata de una institución de perfiles muy mal conocidos.

82. José Ubaldo Bernardos Sanz, *Trigo castellano y abasto madrileño. Los arrieros y comerciantes segovianos en la Edad Moderna* (Valladolid: Junta de Castilla y León).

Pero su mera existencia, y lo que sabemos sobre sus actuaciones, demuestran la madurez que había alcanzado el grupo de los mulateros en esta comarca montañosa del norte de Burgos. Fue dicha cofradía la que llamó la atención de los monarcas sobre la necesidad de reparar los caminos, puentes y demás infraestructuras para el transporte de mercancías entre la meseta y los puertos del Cantábrico, y la que luego asumió la responsabilidad de aportar parte del dinero preciso para financiar las obras de reparación que se llevaron a cabo, que ascendió a 260.000 mrs.⁸³. Y además tomó la iniciativa de proponer ante el Consejo Real la construcción de un camino carretero entre Burgos, Medina de Pomar y Laredo, cuyo coste se estimó en algo más de un millón de mrs., si bien no fue llevado a efecto⁸⁴. Fernández Díaz-Sarabia ha añadido después un breve trabajo en el que pone de relieve el desarrollo experimentado por la arriería durante el siglo XVIII en una de las merindades en particular, la de Sotoscueva, donde en algunas aldeas según el Catastro de Ensenada el número de vecinos identificados como arrieros supera al de labradores⁸⁵. También en la provincia de Burgos se ubica la comarca de Bureba, estudiada por Francis Brumont, donde vecinos de aldeas como Cantabrana, Bentretea, Quintanaopio, Terminon, Tamayo y Poza de la Sal, cubrían la ruta de Burgos a Bilbao en la que había un importante tráfico de mercancías, potenciado por las exportaciones laneras y las importaciones de tejidos europeos. En Poza de la Sal, además, muchos de sus vecinos se empleaban en la distribución de la sal obtenida en sus salinas, y también está constatada su participación en el transporte de otros productos como la lana. Así en mayo de 1664 tres arrieros de esta villa burgalesa, y uno vecino de Madrid, se obligaron a llevar desde el lavadero de la ciudad de Cuenca hasta Bilbao 28 sacas de lana, en 14 cargas, por cuenta del mercader madrileño Francisco de Horcasitas⁸⁶. Cerca de la Bureba se localizaba

83. AGS, RGS, VIII-1499, fol. 44. Comisión al corregidor de las cuatro villas de la costa de la mar para tomar cuenta a Don Carlos Enríquez de Cisneros y al alcalde mayor de Castilla Vieja del dinero recaudado en los últimos diez años, para reparación de caminos. Y AGS, RGS, III-1501, fol. 592. Provisión a Fernán Yáñez de Alcocer, contino, comisionado para la recaudación de los dineros repartidos para los reparos de los “puentes y caminos y calzadas de ciertas merindades”. Se hace constar que para recaudar los 260.000 mrs. se había optado por el procedimiento del repartimiento, cargando a cada mulatero lo que le correspondiese en función del número de acémilas, rocines y asnos que tuviese.

84. Sobre este proyecto, y su trámite en el seno del Consejo Real, aporta información Molénat, J.P. “Chemins et ponts du Nord de la Castille au temps des Rois Catholiques”, *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 8 (1971): 115-62. Y Pérez Bustamante, R. “El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos (Castilla: siglos XIV y XV)”, en *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age*, CNRS (París, 1981), 163-178.

85. Pedro Fernández Díaz-Sarabia, “La arriería en la merindad de Sotoscueva”, *Boletín de la Institución Fernán González*, 227 (2003):413-436.

86. AHPM, 6476-234.

Cuevacardiel, donde residían arrieros que transportaron, entre otros productos, tejidos entre Madrid y Bilbao⁸⁷.

Tras la provincia de Burgos destaca la actual provincia de Soria como ámbito en que se desarrolló bastante la arriería. A las aldeas de la Tierra de Yanguas, que ya hemos mencionado y que han sido estudiadas con detalle por Diago, se suma la contigua villa de San Pedro de Yanguas, hoy conocida como San Pedro Manrique, que era cabecera de una pequeña comunidad de aldeas, que desde el siglo XV estuvo bajo el señorío del linaje Manrique, duques de Nájera, como Yanguas lo estaba bajo el de los Arellano, condes de Aguilar. Tanto en la villa como en las aldeas abundaron los arrieros que transportaban mercancías a muy largas distancias. Destaca en particular su presencia en la ruta que unía Castilla del Norte con la ciudad de Sevilla, aunque también consta que operaron en la ciudad de Córdoba en concreto en el trato con cueros. Así en 1656 un arriero vecino de San Andrés de San Pedro, se obligó a traer para el día de San Andrés a un vecino de Ágreda desde Córdoba, u otro lugar próximo donde las adquiriese, corazas por valor de 364,5 reales que le había abonado éste mediante la entrega de 30 varas de paño fraileesco seceno. El precio al que se valorarían las corazas debería ser el que el arriero declarase en conciencia que había pagado. La tarifa del porte se fijaba en 15 reales por arroba⁸⁸. De las condiciones del contrato se deduce por lo tanto que el arriero no se limitaba a actuar como transportista sino que se encargaba de comprar la mercancía, y se interesaba también por el comercio, pues aceptaba como medio de pago los paños.

Este involucramiento de los arrieros de las aldeas de San Pedro Manrique queda bien puesto de manifiesto en los contratos que varios de ellos firmaron con tratantes vecinos de la villa que les prestaban dinero con la condición de que se lo devolviesen al cabo de unos meses en la ciudad de Sevilla, y en el caso de que, llegado el plazo de pago el tratante no enviase a nadie para cobrar el dinero, ellos quedasen obligados a emplearlo en compra de cueros y a transportarlos después hasta la villa de San Pedro. Actuaban por consiguiente como agentes para la compra de los cueros que ellos mismos habían de transportar. Pero no se limitaban a eso porque también se conservan contratos firmados por estos mismos arrieros con el tratante de la villa prestamista obligándose a pagarle ciertas cuantías de dinero por cueros que les había vendido⁸⁹. Por este procedimiento, por ejemplo, Diego Zapata, vecino de San Pedro, prestó en octubre de 1610 a un arriero de Taniñe y a otro de Ventosa de San Pedro, 88 reales de

87. AHPM, 7175-679, Madrid, 16-VI-1639.

88. AHPS, 2631-4433-40, Madrid, 18-VII-1656.

89. Un arriero de Castilruiz y otro de Taniñe pagarán a Diego Zapata, vecino de San Pedro 63 ducados en dos plazos por 11 cueros de buey indianos AHPS, 2608-4377-132, San Pedro Manrique, 31-X-1610. Otro semejante por un arriero de Castilruiz y otro de Trévago, por 15 cueros. AHPS, 2608-4377-24, San Pedro Manrique, 15-II-1610.

plata para que se los devolviesen en Sevilla el 1 de abril⁹⁰. No se trataba de una operación aislada y buena prueba es que el 31 de marzo de 1610 el mismo Diego Zapata había otorgado carta de poder a un arriero de Sarnago para que cobrase las cantidades que le debían abonar ciertos vecinos de aldeas de San Pedro, y para que el dinero cobrado lo emplease en la compra en Sevilla de cueros de buey de Indias al pelo para traerlos después a San Pedro⁹¹.

Los arrieros de las aldeas de San Pedro de Yanguas y de la Tierra de Yanguas mantuvieron estrecho contacto con los de otra aldea cercana perteneciente a la jurisdicción realenga de la Tierra de Ágreda, Castilruiz. Sus vecinos desarrollaron una diversificada actividad de transportistas, pues además de tratar con cueros en Sevilla, transportaron otros muy diversos productos, como lana, vino y pimienta, en muy diversas rutas, tanto hacia Navarra como hacia las provincias vascas. Algún arriero instalado en Castilruiz, aunque de origen yangüés, llegó a ser incluso importante propietario de ganado trashumante. Lo fue Martín Pérez de Beas a principios del siglo XVIII, quien tenía a su servicio un mayoral para su rebaño ovino⁹². Todas estas constataciones contradicen la caracterización del arriero como un personaje de humilde posición que trabaja para la mera subsistencia.

Sin llegar a alcanzar la importancia de Castilruiz, también en otras aldeas de la Tierra de Ágreda, y en la propia villa, encontramos arrieros de cierta importancia. En Matalabreras encontramos arrieros transportando lana y añinos, llegando a ser acusados de contrabando⁹³, y pescado⁹⁴. En Muro de Ágreda residían arrieros que transportaron lana⁹⁵, azúcar del reino de Granada⁹⁶ y armas⁹⁷. Arrieros de Ólvega transportaron lanas desde Segovia hasta Pamplona⁹⁸. Por fin en la propia villa de Ágreda encontramos arrieros que superaban la condición

90. AHPS, 2608-4377-127.

91. AHPS, 2608-4377-48, San Pedro, 31-III-1610.

92. AHPS, 1726-2585-183, Castilruiz, 23-IX-1703.

93. AHPS, 1723-2581-301, 21-X-1700. Poder de Diego de Urtubia, de Matalabreras, a un procurador en razón de la denuncia contra él presentada por el guarda de la renta de las lanas, acusándole de haber pasado lanas a Navarra sin pagar los derechos. 1723-2581-381, 16-VIII-1701. Poder de Juan José del Río, de Matalabreras, a un procurador para el pleito por haber metido en Navarra una partida de lanas y añinos finos en sucio.

94. AHPS, 1571-2361-149, Madrid, 7-XII-1635. Tres vecinos de Matalabreras habían recibido en Bilbao 4 cargas de salmón y 4 de curadillo para llevarlas a Madrid, pero no pudieron cumplir el servicio porque les fueron embargados los machos “para cosas del servicio del rey”.

95. AHPS, 1571-2361-39v, 18-VII-1632. Dos vecinos de Muro llevan al reino de Navarra para un vecino de Toledo unas cargas de lana por el puerto de Ágreda.

96. Noticia sobre el transporte de azúcar del reino de Granada por Pedro Domínguez, vecino de Muro de Ágreda, en AHPS, 790-1276-76.

97. Sobre el transporte de 20 arcas de “armas del rey”, de 118 arrobas de peso, desde Ágreda hasta Carabanchel de Abajo, en AHPS, 1617-2435-109, Ágreda, 8-III-1626.

98. AHPM, 9404-5 Madrid, 2-I-1662.

de simples transportistas. Es el caso de Juan Martínez que entregó en Bilbao a Toribio de Corral, vecino de esta villa, dos cargas de añinos negros que pesaron 21 arrobas, valorados en 22 reales cada arroba, para que se los vendiese y le abonase el dinero obtenido de la venta la siguiente vez que acudiese a Bilbao. El arriero tuvo que presentar demanda ante el corregidor en el señorío de Vizcaya porque el bilbaíno no cumplió lo acordado⁹⁹.

Dentro de la actual provincia de Soria también hubo arrieros en otros núcleos de otras jurisdicciones, como la Tierra de Soria, donde se conservan testimonios sobre Arévalo de la Sierra y Lumbreras, que transportaron mercancías muy diversas, desde aceite y jabón, que llevaron desde Ocaña hasta San Juan de Luz para un mercader judeoconverso portugués¹⁰⁰, hasta armas que iban destinadas al ejército que se encontraba en Badajoz para combatir a los rebeldes portugueses¹⁰¹. Al señorío de los duques de Medinaceli pertenecía la villa de Deza, donde había una numerosa minoría de mudéjares, moriscos tras 1502, que se interesó por la arriería según demuestra su movilización para que se les respetase el privilegio de exención de portazgo en sus viajes que les habían concedido los monarcas castellanos, semejante al que disfrutaban los yangüeses desde el siglo XIV, que les llevó a enfrentarse en 1496 al teniente de la fortaleza de Soria, el caballero Jorge de Beteta, quien por real privilegio cobraba el portazgo a quienes pasasen con mercancías por dicha ciudad¹⁰².

En la comarca de las Encartaciones de Vizcaya, según testimonia un documento del año 1498 residían numerosos mulateros y recueros que “andaban por los reinos con sus mercancías, para venderlas y tratar con ellas”¹⁰³. También nos consta que había arrieros en la Tierra de Arévalo (Ávila), pues tenemos noticia de un servicio de transporte de cera a la Corte que realizaron desde Medina del Campo en 1486¹⁰⁴. Ángel Cabo puso de relieve por su parte en un trabajo de 1955 la importancia que tuvo la arriería en el pasado en la comarca salmantina de La Armuña¹⁰⁵. Y muy recientemente Ruiz Álvarez ha dedicado un estudio

99. AChV (= Archivo de la Chancillería de Valladolid), RE (=Registro de Ejecutorias), 1563-23, ejecutoria de 9-X-1586.

100. AChV, RE, 2151-59, 20-II-1614.

101. AHPM, 8068-15, Madrid, 6-I-1663. Juan de los Reyes, literero y arriero vecino de Écija se concierta con dos arrieros compañeros, vecinos de Lumbreras, aldea de Soria, quienes le entregan 12 tercios de cajas de mosquetes y acebuches, y dos tercios de tornillos, para entregarlos al ejército que se encontraba en Badajoz.

102. AGS, RGS, IV-1496, fol. 110.

103. AGS, RGS, III-1498, fol. 129. Se ordena que a los arrieros vecinos de las Encartaciones no se les pudiese ejecutar por razón de marca o represalia concedida contra los concejos y vecinos de dicha jurisdicción sino únicamente por deudas que ellos mismos hubiesen contraído

104. AGS, RGS, II-1486, fol. 53. El repostero de cera de los reyes había denunciado que dichos recueros habían hurtado parte de la cera que transportaban.

105. Ángel Cabo Alonso, “La Armuña y su evolución económica”, *Estudios geográfico*, 58 (1955):73-136.

monográfico al sector del transporte en el reino de Granada, en particular en la comarca de Guadix, donde no obstante no percibe un importante desarrollo de la actividad arriera, comparable con el detectado en las comarcas de las que aquí hemos hablado¹⁰⁶.

TERCERA PARTE: EL ELEMENTO HUMANO

Uno de los aspectos de la actividad del transporte de mercancías por carreteros y arrieros en el que menos ha avanzado la investigación es el referente a la caracterización desde el punto de vista sociopolítico y económico a las personas que se dedicaron a la misma. Según la visión más extendida entre los investigadores hasta hace bien poco en la Corona de Castilla es la de que en este ámbito durante los siglos medievales y modernos el sector del transporte estuvo muy poco profesionalizado y se trató de un servicio prestado preferentemente por campesinos para los que representaba una actividad secundaria¹⁰⁷. Documentación analizada con posterioridad no deja lugar a dudas de que esta visión es inexacta, y en este artículo hemos tenido ocasión de demostrarlo. Pero es mucho todavía lo que queda por clarificar sobre cuál es el perfil de estos profesionales del transporte a lo largo del prolongado período que va del siglo XIV al siglo XIX, pues fue evolucionando con el transcurso del tiempo.

Los grandes propietarios de carretas de bueyes

Por lo que respecta al transporte con carretas cabe constatar que en aquellas comarcas rurales con dedicación preferente o exclusiva a la carretería la distribución de la propiedad de las carretas fue muy desigual y hubo algunos que, por el gran número que reunieron, se acercaron al perfil de auténticos empresarios. A partir de la documentación hasta ahora analizada la identificación de estos carreteros “con gran número de carretas y de bueyes sólo nos ha resultado

106. Raúl Ruiz Álvarez, “El transporte en el reino de Granada (siglo XVIII), *Cuadernos de Historia Moderna*, 46, 1 (2021) 235–259. <https://doi.org/10.5209/chmo.71827>, y “Los Oficios Del Transporte En El Reino De Granada: Arrieros Y Trajineros De Guadix Y Su Tierra (s. XVIII)”, *Investigaciones Históricas. Época Moderna Y Contemporánea*, 41 (2021):589-630. <https://doi.org/10.24197/ihec.41.2021.589-630>.

107. Santos Madrazo, *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850* (Madrid: Turner y Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos), 2 vols.; David Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España, (1750-1850)* (Madrid: Tecnos, D.L. 1972); David E. Vassberg, *The village and the outside world in Golden Age Castile. Mobility and Migration in Everyday Rural Life* (Cambridge (Massachusetts): Cambridge University Press, 1996), 37-38.

posible en el transcurso del siglo XVII, y de forma especialmente más clara a mediados del siglo XVIII, gracias a la valiosa información proporcionada por el Catastro de Ensenada de 1749.

A partir de ésta y otras fuentes documentales hemos podido, utilizando además la información aportada por otros autores, documentar en algunas aldeas pinariegas sorianas la figura del empresario de carretería de origen pechero que invirtió además en otras diversas actividades económicas y logró un notable ascenso social. Vamos a centrar en concreto nuestra atención en una familia paradigmática como es la de los Pérez, originaria de la pequeña aldea de Los Molinos de Salduero, que era pedanía de Salduero, constituyendo un único ayuntamiento que experimentó un notable crecimiento demográfico gracias a la carretería, si bien no resulta fácil que contribución realizó al proceso cada uno de los dos núcleos, que todavía en la actualidad continúan diferenciados.

El primer miembro de esta familia campesina y pechera que hemos podido identificar es Pedro Pérez, calificado en los documentos notariales como vecino de Salduero, que en 1648 firmó un contrato con Martín de Ezpeleta y Plaza, mercader vecino de Madrid, para llevarle lanas desde Sigüenza hasta Segovia¹⁰⁸, aunque al poco tiempo ambos lo revocaron para sustituirlo por otro comprometiéndose a llevar 800 arrobas de lana desde Molina de Aragón a Segovia¹⁰⁹. En 1655 este mismo carretero se obligó con el contador Francisco Centani, vecino de Madrid, para llevarle 150 sacas de lana de añinos desde Vaciamadrid hasta Vitoria¹¹⁰. Y en 1662 se obligó junto con otro carretero vecino de Abejar, para transportar desde Ciudad Real hasta Mérida 700 fanegas de cebada destinadas al ejército allí reunido para combatir a los rebeldes portugueses, obligando como hipoteca 140 carretas de bueyes suyas propias¹¹¹. En 1667 contrató con Claudio Copardo, mercader de hierro de Madrid, el transporte desde Linares a Madrid de 4.600 arrobas de plomo y munición¹¹². Y en ese mismo año se obligó a realizar varios transportes de lanas desde lavaderos de la Tierra de Cuenca hasta Bilbao por cuenta de mercaderes residentes de Madrid. En concreto para Luis López Malo se obligó a llevar 120 sacas de lana lavada con peso de 900 arrobas en limpio desde un lavadero junto a la ciudad de Cuenca¹¹³, y para Joseph Maruri¹¹⁴. Pero, además de transportar importantes cantidades de mercancías muy variadas y en muy diversas rutas, este individuo fue propietario de ganados ovinos

108. AHPM, 7590-597 Madrid, 16-VI-1648.

109. AHPM, 7590-643 Madrid, 29-VI-1648. Madrid, 29-VI-1648.

110. AHPM, 9397-294, Madrid, 12-VI-1655

111. AHPM, 9636-1221.

112. AHPM, 8074-466, Madrid, 4-IV-1667.

113. AHPM, 11.081-457, Madrid, 16-VII-1667.

114. AHPM, 11.081-459.

trashumantes, pues en 1665 vendió 809 arrobas de lana a Francisco de Orcasitas por mediación del mercader soriano Francisco Yerro ¹¹⁵.

Consideramos probable que hijo suyo fuese Pedro Jerónimo Pérez, sobre el que disponemos de abundante información que nos permite profundizar en la reconstrucción de su perfil sociopolítico, que no era el de un simple carretero avecindado en una pequeña aldea pinariega, donde todos los vecinos vivían de la explotación de la madera y de la prestación de servicios de transporte con carretas de bueyes. A diferencia de lo que ocurre con su presunto padre, no hemos encontrado en la documentación explorada, que ha sido muy limitada, muchos contratos de prestación de servicios de transporte. Pero sí sabemos que formó parte del grupo de diez vecinos de Molinos de Duero que en 1732 se concertaron con Juan de Salazar Ladrón de Guevara, vecino de Medinaceli, y los demás ganaderos arrendadores del valle de Alcudia, para el transporte de azogue desde almacén a Sevilla¹¹⁶. Dado el gran número de carretas de las que fue propietario, que, por lo que sabemos, no fue alcanzado por ningún otro vecino del reino de Castilla, debió por necesidad concertar este tipo de contratos o delegar en subcontratistas, empleando en todo caso una abundante mano de obra dependiente, no autónoma. Esta circunstancia le permitió ejercer una notable influencia sobre la población campesina soriana que es digna de comentario.

Según el Catastro de Ensenada de 1752 era entonces el sexto mayor propietario de ganado trashumante de la ciudad y Tierra de Soria, con 7.141 cabezas de ovino, 635 de caprino y 209 de vacuno. En dicha aldea en 1655 el ganado lanar del conjunto de los vecinos se estimaba en 1.000 cabezas, todas ellas estantes. Pero además poseía 58 carretas “de puerto a puerto”, colocándose a enorme distancia del resto de sus convecinos. No se trataba de una cantidad irrelevante teniendo en cuenta que todos los vecinos de Los Molinos de Salduero poseían un total de 684 carretas, mientras que los de Herreros sumaban tan sólo 390, y los de Covalada, 303, quedando el resto de aldeas muy por detrás de estas tres¹¹⁷. Para hacernos una idea más ajustada de su importancia se ha de tener en cuenta que el mayor propietario de carretas en Almodóvar del Pinar, considerado como el principal núcleo carretero de la Corona de Castilla por número de carretas acumulado por sus vecinos, tan sólo poseía 24 carretas y 58 bueyes para tirarlas, aunque también era propietario de 105 mulas destinadas a tareas de transporte¹¹⁸.

115. AHPS, 605-1028-237, Soria, 1-X-1665.

116. AHPS, 978-1515-48, Molinos de Salduero, 3-III-1732.

117. Pérez Romero, “Trashumancia, comercio lanero y crédito. La Compañía de Ganaderos de las Provincias de Soria y Burgos (1781-1800)”: 159, 134 y 131.

118. López Gascón, *Almodóvar del Pinar: El pueblo de las carretas*, 104-105.

En efecto, Pérez Romero nos recuerda que, según el Catastro de Ensenada, era el “mayor hacendado” de la Tierra de Soria, sin contar la ciudad, donde los había mayores. Era pechero y nunca alcanzó la hidalguía, lo que no era muy frecuente, pues los “nuevos hidalgos” abundaron tanto en Soria como en Castilla a lo largo de toda la Edad Moderna. Pero no por ello Pedro Jerónimo renunció a ejercer un muy activo papel en la vida política soriana, reservada en gran medida para los miembros del estamento privilegiado hidalgo, agrupados en la institución de los Doce Linajes. Es cierto que en Soria, a diferencia de otras ciudades de Castilla de rango semejante, con derecho a enviar procurador a Cortes, los miembros del estamento pechero, tanto urbano como campesino, tuvieron reconocida cierta capacidad de participación en las instituciones de gobierno local. Y Pedro Jerónimo Pérez supo aprovechar este resquicio. Logró ser designado procurador general de la Universidad de la Tierra de Soria, cargo que estaba reservado para los vecinos pecheros de las aldeas. Lo era cuando en 1746 la Junta de la Universidad tomó la iniciativa de arrebatar a la oligarquía noble de la ciudad el oficio de fiel de la Tierra, máxima autoridad en el territorio sometido a la jurisdicción de la ciudad, por debajo del corregidor y el concejo. Lo había venido ejerciendo durante muchos años un regidor, el marqués de Zafra, pero en aquel año se decidió nombrar en su lugar a un forastero, el doctor Cristóbal Martínez, vecino de Madrid, que era agente de la Cabaña Real de Carretería, por lo que cabe sospechar que tuviese estrecha relación con Pedro Jerónimo Pérez, quien Pérez Romero entiende que fue el principal inspirador de la maniobra¹¹⁹. De esta manera el control de la principal institución de representación del campesinado de la Tierra de Soria terminó escapando a las familias de la oligarquía noble para ser asumido por “labradores ricos” de las aldeas, y Pedro Jerónimo Pérez fue parte muy activa en el proceso.

A él le sucedió en el negocio familiar su hijo primogénito Isidro Pérez Martín. Hemos podido confirmar el vínculo familiar existente entre ambos por la carta de poder que le concedió en 1743 para gobernar su cabaña de ganado trashumante¹²⁰, que él siguió manteniendo tras la muerte de su padre, aunque con un tamaño algo más disminuido, pues Pérez Romero informa que en 1781 comprendía tan sólo 6.000 cabezas¹²¹. Pero estas fluctuaciones no tuvieron carácter excepcional en la época. Además de atender esta cabaña continuó con los negocios que había puesto en marcha su padre, aunque no hemos encontrado muchas referencias a su participación directa en el transporte con carretas. Pero

119. Pérez Romero, “Trashumancia, comercio lanero y crédito. La Compañía de Ganaderos de las Provincias de Soria y Burgos (1781-1800)”: 232-237.

120. AHPS, 1486-2225-443, Molinos de Salduero, 20-III-1743.

121. Pérez Romero, “Trashumancia, comercio lanero y crédito. La Compañía de Ganaderos de las Provincias de Soria y Burgos (1781-1800)”: 126.

en compensación desarrolló mucho más la faceta de mercader lanero, poniendo en marcha ambiciosos proyectos sin precedentes en la comunidad mercantil soriana en los períodos medieval y moderno. Y esta circunstancia desplazó a un segundo plano a la actividad de la carretería propiamente dicha, aunque ningún indicio nos lleva a sospechar que se desprendiese de las numerosas carretas que debió heredar de su padre. El proyecto de mayor envergadura que acometió fue la fundación de una compañía dedicada al trato de lanas, que pretendía arrebatar a los exportadores foráneos que monopolizaban la exportación de lanas sorianas el control de este tráfico. Dicha compañía funcionó entre 1781 y 1800, y llegó a agrupar 226 ganaderos que reunían la propiedad de más de 200.000 cabezas de ovino trashumante. En todo el tiempo él fue el director, apoyado por su cuñado Francisco Manuel del Río, de familia hidalga de ganaderos trashumantes campesinos de la Tierra de Soria. Ha sido analizada en detalle por Pérez Romero por lo que prescindimos aquí en informar sobre sus avatares, pues no es sobre el comercio de lanas sobre lo que nos interesa hablar aquí.

Por otro lado Isidro dio continuidad al activismo político que había caracterizado la trayectoria de su padre y buena prueba es que a raíz de la reforma de los ayuntamientos introducida por Carlos III en 1766, garantizando representación estable en los mismos en todas las ciudades del reino al estamento pechero, él fue el primer personero del común elegido por los vecinos de la ciudad de Soria para que los representase en el ayuntamiento. De este modo su carrera política se diferenció de la del padre en que asumió el papel de representante de la población urbana y no ya del campesinado, dando por superada su vinculación con Molinos-Salduero. En esta misma línea también hay que valorar el hecho de que actuó como secretario perpetuo de la Sociedad Económica de Amigos del País de Soria, creada en 1777, desde la que, en palabras de Pérez Romero, “puso en marcha numerosos planes de mejora urbana y de fomento industrial”¹²².

Grandes propietarios de carretas fuera de las comarcas rurales

Entre los individuos que la documentación nos permite identificar como grandes propietarios de carretas en los siglos XVII y XVIII cabe destacar en primer lugar los que estaban vecindados en Madrid, que era el principal núcleo demandador de servicios de transporte. Algunos de ellos eran originarios de otras ciudades, como, por ejemplo, Bernardino Yáñez de Barnuevo y Zapata, perteneciente a una familia de caballeros hidalgos de la oligarquía soriana de los Doce Linajes, propietario de ganado trashumante, y hermano de la Mesta, que fijó su

122. Pérez Romero, “Trashumancia, comercio lanero y crédito. La Compañía de Ganaderos de las Provincias de Soria y Burgos (1781-1800)”: 127.

residencia en Alcobendas, y concertó servicios de transporte de carbón a Madrid con hasta 30 carretas de bueyes propias¹²³. En su caso la posesión de tantas carretas sólo cabe entenderla como una forma de inversión. Pero otros vecinos de Madrid que reunieron en su propiedad muchas debieron actuar por otras motivaciones, en particular la de tener garantizados los servicios de transporte de determinadas mercancías de las que eran abastecedores del mercado madrileño en régimen de concesión monopolística. Es el caso de los obligados del abasto del carbón que nos consta que llegaron a ser propietarios de gran número de carretas, para el gobierno de las cuales contrataban un mayoral, casi siempre por períodos anuales. Estos mayorales eran reclutados entre los vecinos de las aldeas pinariegas de Soria y Burgos. Por ejemplo, en 1643 Francisco de Arcas, uno de los obligados del abasto del carbón de Madrid, contrató a un vecino de la villa soriana de Cabrejas del Pinar para que gobernase sus carretas para transportar el carbón a esta villa¹²⁴. En 1662 otro de estos obligados, Jerónimo de Vitoria, contrató a un carretero de la cercana villa de Abejar para que gestionase durante un año como mayoral sus 32 carretas con sus correspondientes bueyes, manteniéndolas en buen estado, con autorización de poder meter a trabajar hasta diez carretas propias¹²⁵. Además de los obligados del carbón también fueron propietarios de muchas carretas los gestores de la explotación de salinas, que recurrieron a contratar carreteros de los Pinares sorianos para que les sirviesen en el transporte de sal por períodos de un año¹²⁶. Y por fin en este grupo encontramos algunos panaderos, como Antonio Broquin, panadero de Corte, quien en 1695 otorgó poder a su mayoral, un vecino de Canicosa (Burgos) carretero de la Cabaña Real, para administrar su carretería que se componía de 44 pares de bueyes¹²⁷.

Fuera de Madrid este tipo de grandes propietarios de carretas que las explotaban recurriendo a terceros, y para los que éstas representaban una mera inversión de dinero, los encontramos también en otros núcleos urbanos de segundo rango. Por ejemplo en la ciudad de Soria estaba avecindado en 1699 Pedro Felipe, quien contrató a un vecino de La Muedra, aldea pinariega de Soria, para “administrar, regir y gobernar” 9 carretas y 23 bueyes y novillos, trabajando en la villa y sierra de Madrid, y las ciudades de Toledo y Zamora, en

123. AHPM, 11.473-62, Madrid, 10-IV-1669. Bernardino compró 24 bueyes y ocho carretas, valorados en 9.240 reales, que quedaron en 1673 a la muerte de su hermano Antonio de Barnuevo Zapata, AHPS, 655-1089-99.

124. AHPM, 5383-658, Madrid, 28-XI-1643.

125. AHPM, 9149-911, Madrid, 17-VII-1662.

126. Diego Martínez, vecino de Ocenilla, se ajusta con Juan Rodríguez, tesorero general de las salinas de Atienza, Espartinas y Cuenca, vecino de Madrid, para conducir sal a las partes donde le ordenare desde 1 de abril de 1678 hasta que volviesen los bueyes a invernar en dehesa, por una soldada de 300 reales vellón, más otros 60 para calzados. AHPM, 762-1228-48, Soria, 1-III-1678.

127. AHPM, 11.953-1014, Madrid, 27-XII-1695.

el transporte de carbón y madera¹²⁸. En Trujillo lo estaba el noble Juan Pizarro de Aragón, regidor de esa villa extremeña y señor de un pequeño estado señorial en Extremadura llamado de la Campana de Albalat, en Cáceres, quien al morir en 1674 dejó 34 carretas y 68 bueyes, valorados en 6.500 reales, además de un elevado número de cabezas de ganado ovino trashumante¹²⁹.

Los arrieros propietarios de acémilas

En el caso de los arrieros la diversidad de perfiles que podemos encontrar es mayor aún que entre los carreteros, puesto que mientras que entre estos últimos no fue muy frecuente que invirtiesen en tratos mercantiles o en otros negocios de carácter más o menos especulativo, entre los que comenzaron sus trayectorias como simples transportistas se dieron bastantes casos de evolución hacia la dedicación al trato mercantil, como ya hemos ido poniendo de relieve a lo largo de la exposición. Por el momento, a juzgar por las publicaciones existentes, esta evolución fue más perceptible en unas comarcas que en otras. Pero es probable que conforme avance la investigación nuestra visión se altere o enriquezca. Por el momento nos limitaremos a comentar el caso de las aldeas de la Tierra de Yanguas, conocido a través de varios trabajos de Diago Hernando.

Los arrieros de estas aldeas además de llevar mercancías en sus propias acémilas en las rutas más diversas de la geografía peninsular cubriendo largas distancias, o haciéndolas llevar por otros, negociaron personalmente en el comercio de diversas mercancías, entre las que destacó la lana fina del ganado trashumante, no sólo de sus propios rebaños, pues muchos de ellos los poseyeron, sino también las de otros ganaderos de su entorno geográfico más próximo, que compraron para revender. Además, también recurrieron a la subcontratación de labores de transporte, tanto con otros arrieros como con carreteros. Así, por ejemplo, en 1632 un arriero de Santa Cecilia, aldea hoy despoblada, contrató a un carretero de Duruelo para transportar herraje y clavo desde Vitoria hasta Ocaña (Toledo). Por su parte en 1664 un arriero de Aldealcardo, también hoy despoblada, contrató carreteros de Casarejos y Talveila para transportar desde Sevilla cueros importados de América (Diago, 2005, p. 135). Dada la diversidad de sus dedicaciones e inversiones muchos arrieros delegaron en criados la tarea de realizar los viajes con las acémilas, del mismo modo que encargaban a mayores y pastores el cuidado de los ganados trashumantes que pastaban en invierno en el Sur.

128. AHPS, 897-1410-296, Soria, 26-VIII-1699.

129. Inventario y tasación de bienes en Madrid, 4-XI-1674, en AHPM, 9836.

El éxito en sus negocios e inversiones permitió a numerosas familias de arrieros yangüeses el ascenso social y político que se tradujo incluso en su incorporación a grupos oligárquicos urbanos, como, por ejemplo, el de Logroño según ha demostrado para el siglo XVII Diago con referencias a la familia Blázquez que accedió al regimiento de esta ciudad¹³⁰. No todas las familias que prosperaron en las aldeas de la Tierra de Yanguas durante los siglos XV, XVI y XVII participaron en el negocio de la arriería. Hubo otras para las que fue mucho más determinante para su progreso económico y social su dedicación a la ganadería trashumante y al comercio de lanas, como testimonian las trayectorias de las familias de La Puente, Hidalgo y Viejo entre otras varias¹³¹. En cualquier caso, en estos siglos la población de estas aldeas, ya mucho tiempo despobladas o en vías de despoblación desde mediados del siglo XX, demostró en estos siglos un indiscutible dinamismo para la búsqueda de medios de vida mediante la diversificación de las inversiones, adaptándose a las exigencias del mercado, en un contexto socioeconómico y político en el que los obstáculos a la movilidad social no eran en absoluto infranqueables. La realidad actual es desafortunadamente muy distinta, a pesar de que vivimos en una sociedad aparentemente más abierta que la del Antiguo Régimen, convencionalmente calificada como “feudal”.

BIBLIOGRAFÍA

- Asenjo González, María. *Espacio y sociedad en la Soria medieval. Siglos XIII-XV*. Soria: Diputación Provincial, 1999.
- Bernardos Sanz, José Ubaldo. *Trigo castellano y abasto madrileño. Los arrieros y comerciantes segovianos en la Edad Moderna*. Valladolid: Junta de Castilla y León.
- Bravo Lozano, Jesús. *Montes para Madrid. El abastecimiento de carbón vegetal a la Villa y Corte entre los siglos XVII y XVIII*. Madrid: Caja de Madrid.
- Brumont, F. *La Bureba à l'époque de Philippe II*. New York: Arno Press, 1977.
- Cabo, A. 1955. “La Armuña y su evolución económica”. *Estudios Geográficos* 58 and 59: 73-136, 367-427 (1955).
- Carvajal de la Vega, David. “Compañías y comercio de la madera en Castilla a fines del siglo XV e inicios del XVI”. *Espacio, Tiempo y Forma. Historia Medieval* 28 (2015): 210-219. DOI: 10.5944/etfiii.28.2015.14869.

130. Máximo Diago Hernando, “Mercaderes logroñeses en el comercio de lanas finas durante los siglos XVI y XVII”. *Berceo*, 178 (2020): 67-100.

131. Máximo Diago Hernando, “Mercaderes propietarios de ganado trashumante en la cuadrilla mesteña soriana en los siglos XVI y XVII”, *Studia Historica. Historia Moderna*, 26 (2004): 255-282.

- Diago Hernando, Máximo. “Comerciantes campesinos en la Castilla bajomedieval y moderna: La actividad mercantil de los yangüeses entre los siglos XIV y XVII”. *Historia. Instituciones. Documentos* 32 (2005): 115-144.
- Diago Hernando, Máximo. “La 'quema'. Trayectoria histórica de un impuesto sobre los flujos comerciales de Castilla y Aragón (siglos XIV y XV)”. *Anuario De Estudios Medievales* 30, no. 1 (2000): 91-156. DOI: 10.3989/aem.2000.v30.i1.496.
- Diago Hernando, Máximo. “Los aprovechamientos comunales en las comunidades de villa y tierra castellanas a partir de su repoblación en los siglos XI y XII: El caso de la Tierra de Soria”. En *Desarrollo y aplicación de las Ordenanzas de Aprovechamientos Forestales*. Covalada: Ayuntamiento de Covalada, 11-50.
- Diago Hernando, Máximo. “Mercaderes logroñeses en el comercio de lanas finas durante los siglos XVI y XVII”. *Berceo* 178 (2020): 67-100.
- Diago Hernando, Máximo. “Mercaderes propietarios de ganado trashumante en la cuadrilla mesteña soriana en los siglos XVI y XVII”. *Studia Historica. Historia Moderna* 26 (2004): 255-282
- Diago Hernando, Máximo. “Un modo de vida basado en el aprovechamiento maderero en la Castilla del Antiguo Régimen: Comercio de madera y carretería en los pinares de Soria-Burgos (Siglos XIII-XVIII)”. *Revista española de estudios agrosociales y pesqueros* 217 (2008): 59.
- Diago Hernando, Máximo. *La Extremadura soriana y su ámbito a fines de la Edad Media*. Madrid: Editorial de la Universidad Complutense, 1992.
- Diago Hernando, Máximo. *Soria en la Baja Edad Media: Espacio rural y economía agraria*. Madrid: Editorial de la Universidad Complutense, 1993.
- Fernández Díaz-Sarabia, Pedro. “La arriería en la merindad de Sotoscueva”. *Boletín de la Institución Fernán González* 227 (2003): 413-436.
- García Sanz, Ángel. *Antiguos esquileos y lavaderos de lana en Segovia*. Segovia: Real Academia de Historia y Arte de San Quirce, 2022.
- Gil Abad, Pedro. *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de carreteros. Burgos-Soria*. Burgos: Diputación Provincial, 1983.
- Girón Pascual, Rafael M. “Lana Sucia, Lana Lavada. Los Lavaderos de lana y sus propietarios en la España de la Edad Moderna (ss. XVI-XIX): Un Estado de la cuestión”. *Investigaciones Históricas. Época Moderna y Contemporánea* 39 (2019): 209-256. <https://doi.org/10.24197/ihemc.39.2019.209-256>.
- Ladero Quesada, Miguel Ángel. *La Hacienda Real de Castilla. 1369-1504*. Madrid: Real Academia de la Historia.
- López Gascón, José Luis, *Almodóvar del Pinar: El pueblo de las Carretas*. Cuenca: Diputación provincial, 2002.
- López Sainz, Fernando. *Documentación regia inédita de los reinados de Alfonso XI y Pedro I de Castilla, 1349-1352*. 2019.

- Madrazo, Santos, *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*, Madrid, Turner y Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2 vols., 1987.
- Martín García, Gonzalo, “Un modo de vida en tierras del Duque: Los carreteros de Gredos”, en DEL SER QUIJANO, G. (Coord.), *Congreso V Centenario del Nacimiento del III Duque de Alba, Fernando Álvarez de Toledo. Actas*, Ávila, Diputación de Ávila-Diputación de Salamanca, pp. 373-381.
- Molénat, Jean-Pierre. “Les communications en Nouvelle Castille au XVe. Siècle”. En *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Âge*. Paris, 1981: 155-162.
- Moreno Arriba, Jesús, “La Real Cabaña de Carreteros: La edad de oro de la actividad comercial en la Sierra de Gredos (Ávila, España)”, *Progressus. Revista de Historia, Scrittura e Società* 5, no. 1 (2018): 77-100.
- Motis Dolader, Miguel Ángel. *Los judíos de Tarazona en el siglo XIV. Colección Documental*. Tarazona: Centro de Estudios Turiasonenses, 2003.
- Ortega Valcárcel, José. *La transformación de un espacio rural. Las montañas de Burgos*. Valladolid: Universidad, 1974.
- Ortuño Molina, Jorge. *Realengo y señorío en el marquesado de Villena. Organización económica y social en tierras castellanas a finales de la Edad Media (1475-1530)*. Murcia: Real Academia Alfonso X, 2005.
- Pérez Bustamante, R. “El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos (Castilla: siglos XIV y XV)” en *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age*, CNRS (París, 1981), 163-178.
- Pérez Romero, Emilio. “Trashumancia, comercio lanero y crédito. La Compañía de Ganaderos de las Provincias de Soria y Burgos (1781-1800)”, *Historia Agraria* 23 (2001): 119-146.
- Pérez Romero, Emilio. *Patrimonios comunales, ganadería trashumante y sociedad en la Tierra de Soria. Siglos XVIII-XIX* (Valladolid: Junta de Castilla y León, 1995).
- Phillips, Carla Rahn, y William D. Phillips. *El toisón de oro español: Producción y comercio de lanas en las épocas medieval y moderna*. Valladolid: Junta de Castilla y León, 2005.
- Priotti, J.P. “En Espagne, de nouveaux protagonistes de l'économie (XVIe.-XVIIe siècles). Les muletiers yangois du Quichotte”, *Congrès national des sociétés historiques y scientifiques* 126 (Toulouse: Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, 2001): 109-152.
- Ringrose, David. *Transportation and economic stagnation in Spain. 1750-1850*. Durham: Duke University Press, 1970.
- Rodríguez Díaz, Elena E. “Carreteros y arrieros de Sajambre. El intercambio de mercancías en la montaña oriental leonesa (SS. XVI-XVIII)”. *Estudios Humanísticos. Historia* 14 (2015): 39-71
- Rubio Pérez, Laureano.M. *Arrieros maragatos. Poder, negocio, linaje y familia. Siglos XII-XX*. León: Fundación Hullera vasco-leonesa, 1995.

- Rubio Semper, A. *Fuentes Medievales Sorianas. Ágreda II* (Soria: Diputación Provincial, 2001).
- Ruiz Álvarez, Raúl. “El transporte en el reino de Granada (siglo XVIII)”. *Cuadernos de Historia Moderna* 46, no. 1 (2021): 235–259. <https://doi.org/10.5209/chmo.71827>.
- Ruiz Álvarez, Raúl. “Los oficios del Transporte en el reino de Granada: arrieros y trajineros de Guadix y su tierra (s. XVIII)”. *Investigaciones Históricas. Época Moderna Y Contemporánea* 41 (2021): 589-630. <https://doi.org/10.24197/ihemc.41.2021.589-630>.
- Tudela, José. *La Cabaña Real de Carreteros*. Madrid: Sociedad de Estudios y Publicaciones, 1963.
- Vassberg, David E. *The village and the outside world in Golden Age Castile. Mobility and Migration in Everyday Rural Life*. Cambridge (Massachusetts): Cambridge University Press, 1996.