

HERMANDAD
DE
CARRETEROS
BURGOS-SORIA.

PEDRO GIL ABAD



UNIVERSIDAD DE DEUSTO
Facultad de Filosofía y Letras
(Sección de Historia)
Bilbao-1980

JUNTA Y HERMANDAD
DE LA CABAÑA REAL DE CARRETEROS
BURGOS-SORIA

Tesis Doctoral
Presentada y defendida
por: Pedro Gil Abad
Dirigida por
Dr. CARMELO SAENZ DE SANTAMARIA

I N D I C E

	<u>Pág.</u>
0.--INTRODUCCION-->-----	21
<u>PRIMERA PARTE</u>	
I.--LA CABAÑA REAL DE CARRETEROS EN EL AMBITO NACIONAL	33
DISTRIBUCION GEOGRAFICA DE LAS ASOCIACIONES DE CARRETERIA-----	34
Situación, límites, extensión, relieve, climas	
VIAS DE COMUNICACION EN LA PENINSULA-----	42
Antes de la Edad Media	
En la Edad Media	
Desde el s.XVI al XIX	
IMPORTANCIA DE LOS TRANSPORTES-----	52
CAMINOS Y RUTAS DE LOS CARRETEROS-----	59
DESARROLLO HISTORICO DE LA CABAÑA REAL DE CARRETEROS-----	67
Origen, ámbito, servicios, generalidades.	
Siglos XV al XIX	
LAS ASOCIACIONES DE CARRETEROS PROFESIONALES Y LA CORONA-----	84
RECOPIACION LEGISLATIVA SOBRE LA CABAÑA REAL DE CARRETEROS: LEYES? R. D., R. D. PROVISIONES-----	91
Legislación sobre uso y conservación de caminos y puentes.	105

	<u>pág</u>
PRIVILEGIOS DE LOS CARRETEROS DE LA REAL CABAÑA-----	108
LAS CARRETERIAS. DESYUNTAS O DISUELTAS: GE- NERALIDADES-----	118
ASPECTOS ECONÓMICOS DE LAS CARRETERIAS Y CA- RRETEROS: GENERALIDADES-----	120

SEGUNDA PARTE

II.-LA JUNTA Y HERMANDAD DE LA CABAÑA REAL DE CARRETEROS DE BURGOS-SORIA-----	127
ENTORNO GEOGRAFICO-----	128
Situación, límites, extensión, relieve, clima, ESCENARIO HUMANO-----	138
Historia de la Comarca de Pinares Burgos- Soria.	
Estudio demográfico de la zona a partir de la Ed. Moderna: Generalidades.	
Evolución demográfica de los pueblos de , la Hermandad: Antes y después del s. XIX.	
Evolución demográfica de Quintanar de la sierra como pueblo significativo dentro de la Hermandad.	160
DESARROLLO HISTORICO DE LA JUNTA Y HERMAN- DAD BURGOS-SORIA-----	214

Págs.

origen y ámbito	
Organización y jurisdicción administrativa.	
A nivel nacional, provincial, comarcal y local.	220
RUTAS Y CAMINOS UTILIZADOS POR LA JUNTA Y HERMANDAD-----	251
Ruta del Norte hacia el Catábrico	
Ruta d Castilla la Vieja y León	
Ruta de Castilla la Nueva y Madrid	
Ruta de Burgos-Soria	
Ruta de Barcelona	
Ruta de Sevilla	
Ruta de Extremadura	
Ruta de S. Sebastián	
Rutas de los pastos de Invierno	
Ruta de las provincias limítrofes	
Rutas al Norte y Sur del Tajo	
CONTRATOS DE LOS CARRETEROS-----	261
III.-SOCIO-ECONOMÍA DE LOS CARRETEROS-----	279
CONDICIONES MATERIALES-----	281
Vivienda, traje, alimentación...	
Carreta o carro de bueyes	
Carga de las carretas y precio de los transportes	
El pinar; madera, gamellas, aros, etc...	297

	<u>Págs.</u>
TREN O CUADRILLA DE CARRETERIA-----	306
Trabajadores de la carretería	
Estudio económico de una carretería	
Valor de una carreterí. Balance.	
GANADO DE TRAJINO: CLASES Y VOLUMEN DE GANA-	
DO VACUNO-----	336
Desyuntas o Disueltas	342
III (Continuación)	
PERSONAL-----	349
La vida del carretero en función de la	
vida nacional y de su trabajo-----	350
Propietarios de carretas: bueyes, sueldos, ga-	
nancias, capitales carreteros-----	373
Lista de propietarios de los pueblos carrete-	
ros-----	380
IV.-DEHESAS? TRANSPORTES Y RUTAS-----	463
Donde pasaban el invierno los carreteros, los	
bueyes y las carretas-----	464
Transportes y rutas de la sal-----	485
Trasportes de lana, hierro, caños, etc....	552
Transportes de trigo, centeno, cebada.....	559
IMPORTANCIA SOCIO-ECONOMICA DE LA HERMANDAD	563
V.-CONCLUSIONES	566

ABREVIATURAS

- A.H.N.: Archivo Histórico Nacional
 A.G.S.: Archivo General de Simancas
 A.R.CH.V.: Archivo de la Real Cancillería de Valladolid
 A.R.CH.G.: Archivo de la Real Cancillería de Granada
 A.D.P.B.: Archivo Diputación Provincial de Burgos
 A.H.S.: Archivo de Hacienda de Soria
 A.A.Bu.: Archivo Ayuntamiento de Burgos.
 A.A.Quin.: Archivo Ayuntamiento de Quintanar.
 A.A.Pa.: Archivo Ayuntamiento de Palacios
 A.A.Vil.: Archivo Ayuntamiento de Vilviestre.
 A.A.Ca.: Archivo Ayuntamiento de Canicosa.
 A.A.Re.: Archivo Ayuntamiento de Regumiel
 A.A.Dur.: Archivo Ayuntamiento de Duruelo.
 A.A.Cov.: Archivo Ayuntamiento Covaleda
 A.A.Sal.: Archivo Ayuntamiento Salduero.
 A.A.San Leon.: Archivo Ayuntamiento S. Leonardo
 A.A.N av.: Archivo Ayuntamiento de Navaleno
 A.A.Cas.: Archivo Ayuntamiento Casarejos.
 A.A.Vad.: Archivo Ayuntamiento de Vadillo
 A.P.Quin.: Archivo parroquial de Quintanar.
 A.P.Pal.: Archivo Parroquial de Palacios
 N.R.: Novísima Recopilación
 R.: Nueva Recopilación
 Ap. Doc. : Apéndice Documental.

F U E N T E SMANUSCRITAS:Archivo Histórico Nacional(A.H.N.)

Sección Consejo General de Hacienda y Secretaría del Despacho de Hacienda.

Catastro de Ensenada, libros, 7405(Burgos) y 7489(Soria) Sección de Consejo de Hacienda. Ordenes Generales de Rentas, documentos: 236, 308, 330, 922 y lib. 8030 fol. 330.

Consejo de Hacienda lib. 8038 fol. 350.

Sección Consejos Suprimidos, leg. 51197 núms. 2, 3, 5, 9, 17, 18, 19, 22, 23, 27, 28, 31, 33, 36, 38, 41, 45, 48, 50, 51, 52, 57,

Colección Reales Cédulas Tomo II doc. 68.

Consejos, Libros de Gobierno de Sala de Alcaldes de Casa y Corte, 1783 fol. 796-800; 1804 fol. 1756; 1724-27-7: 3-6-1748; 1-2-1752.; 1788 Tomo I fols. 149-150; 1705 fol. 212-215; 1714 y 1715 Tomo II fol. 530-531.

Archivo General de Simancas

Sección Catastro de Ensenada: Alustante, lib. 19 fol. A; Almodobar del Pinar, lib. 76 fol. 135; Alcalá del Río, lib. 76 fol. 651; Canicosa, lib. 12, fol. 159; Covalada, lib. 576, fol. 212; Casarejos, lib. 15, fol. 341; Duruelo, lib. 578 fol. 31; Hontoria del Pinar, lib. 14 fol. 91; Aldea, lib. 34 fol. 143; Navas del Pinar, lib. 13 fol. 676; Molinos de Duero lib. 588, fol. ~~252~~ (353); Navarredonda lib. 503 fol. 419; Poza de la Sal lib. 19 fol. 245; Quintanar de la Sierra lib. 14 fol. 540; Regumiel de la Sierra lib. 15 fol. 8; Salinas de Rosío lib. 26, fol. 370; San Leonardo lib. 15 fol. 271; Vadillo lib. 15 fol. 390; Molinos y Salduero lib. 588, fol. 353.

Seccione Reyes 19-12-1485 fol. 44; 20-1-1489 fol. 178.

Sección Condestable y Consejo 10-9-1491 fol. 189;
28-11-1487 fol. 22.

Secretaría de Guerra, leg. 416.

Dirección General del Tesoro Invent. 24, leg. 281,
fol. 200.

Registro del Sello 1488 núms: 27 y 341; , 39, 40.

Archivo de la Real Chancillería de Valladolid

Sección Pleitos Civiles Notaría de Quevedo

leg.1070-1;1080-1;3323-1.

Sección Pleitos Civiles,Notaría de Lapuerta leg.

435 fol.20;leg.250 fol.11;180 fol.3;leg.334 fol.15;

Sección Pleitos Civiles Mesta-Canicosa leg.380

fol.11.Lapuerta,leg.404 fol.4;leg.435 fol.20;

leg.615 fol.14;leg.150 fol.11.

Archivo de la Diputación Provincial de Burgos

Sección del Catatro de Ensenada:

Palacios de la Sierra, Estante,18,tabla,3 núm.11;

Vilviestre del Pinar, Estante,4,tabla,6,núm.11;

Quintanar de la Sierra, Estante 18,tabla 3,núm.1;

Canicosa de la Sierra, Estante 18,tabla 2,núm.17;

Regumiel de la Sierra, Estante 18,tabla 1.núm.19;

Hontoria del Pinar, Estante 18,tabla 1,núm.18;

Navas del Pinar, Estante 18,tabla 3,núm.6;

Aldea del Pinar, Estante 18,tabla 2,núm.10.

Archivo de la Delegación Provincial de Hacienda
de Soria.

Catastro de Ensenada Libros de Duruelo y Covaleda
Archivo Ayuntamiento de Burgos

Ejecutoria de 5-6-1548 legs. 3377 y 3378.

Archivos Municipales

A.A. Quintanar de la Sierra Libros Municipales
de los siglos XVI, XVII, XVIII y XIX y XX.

A.A. Vilviestre del Pinar Libros Municipales
de los siglos XVI, XVII, XVIII, XIX.

A.A. Canicosa de la Sierra, Libros Municipales
de los siglos XVII, XVIII y XIX.

A.A. Hontoria del Pinar, Libros municipales
de los siglos XIX.

A.A. Regumiel de la Sierra Libros municipales
de los siglos XVIII y XIX.

A.A. Covaleda, libros municipales de los siglos
XVII, XVIII y XIX.

A.A. Duruelo de la Sierra, Municipales de los
siglos XVIII y XI.

A.A. Molinos de Salduero, libros municipales
de los siglos XVIII y XIX.

A.A. Vadillo, libros municipales s. XVIII

A.A. Navaleno, libros municipales s. XVII, XVIII

A.A. San Leonardo, Libros Municipales s. XVI, XVII
XVIII.

A.A. Poza de la Sal. Sección Salinas, siglos
XVII, XVIII y XIX.

Archivo Parroquiales

A.P. de Quintanar de la Sierra Libros de Nacimientos
de los siglos XVI, XVII, XVIII y XIX; ^{XX} Libros de defun-
ciones de los siglos XVI, XVII, XVIII, XIX y XX. Los
libros de difuntos son 16 y los de nacimientos, 18.
Libros de Matrimonios, 9. Libros de matrícula, 3.

Otros documentos:

Del siglo XV, 1; del XVI, treinta; del XVII, ciento
cuarente y tres; del XVIII, ciento dos documentos;
del XIX, treinta y dos.

A.P. Palacios de la Sierra, s. XIX y Libro de Pleitos.

A.P. Regumiel de la Sierra, s. XIX.

IMPRESAS:

Los Códigos Españoles Concordados y anotados. 2^a edición. Madrid. Antonio de S. Martín, 1872-3. 12 Toms. en 6 Volms. Tomo VI Leyes de Toro;.

Novísima Recopilación de las Leyes Españolas, libro 7, título 28, leyes I, II, III, IV, V y VI. Índice Alfabético: Cabaña Real de Carreteros y Cabañiles. Sus privilegios y salvo-conducto.

Libro 7, título 19, leyes I, II

Libro y, título 20, ley I.

Libro 7, título 35, leyes I, II, III, IV, V, VI y VII.

Novísima Recopilación lib. 6, título 19, ley 1; ley 2.

B I B L I O G R A F I AESPECIFICA:

- GASCON BUENO, FRANCISCO: El Valle de Alcudia durante el siglo XVIII. 1978. Ciudad Real. Págs. 215-249.
- GIL CRESPO, Adela: La Mesta de Carreteros del Reino, en "Anales de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias", XXII, 1957, págs. 210-230.
- KLEINPENNING, M. G.: La Región pinariega. Groningen: Doruk V. R. B., 1962. págs. 40 y siguientes.
- TUDELA, José: La Cabaña Real de Carreteros. Separata de Homenaje a R. Carande. Sociedad de Estudios y Publicaciones. 1963.
- RINGROSE, David: Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850). Edit. Tecnos. 1972.

GENERAL CONSULTADA:

- ABASOLO ALVAREZ, J. A.: Comunicaciones en la época romana en la provincia de Burgos. Imp. Aldecoa. Burgos, 1975.
- ALONSO, MARTIN; Enciclopedia del idioma. Diccionario Histórico Moderno de lengua española. Tomo III. pág. 3478.
- ARACENA AGUIRRE, B.: Tribus celtibérico-pelendonas en Homenaje a Martín Sarmiento. Guimeraes pág. 393.
- ARTOLA, M.: La España del Antiguo Régimen. Fascículo III. Castilla la Vieja. Universidad de Salamanca. 1967. Salamanca.
- AITKEN, R.: Rutas de trashumancia en la Meseta Castellana. Rev. Estudios Geográficos, núm. 51 (1953), págs. 96 y sigts.
- ALSINA DE LA TORRE, Engracia : Viajes y transportes en tiempo de los RR. CC., en "Hispania" XIV, (1954), pgs. 365-410.
- ANES ALVAREZ, Gonzalo: Economía e Ilustración en la España del siglo XVIII. Barcelona. Ariel, 1969, 215 pag.
- ARJONA, J.: Proyecto de ordenación del pinar La Dehesa, de Quintanar de la Sierra
- BALLESTEROS, Floriano.: El retablo Mayor de la Iglesia de S. Cosme y S. Damian, en el "Boletín del Seminario de arte y Arqueología de la Un. de Valladolid. I.

- BAROJA, Pío.: Memorias de un hombre de acción. Los caudillos de 1830. Edit. Planeta, 1968.
- BAROJA, Pío.: El escuadrón del Brigante. Barcelona 1967. Edit. Planeta.
- BASAS FERNANDEZ, Manuel.: El Consulado de Burgos en el s. XVI. Madrid. C.S.I.C., 1963.
- BERGANZA, Fco.: Antigüedades de España. 1719.
- ELASCO JIMENEZ, Manuel.: Nomenclator histórico-geográfico y estadístico descriptivo-descriptivo de la provincia de Soria. Primera edición, 1880. Soria.
- CANGA ARGUELLES, J.: Diccionario de Hacienda. Madrid, 1833
- CERVERA VERA, L.: El conjunto palacial de la villa de Lerma. Edit. Castalia.
- IDEM.: El Convento de Sto. Domingo en la villa de Lerma. Edit. Castalia, 1969.
- IDEM.: El Monasterio de S. Blas en la villa de Lerma. Edit. Castalia.
- IDEM.: Documentos referentes a las fundaciones del Duque de Lerma en su villa ducal. Edit. Castalia, 1969.
- COMELERAN Y GOMEZ, D. Fco.: Diccionario latino español. Madrid, 1903, pág. 1135.
- COBARRUBIAS OROZCO, Sebastián.: Tesoro de la lengua castellana o española. 1661. pág. 603.

- CORNIDE, J.: Noticia de las antigüedades de Cabeza de Griego. Memorias de la Academia de la Historia, III, 1799, págs. 142-143.
- CRUZ, Valentín.: Autobiografía del río Arlanza. Burgos, 1967.
- CENSOS de población correspondientes a todos los pueblos de la comarca, del I. N. E.
- CENSO de la riqueza territorial e industrial de España en el año 1799, formado de orden superior. Madrid, Ministerio de Hacienda, 1960.
- Diccionario de Historia de España. Edit. Revista de Occidente. Madrid. 1963. 3 Vols;.
- DESCRIPCIÓN de la Cañada Soriana desde Yanguas al Vallé de Alcudia. Madrid, Imp. M. Minuesa, 48 pgs.
- DOMINGUEZ ORTIZ, Antonio.: La población Española a lo largo de la Historia, en el "Boletín de la Real Sociedad Geográfica", LXXXVI (1950), págs. 250-85.
- IDEM.: La Sociedad española en el siglo XVII. Vol. I. Madrid. C. S. I. C. 1963.
- IDEM.: La sociedad española en el siglo XVIII. Madrid. C. S. I. C. 1955.
- ESCRICHE, Joaquín.: Diccionario razonado de Legislación y Jurisprudencia. "Cabaña Real de Carreteros". 4 Vols. Madrid, 1838-1874.

- ESCRIBANO, Joseph Mathías.: Itinerario Español o guía de los caminos. Madrid, 1757.
- ESTRABON: Geografía lib. 3
- FLOREZ, Enrique.: La España Sagrada. Tomos 26 y 27. Madrid, 1771.
- GARCÍA RAMILA, Ismael.: Bibliografía Burgalesa. Burgos, 1921.
- IDEM.- Estudio histórico documental de los siglos XVI y XVII. Burgos, 1965.
- GARCIA TERREL, Ana María.: Salduero.- Departamento de Geografía aplicada del Instituto Elcano. Zaragoza, 1958.
- GARCIA DE CORTAZAR, José Angel.: La época Medieval. Madrid. Alianza Editorial-Alfaguara. 1973. 500págs.
- GIL CRESPO, Adela.: La Mesta de Carreteros del Reino, en "Anales de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias", XXII, 1957, págs. 210-230.
- GIL AYUSO, Faustino.: Textos y disposiciones de los reinos de Castilla impresos en los siglos XVI y XVII. Madrid, 1935.
- GOBANTES, A. C.: Diccionario Geográfico-Histórico de España. Real Academia de la Historia, secc. II. Comprende la Rioja o toda la provincia de Logroño y algunos pueblos de Burgos. Madrid, 1846.
- GUILARTE, Alfonso.: Los señoríos en el siglo XVI. Madrid. Instituto de Estudios Políticos, 1962.
- GEORGE, Pierre.: Geografía Económica. Ed. Ariel. Barcelona 1970. Págs. 363 y sigts.

- HAUSEN, J.: Gramática Histórica. Edit. Gredos. pág. 128.
- HOPFNER, Hellmuth.: La evolución de los bosques de Castilla la Vieja en tiempos históricos, en "Estudios Geográficos", núm. 56, 1954.
- HERRERO, A. y ANTON, Pacheco.: La casa pinariega. Revista "Celtiberia" número 5, 1954.
- HAMILTON, Earl J.: El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650. Edit. Ariel-Historia. 1975.
- KLEIN, Julius.: La Mesta. Estudio de la economía española 1273-1836. Edit. Revista de Occidente. Madrid, 1936. págs. 33-36.
- KLEINPENNING, M.G.: La Región Pinariega. Groningen: Doruk. V. R. B. 1962. págs. 40 y siguientes.
- LOPERRAEZ.: Descripción Histórica del Obispado de Osma. Tomo 1 y 2. Madrid, 1778.
- LOPEZ MATA, T.: La Provincia de Burgos en la Geografía y en la Historia. -Burgos. Edit. H.S.R. 1963.
- IDEM.: Estampas históricas burgalesas del siglo XV. Boletín de la Institución Fernán González. Burgos. 1961
- LOPEZ GOMEZ, Antonio.: Evolución de los bosques en las montañas ibéricas "Estudios geográficos", núm. 58 (1965) págs. 167-170.

- MADOZ, P.: Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar. 10 Vols. Madrid, 1840.
- MARTINEZ ALCUBILLA, D. Marcelino.: Diccionario de la Administración española. Compilación ilustrada de la novísima legislación de España en todas sus ramas de la administración pública. Seg. Edic. Madrid, 1868. Tomo II. Idem. 6.^a edic. Tomo I págs. 804-807; Tomo IX, págs. 200 a 206.
- MATILLA TASCÓN, Antonio.: La única contribución y el Catastro de Ensenada. Ministerio de Hacienda. Madrid, 1947.
- MENENDEZ PELAYO, M.: Historia de los heterodoxos españoles. Tomo VI. C.S.I.C. Madrid, 1948
- MENENDEZ PIDAL, G.: Los Caminos en la Historia de España. Instituto de Cultura Hispánica. Madrid, 1951.
- MESA SANGUINETI, Carlos: Diccionario Jurídico-Administrativo. Tomo I. Madrid, 1858. Imp. de la Revista de Legislación y Jurisprudencia.
- MIÑANO, S.: Diccionario Geográfico-Estadístico de España y Portugal. Madrid, 1826-28. 11 Vols.
- NADAL, J.: La población española (s. XVI-XX), 2.^a edic. Barcelona. Edit. Ariel, 1971.
- ORTEGA VALCARCEL, José.: Las Montañas de Burgos. Universidad de Valladolid. 1974.

- PALACIO ATARD, V.: El Comercio de Castilla y el Puerto de Santander en el s. XVIII. Madrid, C.S.I.C. 1960.
- PLINIO : Naturalis Historia, III.
- PTOLOMEO, E.: Geografía.
- REYO, José Luis.: Explotaciones mineras. Burgos, 1850-1950. Edit. Monte Carmelo, 1969.
- RINGROSE, David.: Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850). Madrid. Edit. Tecnos, 1972.
- IDEM.: The Government and the Carters in Spain, 1476-1700, en "Economic History Review", 2.^a ser. XXII, 1969.
- RUIZ ALMANSA, J.: Crecimiento de la población de España. Madrid. Estudios demográficos, 1945.
- SANCHEZ, SANTOS: Colección de todas las pragmáticas, cédulas, provisiones, autos acordados, bandos y otras providencias publicados en el actual reinado del Sr. D. Carlos IV. 4 Vols. Madrid, 1801-1805.
- SERRANO, Luciano.: (O.S.B.): El Obispado de Burgos y Castilla primitiva desde el siglo V al XIII. Madrid, 1935-36.-
- TARACENA, B.: Vías Romanas del Alto Duero. Madrid. 1951.
- TARACENA, B. y TUDELA, J.: GUÍA DE Soria y su provincia. Madrid, 1973.

- TUDELA DE LA ORDEN, J.: La Cabaña Real de Carreteros.
Separata del Homemaje a R. Carande. Madrid, 1963.
Pgas. 1-48.
- IDEM.: Las migraciones profesionales sorianas. En Ho-
menaje a Hoyos Sáinz. Tomo II. Madrid, 1950.
- VICENS VIVES, J.: Historia económica de España. Edit.
Vicens Vives, 1967.
- VILLUGA, Pedro Juan Villuga.: Repertorio de todos los
caminos de España compuesto por... Madrid. Reim-
presiones bibliográficas, 1950.

O - INTRODUCCION

INTRODUCCION

Múltiples han sido las asociaciones, Hermandades, Compañías e Instituciones que han existido en la Historia de España.

Quando se habla de asociaciones relacionadas con la ganadería, por ejemplo La Mesta, es abundante la bibliografía que existe: libros, revistas, artículos, fascículos, etc.

Pero al pensar en el estudio de la Institución ganadera "LA CABAÑA REAL DE CARRETEROS", a nivel nacional, o sobre "LA JUNTA Y HERMANDAD DE LA CABAÑA REAL DE CARRETEROS BURGOS-SORIA", a nivel comarcal, nos encontramos con que no existe apenas nada sobre el tema. Y si, dentro de dichas instituciones, acotamos más el tema, como lo hacemos nosotros en este trabajo, estudiando las carretas de bueyes, aún es más limitada la bibliografía.

Los trabajos dedicados al estudio de los transportes de carreterías de bueyes son hasta el momento: Un artículo de Adela Gil Crespo, actualmente catedrática de un instituto de E.M. en Madrid, publicando en la revista "Anales de la Asociación para el Progreso de las Ciencias", sobre La Mesta de los carreteros del Reino, en el que trata sobre los carreteros de la zona de Navarredonda en la Sierra de Gredos; unas brevísimas líneas de Klein en La Mesta sobre las rutas Norte-Sur de los carreteros

al tratar del comercio en el interior;
 ;Kleinpenning, en "La Región Pinariega", estudia principalmente el pinar y los repartimientos de pinos en la Comarca haciendo referencia a las carretas de la zona en el siglo XVIII de manera especial y con poca extensión; un amplio artículo de José Tudela, "La Cabña Real de Carreteros", en Homenaje a R. Carande, en el que abre un amplio abanico de posibilidades sobre el tema general de la Cabña Real; Ringrose D., con quien me comuniqué personalmente, en su obra "Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)", toca muchos puntos del tema de las carreterías de una manera general, dispersa y con bastantes imprecisiones, aunque no era ese su objetivo; Gascón, F. en "El Valle de Alcudia durante el siglo XVIII", dedica un capítulo a la carretería pero refiriéndose, en especial, a las de Almodovar del Pinar y las del Valle de Alcudia en tanto en cuanto se relacionaban con las minas de Almadén y Un pequeño estudio sobre las carreterías de Quintanar en mi libro sobre la Historia de Quintanar de la Sierra, fruto de mi tesina.

En obras generales, se encuentran referencias sin interés alguno y no dan importancia a los carros de bueyes.

Vemos, pues, que en la historiografía española existe una gran laguna sobre la materia que estudiamos.

Pretendemos significar en una zona carreteril de España, La Comarca de Pinares Burgos-Soria, la Historia de una Hermandad, epicentro de su problemática socio-económica y de sus formas de vida, durante los siglos XV al XIX. La Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria potenció el hinterland serrano en todas sus facetas.

Al efectuar el estudio de dicha Hermandad, hemos creído necesario dedicar una Primera Parte a "La Cabaña Real de Carreteros" en sus aspectos generales y una Parte Segunda a la "Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria", estudiándola con todo detalle, en todas sus aspectos.

Fue la primera asociación de carreteros de bueyes de España en volumen de transporte, número de bueyes, número de propietarios, número de carretas... Ella fue en determinados momentos "La Cabaña Real de Carreteros", pues era la que tenía el poder hasta en lo jurídico.

La importancia de los transportes durante los siglos XV al XIX, viene determinada por la Cabaña Real de Carreteros, institución que llevará a cabo todo el transporte público y privado, pues la carretera era el único medio de comunicación.

Una buena organización del transporte, revierte de modo extraordinario en el desarrollo positivo de un país.

Una mala o deficiente organización del mismo puede ser causa del estancamiento y retroceso de su economía.

El transporte de los carros de bueyes tiene especial importancia para España por ser los más utilizados durante muchos siglos.

Según Pierre George, en su Geografía Económica, cuando habla de la importancia del transporte en el comercio, dice que la carretera es el medio ideal para el transporte autónomo individual, sea o no económicamente racional. La Carretera constituye el enclave cerrado del transporte privado.

En la época en que aparece La Cabaña Real de Carreteros, los buenos caminos, imprescindibles para una industria del transporte, eran prácticamente nulos o muy defectuosos. Se carecía también de vías fluviales y canales por lo que el transporte se reduce al de carreteros y arrieros.

El descubrimiento de América y el aumento del comercio en una nación que se está haciendo poderosa, exigía unos transportes racionales.

La capitalidad de Madrid, por otra parte, absorbe gran cantidad de los transportes por carretera.

El comercio del oro y la plata, de la lana, del carbón, del azogue, de la sal, de bagajes de guerra, vituallas para los ejércitos, de munición, de armamento, de artille-

ría, de leña, de madera, de jaspe, de piedra...necesita de transportes abundante para satisfacer las necesidades de subsistencias en una población que aumenta y en las crisis bélicas nacionales.

Todas estas necesidades, intentó satisfacerlas "La Cabaña Real de Carreteros", lo que hizo de ella una institución de primer orden en el desarrollo económico-social y político de España desde el siglo XV hasta la década de los 70 en el XIX.

Hacemos una breve referencia al medio geográfico comodeterminante de especial importancia en nuestro caso, en la industria de carreteros de bueyes, por disponer de una materia prima para el transporte, la madera, y de pasto abundante para la cría de ganado vacuno.

Capítulo imprescindible consideramos el de las Vías de Comunicación. Tras una descripción de los caminos y carreteras hasta el siglo XIX, haciendo ver mediante superposición cómo se van sucediendo y utilizando unas a otras, nos referimos a la importancia de los transportes.

En una serie de mapas, hacemos referencia a las zonas de las principales asociaciones de carreteros y sus principales rutas y vías de comunicación: Avila, Cuenca y Burgos-Soria.

En el estudio general de la Cabaña Real de Carreteros, nos hemos fijado de manera primordial en efectuar u-

na recopilación legislativa relacionada con los transportes de carreteros encuadrados en dicha institución.

No podíamos por menos que hacer también una resumen de todos los privilegios concedidos a la Cabaña Real de Carreteros. Ambos resúmenes los estábamos necesitando para un estudio serio de la carretería.

Terminada la Primera Parte con este estudio de conjunto, pasamos al estudio detallado y concreto de la "JUNTA Y HERMANDAD DE LA CABAÑA REAL DE CARRETEROS BURGOS-SORIA", en una Segunda Parte.

Nuestro deseo es significar la importancia de esta Hermandad, desde su constitución hasta el siglo XIX, para España, para Castilla y León y para la zona serrana; y, al mismo tiempo, contribuir al estudio de la Cabaña Real de Carreteros partiendo de su principal célula económica.

Consideramos fundamental la necesidad de estudiar asociaciones poco conocidas y con incidencia prioritariamente comarcal, aunque de ámbito nacional y regional, como la que nos atañe, para poder conocer en profundidad la importancia histórica y socio-económica de los transportes en la vida de España.

Hemos creído de interés, fijarnos en esta organización formada en una comarca de las no avanzadas, en la que

la vida aún rezuma aires carreteriles aunque los camiones hayan sustituido a las carretas de bueyes. Al recorrer la Comarca Pinariega Burgos-Soria, nos damos cuenta de que allí los carreteros labraron una importante parte de la Historia de España.

La geografía de la zona, límite con Aragón y próxima a Navarra, tiene perfecta armonía con la historia, por ser el Sistema Ibérico la conjunción del corazón histórico de la España Medieval y Moderna.

La Hermandad de Carreteros marcaba el hito de la vida de estos hombres. Por ser la Primera Asociación de Carreteros Profesionales de largas distancias, importa su estudio a nivel nacional, regional, comarcal y local, ya que incide de manera vital durante cinco siglos en España, en Castilla y León, en la Comarca de Pinares Burgos-Soria y en cada uno de los pueblos que la forman.

Todo ello otorga a nuestro estudio unas nuevas perspectivas: damos a conocer la importancia y organización de la Primera Hermandad de transportistas de carros de bueyes de España durante cinco siglos; colaboramos en el conocimiento a nivel nacional de la Cabaña Real de Carreteros y probamos cómo las coordenadas socio-económicas de una importante población giran al ritmo de dicha Hermandad de transportistas.

Creemos que es la mejor manera de conocer en profundidad la verdadera Historia de España, analizándola en sus instituciones desde los cimientos.

Encontramos estudios amplios de generalidades que no se apoyan en sólidas bases. Este trabajo, deseamos se inserte en la base del estudio de los transportes en la Historia de España, de gran transcendencia socio-económica, para que pueda servir de ayuda al conocimiento total.

Una amplia zona de emigración temporal, que vivió su trabajo duro e intenso al marchamo de los acontecimientos de la vida nacional y quemayer, sus carreteros y hoy, sus camioneros parecen relegados al olvido.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Este trabajo se ha hecho compartiendo al mismo tiempo la docencia. Al residir en Bilbao, los puntos claves de información estaban a grandes distancias.

Consultadas las escasísimas fuentes impresas, tomé contacto con los archivos de los 17 pueblos carreteros que constituían la Hermandad. Algunos tuve que organizarlos pues estaban en total desorden y muchos comidos por los ratones. Navaleno, Casarejos, Vadillo, Arganza, Navas y La Aldea por pertenecer respectivamente a San Leonardo y a Honoria en los tiempos de nuestro trabajo, no tienen documentación de interés. Los archivos más completos se encuentran en Quintanar, Vilviestre, Palacios, Canicosa y Covalada. Molinos y Salduero guardan poco de la época a excepción de un libro de cuentas proporcionado por un vecino al que nos referimos en nuestro trabajo. Duruelo conserva cosas relacionadas con los pueblos limítrofes de poco interés para nosotros. Lo mismo puede decirse de Regumiel que, por otra parte, formaba un sólo ayuntamiento con Canicosa hasta 1930.

Los archivos parroquiales de los pueblos pertenecientes al Obispado de Osma se encuentran en el Archivo Diocesano. Allí tuve oportunidad de manejarlo a placer facilitado por su archivero Teófilo Portillo. Es una pena que varios de los archivos locales fueran destruidos durante las guerras carlistas que tuvieron como escenario excepcional esta Comarca.

Agotadas las posibilidades de los archivos locales, nos acercamos a los provinciales en las capitales de provincia correspondientes a los pueblos: Burgos y Soria.

En Burgos, trabajamos en el Archivo de la Diputación maravillosamente potenciado por su archivero Floriano Ballesteros. Allí se halla muy bien conservado y catalogado el Catastro de la Ensenada completo en los pueblos que nos atañe. Los libros de Protocolos y otros muchos sobre la provincia pasaron por nuestras manos.

El Archivo del Ayuntamiento nos fue útil en portazgos. Archivos de algunas parroquias: s. Esteban, S. Lesmes. Biblioteca de la Casa de la Cultura. Allí encontramos datos sobre transportes de madera a muchos pueblos de la provincia y al mismo Burgos, cuarteles, iglesias, etc. Todo un arsenal.

En Soria, lo hicimos en el Archivo de Hacienda, donde está el Catastro de la Ensenada; en el Ayuntamiento; en la Diputación...

Acabado el trabajo en las capitales de provincia, nuestros pasos se dirigieron al Archivo de Simancas. Allí contrastamos algunas dudas del Catastro de la Ensenada y vimos algo en las Secretarías de Guerra y de Hacienda.

En Valladolid, estuvimos muchos días en la Sección de Pleitos Civiles. ^{del A. R. C. H. V.} El trabajo es largo y pesado pues no está aún catalogado por materias o asuntos. Tuve que ir sacando notaría por notaría todo lo relacionado con el tema de los carreteros de bueyes.

El Archivo Histórico Nacional fue mi siguiente lugar de investigación. En él las Secciones de Consejos Suprimidos; del Consejo de Hacienda; Colección de Reales Cédulas y Resúmenes de Hacienda del Catastro fueron las secciones consultadas. Existe un abundantísimo material.

Otros lugares que tuve que recorrer fueron aquellos en los que están las fábricas de sal por^{ser} éste uno de los productos más transportados por los carreteros. Poza de la Sal y Salinas de Rosío en la provincia de Burgos; Salinas de Añana en Alava y salinas de Imón y Olmeda en Guadalajara, fueron objetivos interesantes aunque no tan positivos como lo que yo esperaba. En el Ayuntamiento de Poza hay bastantes documentos aunque no de todos los siglos. Las demás salinas siguen explotándose y son ricas en productos.

El A. de la Real Cancillería de Granada nos sirvió únicamente para constatar algunos datos generales, pero no existe nada de nuestra Comarca.

Para todos los recorridos he tenido que aprovechar los períodos de vacaciones y los fines de semana, los sábados y puentes. Pero precisamente estos días es cuando más dificultades hay en los archivos por la falta de personal. Por estas razones mi trabajo ha sido el de un verdadero amanuense. Pero nuestro interés no decayó nunca, y nuestra voluntad se ha sobrepuesto a cualquier dificultad.

PRIMERA PARTE

I. LA CABAÑA REAL DE CARRETEROS EN EL AMBITO NACIONAL

1.- DISTRIBUCION GEOGRAFICA DE LAS ASOCIACIONES PRINCIPALES DE CARRETERIA.

1.1 .Situación, extensión, límites, relieve, clima.

Situación.-La Cabaña Real de Carreteros estaba diseminada por muchas provincias y pueblos de España. Pero, en realidad, el núcleo más importante de la misma, ya que suponía más del 70%, lo constituían tres sectores en los que se hallaban los carreteros agrupados en Asociaciones o Hermandades de Carreteros Profesionales de grandes distancias. Prácticamente, sólo con esas asociaciones efectuaba contratos el Gobierno y sólo ellos contrataban transportes de grandes distancias y volúmenes importantes.

Estas carreterías surgen en lugares en los que hay abundantes pinares pues disponen de materia prima para el transporte, la madera, y mucho pasto propio para la cría de ganado vacuno.

La situación de las tres asociaciones de carreteros más importantes era la siguiente: La Junta y Hermandad de la zona Burgos-Soria, al SE de la provincia de Burgos y al NO de la de Soria ; la Asociación de Cuenca, al SE de la provincia de Cuenca y la Asociación de Avila con centro en Navarredonda, en la Sierra de Gredos, al S. de Avila. En el mapa de la fig. núm. 5 hemos situado a las respectivas Asociaciones.

Las tres asociaciones están situadas en provincias meseteñas; las tres en zonas más o menos montañosas; las tres con estructuras socio-económicas similares; las tres son zonas ganaderas, de abundantes pastos y madera.

Extensión.—Cada Asociación o Hermandad tenía asignada una región determinada.

A la Junta y Hermandad de la Comarca Burgos-Soria, le correspondía el recorrido ordinario de las provincias de Castilla la Vieja y León (Santander, Burgos, Logroño, Soria, Segovia, Avila, Valladolid, Palencia, León, Zamora, Salamanca), Madrid como capitalidad y parte de otras provincias de manera circunstancial como se verá después.

A la Asociación de Avila, las provincias de Avila, Cáceres, Badajoz, Sevilla, y Madrid como capitalidad.

A la Asociación de Cuenca, Cuenca, Valencia, Albacete, Murcia, Alicante, Ciudad Real, Toledo, Almería, Granada, Jaén.

Además de estos recorridos normales, efectuaban otros diversos y coyunturales. Por ejemplo, cuando los carreteros de Avila no tenían sal para proveer a sus provincias, iban a las salinas de Poza, Imón y Olmeda, correspondientes a la Comarca Burgos-Soria. Los carreteros de la Asociación Burgos-Soria estarán en Cataluña, en Mérida, en C. Real...

Los de Almodovar a veces van hasta el Cantábrico...

El transporte del azogue también fué practicado, en

diversas ocasiones por carreteros fuera del área de Ciudad Real y de Almodovar del Pinar a quien estuvo encomendado durante años.

La extensión de las tres comarcas cubiertas por las más importantes Asociaciones o Hermandades de carreteros profesionales, abarcaba casi toda la nación a excepción de Galicia, Asturias, Aragón y Cataluña.

La Hermandad de Burgos-Soria comprendía unos 106.000 Km²; la de Avila, unos 76.000 y la de Cuenca, aproximadamente los mismos que la de Burgos-Soria.

Límites.—La Hermandad Burgos-Soria, limita al Norte con el Sistema Ibérico; ^{S^o de Neila y Campiña,} al Sur con las Sierras de Cabrejas y Resomo; al Este, con el Sistema Ibérico (Urbión, Picachón..) y al O. con Palacios y Hontoria. Los pueblos carreteros de la Asociación de Cuenca situados al Sur de Cuenca; La Mancha, está al Sur; al Este la Sierra de Mira y al Oeste, Cerro Punta .

La zona de Avila, limita al Norte con la Sierra de Parameras y al Sur con la de Gredos.

Relieve.— Las tres zonas de carreteros profesionales gozan de parecidas características en cuanto a su relieve.

Las comarcas Burgos-Soria y Cuenca están encuadradas en las proximidades del Sistema Ibérico, tránsito entre la tectónica herciniana y alpina, paleozoico y cenozoico.

La zona Burgos-Soria está caracterizada por cumbres de 2100 m., Urbión, Muñalba, etc., y cumbres de 1100 m. Resomo Arañas, etc. Los pueblos carreteros ocupan las faldas de estos montes.

La zona de Cuenca se halla emplazada entre los 1200m y 1040 m. aproximadamente.

La zona de Avila se halla enclavada en parecidas coordenadas geográficas que las anteriores; afectada por la Sierra de Gredos y la Sierra de Parameras hacia el interior de Avila.

Clima.-La duración e intensidad de los inviernos constituye el rasgo climático más característico de toda la región castellana del Duero o Meseta Norte a la que pertenecen las dos comarcas Burgos-Soria y Avila.

Temperaturas.-En la Comarca de Pinares Burgos-Soria, se dan en Enero unas temperaturas inferiores a los 2°C. Las mínimas medias se encuentran por debajo de los -10°C. Las mínimas absolutas, superan con facilidad los -18°C y llega hasta los -24°C.

En la zona de Avila, en Gredos, se reflejan similares temperaturas, pues llegan a superarse los -21°C.

Los inviernos son duros y largos. Es la época en que los carreteros están en sus casas. El paso de invierno a primavera, lo mismo que de otoño a invierno, apenas se nota.

Los veranos en las zonas antedichas son cortos y mas bien frescos. Del 15 de Julio al 15 de Agosto se dan las temperaturas más elevadas.

La Meseta Sur cuenta con temperaturas más suaves que la Norte pero la parte más fría viene a ser la correspondiente a Cuenca y su serranía, precisamente el encuadre cercano a la comarca carreteril de Almodóvar.

La media de Enero es algo más alta que en las anteriores comarcas, sobre 3°C. En realidad, las diferencias vienen a ser mínimas. Las estaciones son semejantes al igual que los meses más calurosos y más fríos.

Precipitaciones.-En Castilla la Vieja, existe un escaso índice de precipitaciones que en el centro no superan los 400 mm., menos que la media de España.

Apesar de ésto, la Comarca de Pinares Burgos-Soria goza de unas precipitaciones y pluviosidad muy superiores a la media de España. Los pueblos carreteros de esa zona llegan a una media que supera los 800 mm. y los próximos a las cumbres más altas superan los 900 mm. Las máximas precipitaciones se dan en la primavera y otoño; y las máximas sequías se dan en Julio-Agosto.

Esta abundancia de precipitaciones incide de modo extraordinario desde el punto de vista ecológico, en los pastos, parte importante para la cría de ganado vacuno. Elemento imprescindible para la carretería.

Por las similares características de la zona de Gredos y Sierra de las Parameras, la pluviosidad y precipitaciones son también parecidas.

Pluviosidad y precipitaciones de ambas Mesetas son semejantes. La zona de Almodovar del Pinar supera con creces la media de precipitaciones y pluviosidad nacional y se aproxima a las isoyetas de las zonas carreteriles descritas anteriormente.

Es sintomático observar que los pueblos carreteros reúnen unas parecidas coordenadas de relieve y clima. Es natural que los carros de bueyes surgieran en lugares de pinares propicios para la cría de ganado de tiro, pastos abundantes, dehesas boyales y frescos valles. En estas zonas, existe también una materia prima abundante propia para el transporte de carros de bueyes, la madera.

Las condiciones geográficas determinan la actividad carreteril por la materia a transportar, por el pasto para cría de ganado vacuno y por el clima duro que obliga a crear industrias con aplicación en otros lugares como es la industria del transporte.(1).

NOTAS 1.

1.-ICONA.Servicio provincial de Burgos.

MAPAS DE VIAS DE COMUNICACION

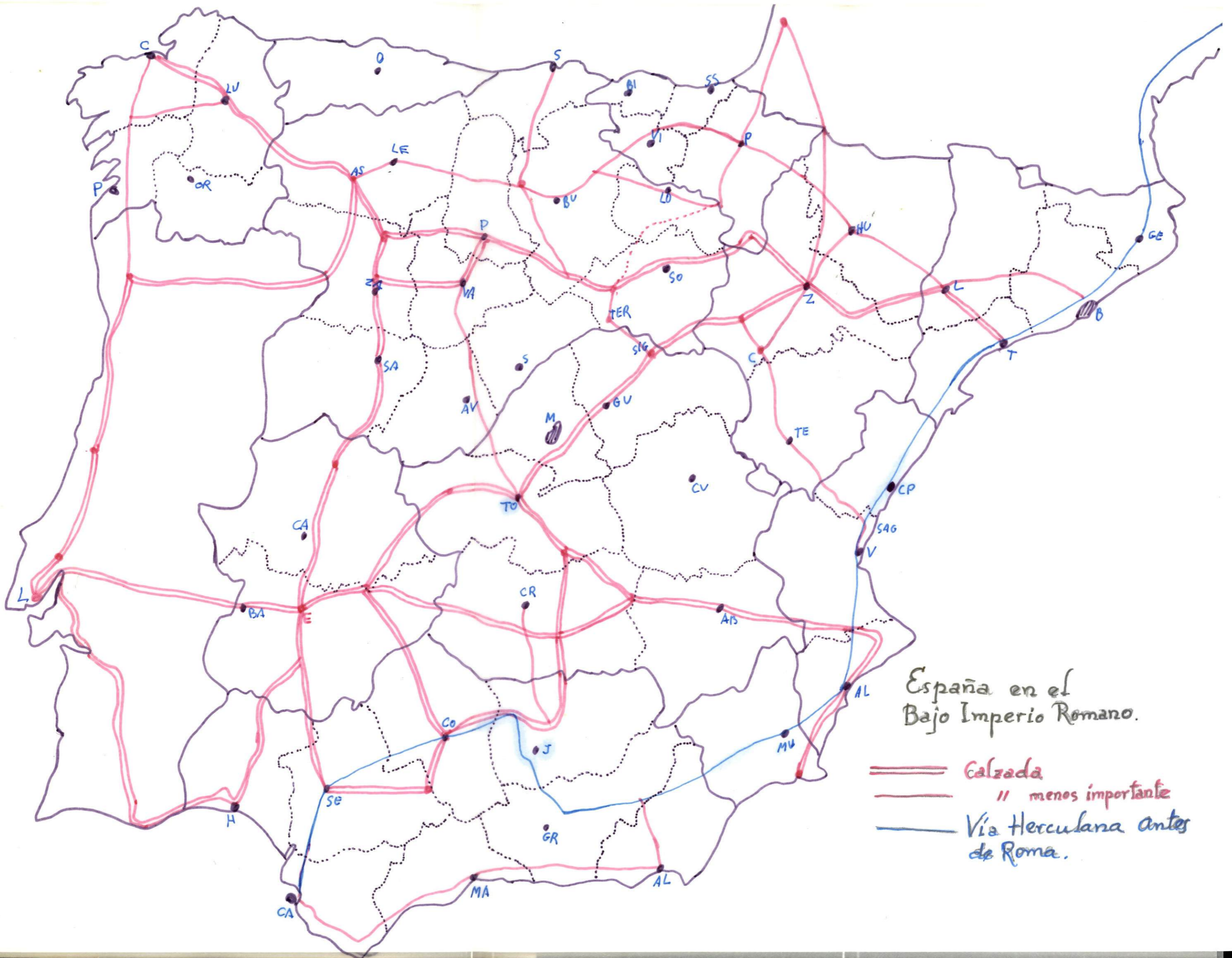
En esta serie de mapas, desde la época romana y antes, hasta la actualidad, al superponerlos, podemos comprobar como lo único que se ha hecho es utilizar las grandes vías romanas y centralizar en la época de los borbones.

Las principales arterias han seguido subsistiendo y han sido las grandes líneas maestras de las comunicaciones através de la historia. Norte-Sur, Este-Oeste, unidas al complejo radial del XVIII, han sido los parámetros viales que sirvieron a los carreteros para poder transportar por toda España la diversidad de mercancías.

A veces no seguían las líneas maestras, pero la tela de araña de sus transportes venía a coincidir en gran porcentaje con la estructura vial nacional.

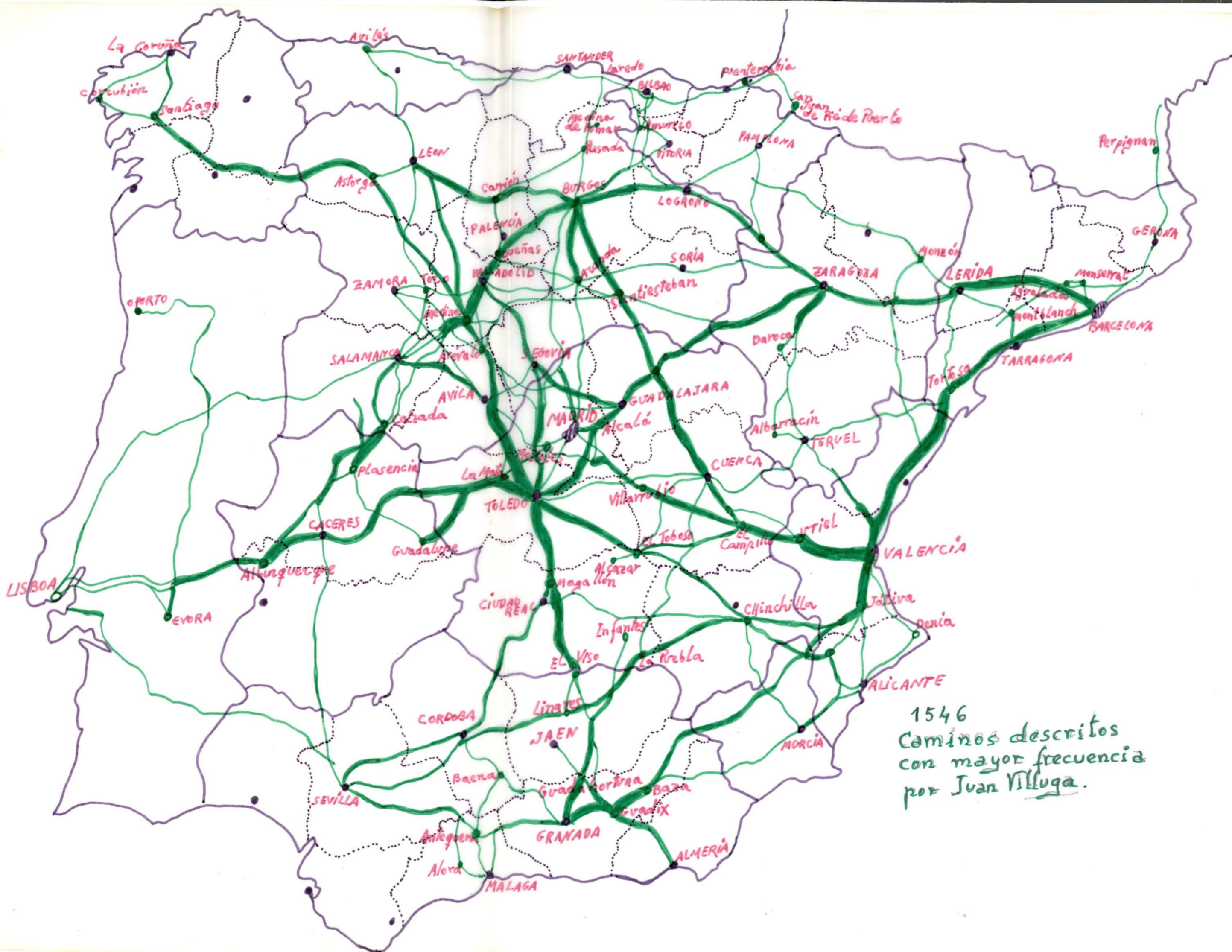
Desde el centro de la Península hacia arriba en el distrito correspondiente a los carreteros de la zona pinariega, se multiplicaron los caminos, por ser en la época que estudiamos, en su mayor parte, los centros más vitales económica y socialmente hablando.

Las carretas recorrieron paso a paso todo el entramado viario en su diario peregrinar.



España en el Bajo Imperio Romano.

- ==== Calzada
- // — // menos importante
- Via Herculana antes de Roma.



1546
 Caminos descritos
 con mayor frecuencia
 por Juan Villuga.



Itinerario Español
 Caminos de Ruedas
 Madrid 1757
 Joseph Mathias Escrivano



*Vías de Comunicación
actuales por carretera.*

2.- VÍAS DE COMUNICACION

El papel que han desempeñado los caminos en el aspecto estratégico, en el económico, en el político, en el desarrollo de una población, en los transportes; su importancia universal, en suma, ha sido la causa de que se hayan estudiado ampliamente.

Desde Bergier, hasta la moderna escuela inglesa de Margary, el estudio de la influencia e importancia de las comunicaciones terrestres en la época romana, ha incidido en los aspectos económicos, geográficos, demográficos y en el desarrollo de posteriores vías de comunicación.

Para el estudio de la Historia, en cualquiera de sus aspectos, es una necesidad el conocimiento de los caminos ya que a través de ellos se han sucedido las diferentes etapas de la civilización. Los surcos marcados en las distintas direcciones de la geografía de España, fueron hechos por el hombre en su diario vivir.

Es indudable que la red caminera de un país puede considerarse producto de múltiples condiciones: sociales, económicas y culturales; pero no es menos cierto que la vida toda del país resulta, a su vez, condicionada por la red de caminos. (2)

Los caminos o carreteras fueron en España creación obligada y espontánea de los naturales de cada zona, al tener que comunicarse con otras comarcas. Los caminos y carreteras han sido y son los canales por los que han fluído,

especialmente en la antigüedad, la cultura, la economía, el arte, la lengua, la literatura, la filosofía.

Y todo ello ha estado condicionado a las intercomunicaciones de los caminos y carreteras.

El estancamiento político y económico de una nación, ha sido debido muchas veces a la insuficiente red de carreteras, causa de paralización en los transportes, por no poder responder a las exigencias de los tiempos.

2.1. Rutas generales de la Península Ibérica, antes de E.M.

Antes de Roma, el único medio de transporte, a gran escala, había sido el marítimo o fluvial. De la colonización cartaginesa parece ser la más antigua ruta de la Península, la llamada Vía Herculana. De ella nos habla Polibio el 151 a J.C. como testigo de vista. Su recorrido iba paralelo al Levante desde los Pirineos a Cartagena. (3) Mapa fig.núm. 1 .

Los romanos, con ideas pragmatistas, comenzaron a mejorar las rutas existentes, siendo los primeros ingenieros de caminos que actuaron en España. Algunos autores han dicho que los monumentos romanos más indestructibles han sido las carreteras que atravesaban en todas direcciones el Imperio Romano. (4)

El Imperio Romano contaba con una red de carreteras, principales y secundarias, que unían, las primeras, los lugares militares y comerciales más importantes y, las segundas, centros de ocupación secundarias.

Estrabón, en su Geografía, nos relaciona las comunicaciones ibéricas. En esta referencia, vemos aumentada la Vía Herculana. Augusto prolongó la Vía Herculana por Lorca, Baza, Guadix, Cazorla, Córdoba, Sevilla, hasta unir con el Atlántico por Cádiz. (15) Desde este momento se la llamó "Vía Augusta". Entraba por los Pirineos Orientales y llegaba al Atlántico; desde Roma a Gades. (16) Mapa núm. 1

Los romanos construyen nuevas calzadas para unir ciudades y provincias, distantes cientos de kilómetros, por el camino más corto.

Las vías romanas del Itinerario de Antonino, s. III, nos hace una relación de las calzadas del Imperio Romano, 34 de Hispania con unos 10.000 Km. de longitud cubriendo toda la Península.

En este itinerario, Mérida, Astorga, Zaragoza, Córdoba, Braga, Lisboa, Cazorla, Sevilla, Cádiz y Tarragona aparecen como nudos de capital importancia. La Vía Augusta continúa siendo el eje principal del que derivan las demás calzadas. Otra vía principal era la que, desde Zaragoza seguía el Valle del Ebro, entraba en Burgos, Palencia, Valladolid y Astorga. Astorga era importante nudo. Allí enlazaban las vías de Lusitania y las Costa Cantábrica, los ramales de Santander, La Coruña, Padrón y Braga y la ruta transpirenaica que por Logroño, Pamplona y Roncesvalles, llegaba a Burdeos.

Por el Sur, Mérida enlazaba con Cádiz por la ruta de Sevilla. Allí coincide con la Vía Augusta que desde Guadix iba a Córdoba, Ecija y Carmona. (7) Esta vía era la más importante entre Hispania y Gallia por el Pirineo. Mapa núm. 1 .

Las calzadas del Itinerario de Antonino eran tres: La Vía de Hispania in Aquitaniam, que comunicaba Hispania y Gallia por el Pirineo Occidental y atravesaba Burgos de O. a E. La Vía de Italia in Hispania, calzada que comunicaba las costas del Mediterráneo con la capital del convento asturiense por el Valle del Ebro y la Vía ab Astúrica per Cantabriam Caesaraugustam cuyo trazado es de O. a E. y aprovecha el Valle del Duero.

Aunque estas eran las vías principales, existían otras, existían otras: La Vía Augusta, Mérida-Zaragoza; la Adriana, Lisboa-Braga; La Vía de la Plata o Ruta de la Plata, que unía Mérida y Astorga pasando por Cáceres, Salamanca y Zamora; vía Clunia-Osma-Vimuesa; las del Valle del Arlanzón; las del Valle del Arlanza; Vía de Clunia a Cantabria; Vía del Valle de Mena; Villa Clunia-Lara-Curso del Ausín; Vía Clunia -Canales; Vía Monasterio de Rodilla-Nájera; por no citar más que aquellas que inciden más de cerca en las rutas de la Hermandad Carretera. (8)

Aproximadamente unos 30.000 Km. formaban la red completa de la caminería romana en España, (9) y cada año se hallan nuevos caminos y ramales.

Las vías romanas de la red imperial serán durante muchos siglos, las principales arterias de la vida económica y cultural de España: El Camino de Santiago, el Camino de la Plata...

Sobre las calzadas romanas corrió un intenso tráfico de trigo, aceite, vino, leña, metales... Con las calzadas Roma fijó una ciudadanía universal.

Con el final del Imperio Romano, llegó el de las buenas calzadas; tierras y ciudades fueron aislándose.

2.2. Edad Media. - Empeoró mucho el mal estado de los caminos. La red medieval, con ejes N-S, aprovecha las calzadas romanas en las nuevas construcciones.

En el s. XVI, Medina, Valladolid, Salamanca, Toledo, reunían casi el 50% de los caminos según podemos comprobar en el estudio efectuado por Villuga, J. en 1546 (Mapa núm. 2). En el centro de España se tejía el 50% de los caminos existentes.

Los Reyes Católicos mandan construir nuevos caminos: Guadix-Almería; Guadix-Baza y Calahorra; Granada-Almuñecar y Adra; Ronda-Sevilla y Jerez; Ronda-Marbella y Gibraltar.

"Fechos estos carriles toda la tierra se podría proveer de una parte a otra a muy poca costa e sería mucho bien e provecho de toda la gente". (10)

Los fueros castellanos dan valor a los caminos y algunos prescriben su anchura que es muy reducida: dos bestias de carga.

En realidad el país estaba recorrido por unas sendas, que a veces aprovechaban las calzadas y los puentes romanos.

A partir del siglo XIV, se registran mejoras sencillas como la construcción de puentes y el empleo de carretas de bueyes de dos ruedas para los grandes viajes como vemos en las zona de nuestro trabajo. Las carretas efectuaban sus transportes utilizando toda clase de caminos.

2.3. Los caminos desde el siglo XVI al XIX.—En los siglos XVI y XVII, progresa muy poco la red caminera por falta de iniciativa estatal. Muchos caminos eran intransitables. Las carretas tienen que sufrir estas inclemencias en su diario trajinar. En el XVI, Carlos V mandó acondicionar los caminos y facilitó las comunicaciones. En el Repertorio de Todos los Caminos de España de Villuga, (Mapa núm. 2) vemos como los extremos NO y SO están faltos de vías. Toledo, Medina del Campo y Burgos son centros de primordial importancia. En el centro de España, la red de carreteras es más intensa: Burgos, Valladolid, Salamanca, Avila, Madrid, Toledo, es una constelación cruzada por más de 4.000 Kms. de caminos.

En el siglo XVIII, surgen nuevas necesidades que piden nuevas soluciones. Según Ustáriz (13), Felipe V dictó una larga ordenanza sobre la construcción de caminos, de donde arranca la disposición radial de la red rutera es-

pañola, con centro en la Puerta del Sol de Madrid. Hubo aceleración de construcciones desde 1749(12) y más tarde con la Ordenanza carolina que dió lugar a los "caminos reales" pavimentados.

A finales del siglo XVIII, la red caminera estaba constituida por unos 10.000 Kms. poco más que en la época romana. En 1749 se hizo posible la unión de las dos Castillas por el puerto de Guadarrama pues antes se hacía por el de Arguandenterías difícilísimo para los carreteros por ser muy empinado. Y en 1753 se abrió el Puerto del Escudo importantísimo para la economía de Santander. (13)

Carlos III emprendió una gran obra caminera dictando reglamentaciones para uso y conservación de los caminos y potenciando la red radial desde Madrid. (14)

Tres son los mapas ruteros que aparecen a mediados del s. XVIII y el mejor es el de Escribano que abarca más de 9.200 Kms. (15)

En el siglo XIX, surge una nueva organización caminera y cambia el panorama con el ferrocarril. El 12 de Junio de 1799, se creó el Cuerpo de Ingenieros de Caminos Canales del Reino que bajo la dirección de Bethancourt da un gran avance a los nuevos caminos aunque la Guerra de la Independencia estancara las obras.

Las carreteras borbónicas reflejan en su trazado su propia concepción política.

El centralismo estatal del siglo XVIII queda manifiesto. Madrid irradia caminos de ruedas de tal manera que el siglo XIX no hará sino acrecentar. Los intentos descentralizadores de la I República no trascendieron en nada al mapa general de nuestras carreteras, y éstas siguen padeciendo en nuestros tiempos el perjuicio centralista.

(16)

Las calzadas reales se dirigieron, lo más directamente posible, desde Madrid a: Irún, Barcelona, Cartagena, Cádiz, Badajoz y La Coruña. Pero las calzadas no coincidieron muchas veces para poder influir en la economía del interior. Sí que coincidió la carretera que va desde el puerto de Santander hasta Reinosa y Alar del Rey, ya que permitió el desarrollo económico entre la Meseta y el Norte Cantábrico. (17)

El conjunto de mercancías siguió utilizando las pistas y senderos locales, pues las condiciones de las primitivas carreteras parece que no tuvieron mejoras sustanciales antes de 1850. (18)

Los proyectos de canales como vías de comunicación desde la época de Felipe II nunca llegaron a plasmarse en una realidad.

NOTAS .2

- 2.-MENEDEZ PIDAL, Gonzalo: Los Caminos en la Historia de España. Madrid. Instituto de Cultura Hispánica, 1951. Pág. 5.
- 3.-IDEM. Op. c. págs. 17, 18.
- 4.-VON HAGEN, V. W.: Les voies romaines. Hachette. 1967. pág. 8.
- 5.-ESTRABON: Geografía III. págs. 4-9.
- 6.-HUEWER: La arqueología en España. pág. 88. Cita MENEDEZ PIDAL, G. en Op. c. pág. 19.
- 7.-ABASOLO, J. A.: Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos. Pub. Excm. Dip. Prov. de Burgos. Imp. Aldecoa. 1975. Burgos.
- 8.-IDEM. Op. c. pags. 156 y siguientes.
- 9.-Coello F.: Discurso Academia Historia. 1874.
- 10.-B. N. M. Ms. 2006318. Cita MENEDEZ PIDAL, G Op. c. pág 70.
- 11.-USTARIZ : Teoría y práctica de Comercio. pág. 117-119.
- 12.-Ordenanzas a los Corregidores sobre caminos y puentes.
- 13.-VICENS VIVES, J.: Historia Económica de España. Edit. Vicens Vives. Barcelona. 1969. pags. 511-512.
-MENEDEZ PIDAL. G.: Op. c. pág. 119.
- 14.-N. R. lib. 7, tit. 35, ley 6. Ap. Dec. n: 72.
- 15.-ESCRIBANO Matias: Itinerario Español o guía de caminos. 1758.

- 16.-VICENS VIVES, J.: Op. cit. págs. 615-616.
-MENENDEZ PIDAL, G.: Op. c. pág. 8.
- 17.-RINGROSE D.: Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850). Edit. Tecnos. Madrid, 1972. pág. 35.
-PALACIO ATARD, V.: El Comercio de Castilla y el Puerto de Santander en el s. XVIII. Madrid C.S.I.C. 1960.
-FORD: Handbook I. Pags. 28 a 32.
-MAKENZIE, A.: A Year in Spain by a Young American. Boston, 1829.
- 18.-VICENS VIVES, J.: Op. c. pags. 615 a 617.

3.- IMPORTANCIA DE LOS TRANSPORTES

El comercio necesita de unos medios eficaces de transporte. Los transportes tienen asignados tres grandes funciones:

1.- Prestan un servicio que responde a la necesidad o al deseo de desplazamiento. Esta necesidad ocasiona grandes intensidades de tráfico debido a la creciente separación entre espacios de residencia y los lugares de trabajo, de servicio y de ocio o diversión.

2.- La segunda función es la de satisfacer las necesidades de los sectores productivos a fin de reunir los medios de trabajo y a los obreros para la producción y luego asegurar la distribución de los bienes elaborados.

La influencia de los costos de transporte en el valor de las mercancías es importante. La facilidad de comunicación también ha condicionado el desarrollo de muchas ciudades.

3.- Los transportes contribuyen a la integración de los grupos sociales y a la difusión de las ideas, las técnicas y las culturas.

En otra parte, hemos visto que los caminos y vías han sido siempre ejes de difusión de nuevas técnicas, estilos e ideas. El transporte es también de gran importancia política.

Al referirnos a España, observamos que los transpor-

tes han tenido bastantes dificultades debido principalmente al relieve y a las distancias.

Una mala organización de los transportes condicionan el desarrollo de un país o de un lugar.

Un trazado de vías de comunicación puede favorecer un centro al cual se dirigen todos los ejes de comunicación. Sería la expresión de una política centralista. Es lo que sucede en España con los Borbones.

Entre las vías de comunicación es evidente que la carretera ha tenido un papel de protagonista, al considerar que es el único medio que utilizaron nuestros carreteros.

El transporte en España, durante la época romana, se verificó por medio de carros a través de todas las rutas hispanorromanas. (Mapa núm. 4).

Durante la Edad Media en Europa dependía de animales de carga, carros, galeras y caminos que no pasaban de ser tradicionales enlaces entre ciudades y que se bifurcaban en muchos parajes. (19)

En el siglo XIII, los transportes basados en animales de carga suponían, en las grandes distancias, una baratura por unidad/distancia con respecto a los transportes de la navegación costera.

El sistema de transportes está condicionado, en gran parte, por el retraso del medio en que tiene que operar. Los recursos, la geografía, el gobierno, la tecnología son factores que obran positiva o negativamente.

Hasta muy avanzado el siglo XVIII el sistema de transportes en España, fundamentado en la fuerza de tracción animal y en muy primitivos caminos, satisfizo el comercio con desahogo aunque la economía del interior castellano quedó marginada con respecto a las ciudades periféricas. A finales del XVIII y principios del XIX, el sistema de transportes en España fue incapaz de alcanzar los dispersos mercados del interior con la flexibilidad y baratura exigidos. Este fue causa del declive económico de Castilla y de España.(20)

Fueron causa de aislamiento local las muy dispersas mercancías y productores; las pésimas o casi inexistentes vías de comunicación; las largas distancias; la ausencia de canales navegables y unos ingresos per cápita muy bajos.

A finales del siglo XVIII, en el transporte existente, un 90% lo constituían animales de carga primitivos y resistentes carros de bueyes.(21)

La industria carreteril estaba muy profesionalizada pero incapacitada para el cambio económico. El tradicional sistema de transportes, suficiente hasta finales del siglo XVIII, se demostró ineficaz para calmar las necesidades de una vida urbana en fase expansiva.

La demanda del transporte era abundante en todos los sectores de la nación y la oferta no pudo dar satisfacción con los transportistas. Y llegó la crisis. En la España del Antiguo Régimen, las Hermandades de Carreteros dis-

frutaban de privilegios exclusivos similares a los de la Mesta, concedidos por la Corona para hacer posible el transporte. De ahí que el Gobierno obtuviera la prioridad en las demandas.

Apesar de los obstáculos que se oponían en lo físico, y no obstante la dispersa población del interior español, un gran volumen de mercancías se transportó a través de considerables distancias durante los siglos XIV al XIX.

Los transportes eran privados y del Gobierno según podemos ver en el desarrollo de nuestro trabajo. La mayoría de los servicios los realizaban carreteros profesionales de largas distancias pertenecientes a la Real Cabaña de Carreteros y, dentro de ella, la zona de Burgos-Soria. Existió un trasiego de múltiples mercancías en el ámbito interregional e interprovincial, durante todo el año a excepción del invierno.

Al terminar el siglo XVIII, se agravó el transporte y el Gobierno fue incapaz de ofrecer a los transportistas alternativas a sus declinantes privilegios. Era necesario mucho dinero.

Pero el transporte es vital para el crecimiento económico y, al limitar su estructura tradicional, contribuyó a crear un techo absoluto para el nivel de desarrollo de Castilla lo que fue causa de estancamiento y retraso. La economía del interior no se altera hasta el

siglo XIX. Permanecen idénticos sistemas de transporte después de suprimidos los privilegios de la Cabaña Real de Carreteros en 1836.

Después de esta supresión, siguen algunas Asociaciones transportistas entre ellas la Hermandad de Burgos -Soria. Los efectos del persistente embotellamiento en los transportes pueden palpase en las violentas fluctuaciones de los precios.

La movilización de la vida económica, partiendo de una situación de colapso, sólo fue posible remozando las comunicaciones, en las que nada se había hecho apenas desde los Reyes Católicos y Carlos V.

Durante el siglo XVI, casi todo el siglo XVII y el XVIII, España cuenta con una importante flota de carros de bueyes y carretas. La revolución técnica de los transportes se realiza desde la segunda mitad del s. XIX por la expansión rutera y la introducción del ferrocarril.

La importancia del transporte en la zona que primordialmente estudiamos, fue de tal magnitud durante cinco siglos que, gracias a las carretas o carros de bueyes seranos que recorrieron la geografía española por los lugares más inhóspitos e inverosímiles, se mantuvo la economía de los pueblos, de la zona, de Castilla y de España.

El transporte fue el eje sobre el que giró la econo

mía y sociedad de unas comarcas españolas que no tenían otras posibilidades de subsistencia y supieron unirse en Asociaciones profesionales importantes.

La carreta fue el elemento clave del transporte que hizo de las zonas carreteriles, en especial de la serranía Burgos-Soria, escenario de una vida diferente y de una economía saneada.

NOTAS 1.3

- 19.-S.LOPEZ Roberto.: Evolution of Land Transport in the Middle Age.Past and Present,núm.9(1956) Págs.23-28.
- 20.-RINGROSE D.:Op.c.pág.18.
- 21.-IDEM. pág.20.

4.- CAMINOS Y RUTAS DE LOS CARRETEROS

Al hablar de los caminos y rutas, nos interesa ver la importancia que se ha dado a los caminos y carreteras por parte del Gobierno y bajo el prisma de los carreteros.

Ya en el Código de las Siete Partidas y en Las Leyes de Toro, existen normas directas para los carreteros y los caminos y puentes. Desde entonces tenían que encargarse de tener expeditos los caminos, los pueblos y comunidades. Podían requisar carretas y acémilas cuando las necesitase el Rey. Las Leyes de Toro nos dejan entrever que ya se cometían atropellos contra los carreteros pues en una de ellas se dice:

"que no se tomen guías, ni carretas, sin mandado del juez del lugar, pagando primeramente... y por carreta de bueyes a 25 maravedís cada día, ane dando cargado ocho leguas y la mitad por la tornada... que los paguen, antes que partan con ellos del lugar donde hovieren de partir". (22)

En la Novísima Recopilación, al hablar de los caminos y puentes, hay varias leyes que tratan de la importancia de las mismas para el legislador, al referirse a los carreteros de la Real Cabaña. En las Ordenanzas de Alcalá (23) y Enrique III (24) tratan de la pena que será impuesta a los que cierran o embarguen los caminos y calles de paso y abasto público, por donde necesariamente tenían que pasar los carreteros. (25).

D. Fernando y Da. Isabel en Medina del Campo (1497), obligaron a las Justicias y Concejos a tener abiertos, reparados y corrientes los caminos carreteros de sus términos. (26)

Se preocupan de la construcción de pilares en los puertos secos para que se distingan los caminos en tiempo de nieve (27) y de que los Corregidores velen sobre su seguridad, conservación, reposición y demarcación por fitas o mojones con expresión de las rutas o travesías. (28)

D. Carlos III da reglas que deben observarse para conservación para caminos generales. En ellas se refiere al modo de hacer y costear los reparos menores de los mismos; a la prohibición del arrastre de madera por ellos; a la calidad de ruedas que pueden usar los carros y recargos de derechos según su clase; se exceptúan del pago los carros del país en sus travesías. (29)

La N.R. determina y da normas en sus disposiciones sobre uso y conservación de los caminos, con grandes ventajas para los carreteros lo que nos indica el gran interés que la Corona tiene por el transporte de los carreteros desde muy antiguo.

En Castilla, escenario preferente de nuestro estudio, las Comunidades o Universidades de Ciudad y Tierra, como eran las de Soria, Segovia, Cuenca, etc..., debieron atender a la conservación de caminos y puentes por ser una carga

superior a los recursos concejiles y vecinales y estar abandonados. (27) El Concejo de la Mesta construía y arreglaba puentes para el paso de los ganados trashumantes y para el de los carreteros con carretas que sacaban sus lanas de los lavaderos y secaderos. (30)

Los carreteros, como veremos en los apartados oportunos en este trabajo, seguían sendas y caminos difíciles, muchas veces, debido a la necesidad de proveerse de carga; no seguían sólo las carreteras y calzadas normales.

Iban por:

"todos aquellos pueblos donde se hacen cargas de granos y otros géneros a portear, a donde quiera que lo exige la necesidad o la utilidad de los mismos que la comercian, y como quiera que estos pueblos suelen estar extraviados de las rutas regulares, es necesario pasar a muchos de ellos para completar la carga de una carreta o para proveerlas de sal que conducen por cuenta de la Real Hacienda. Es indispensable que para salir a buscar el camino Real atraviesen por veredas, carriles y otros cualesquier parajes, por donde cómodamente lo puedan hacer sin perjuicio de tercero, aunque jamás lo hayan acostumbrado; lo mismo sucedía cuando pasaban a los montes a cargar maderas y a cortar las que necesitaban. (31)

Para trazar la red de caminos seguidos por los carreteros españoles de la Cabaña Real de Carreteros, deberíamos controlar todas las cargas de cada uno de ellos y seguir su ruta, cosa que es totalmente imposible. Los materiales que transportaron fueron muchos, los lugares donde los llevaban muchísimos como veremos en otra parte del trabajo. Aquí nos limitaremos a reseñar las rutas generales de las tres Hermandades o Asociaciones más importantes de la Cabaña.

En un pleito, 1730, entre la Mesta y la organización de carreteros, se refleja, según Klein, dos rutas o circuitos seguidos por los carreteros a través de los antiguos caminos de carretería. En el citado pleito, decían de los carreteros que:

"solían pasar los inviernos al Sur de Toledo, donde descansaban los bueyes reponiendo fuerzas hasta el mes de Abril. En la primera etapa del viaje transportaban el carbón de leña de los bosques toledanos a Talavera...y allí llegaban por el mes de Junio. Iban después hacia Sevilla con material de exportación. Después ~~para~~ al norte y acarreando sal se encaminaban hacia Coria y Plasencia. Allí torcían su ruta hacia el Sureste, a recoger madera de los montes de Alcuía para transportarla a las minas de Almadén donde cargaban mercurio que había de transportarse a las minas de Méjico.

Otro recorrido, después de invernar en Toledo, pasaba por Madrid, adonde ~~traían~~ ganados, cambiándolo en Segovia por lana que a su vez era

transportada a Vitoria, y allí cargaban los carros con hierro para la costa Norte en donde recogían sal para dejarla en el Bierzo y Ponferrada, desde donde volvían por el Este a Poza, cerca de Burgos, donde se repartía el cargamento de sal para Valladolid, Salamanca y otros puntos de Castilla". (32)

Aunque no estamos de acuerdo con los recorridos que aquí señala Klein, en todas sus partes, como veremos en otra parte, creemos interesante señalar estas rutas que fueron ciertas en parte.

Si que es cierto que entre los circuitos de la carretera quedaba cubierta la principal área comercial de entonces. Navagiero nos dejó una visión del tráfico carretero cerca de Burgos, aunque muy limitada. (33)

El fondo de las rutas fijadas por Klein es real si nos fijamos en que la Cabaña Real de Carreteros encuentra su camino dentro de las reconstrucciones de la economía de ambas Castillas, yendo de puerto a puerto entre el Cantábrico y el Atlántico Sur.

A continuación nos fijaremos en los itinerarios o rutas más utilizados por cada una de las principales Asociaciones de carreteros de bueyes: Burgos-Soria; Avila (Navarredonda) y Cuenca (Almodovar del Pinar).

Los carreteros de Cuenca: Segúían las rutas de Valencia, Cartagena, Reino de Murcia, Sevilla, Toledo, Ciudad Real, Madrid y otras provincias andaluzas.

Madera, trigo y aceite: Cuenca, Valencia, Andalucía.

Lino, esparto y cáñamo: Cuenca, Granada; Granada, Andalucía y Cartagena; Granada a la Mancha.

Cuenca, Valencia a Alicante con productos regionales. Cuenca, con lana a Madrid. Cuenca-Alicante con paños a Madrid; Cuenca-Linares (Jaen) con plomo a Valencia; Cuenca-Almadén (C. Real) con mercurio a Sevilla; Cuenca-Valencia con marmol a Madrid.

Azúcar, cacao, especias... Cuenca-Valencia-Granada a Castilla la Nueva; Cuenca con hierro a diversos lugares. (Mapa núm. 5).

Los carreteros de Avila.- Efectuaban prioritariamente sus recorridos entre Avila-Salamanca, Extremadura, Sevilla y Madrid.

Rutas normales: Avila-Segovia con hierro a Toledo. Avila (Navarredonda)-Andalucía con sal para Extremadura. A veces la ruta de la sal de Castilla la Vieja (1766); Avila con armamento a Madrid y con artillería.

(Mapa núm. 5)

Los carreteros de la Comarca de Pinares Burgos-Soria

Rutas estudiadas con detalle en este trabajo en la Segunda Parte. (Mapa núm. 5).

(34)

NOTAS .4

- 22.-SAN MARTIN, Antonio: Códigos Españoles Concordados y anotados.-Leyes de Toro, Libro VI, Título XI. pág.480. 1872-3 Madrid.
- 23.-IDEM. Ordenanzas de Alcalá, Ley 49 tit.32
- 24.-IDEM. D. Enrique III tit. poenis cap.26.
- 25.-N.R. Lib.7, tit.35, ley 1.- *Ap. Doc. n.º 72.*
- 26.-N.R. lib.7, tit.35, ley II. *Ap. Doc. n.º 72.*
- 27.-N.R. lib.7, tit.35, ley 4. *Ap. Doc. n.º 72.*
- 28.-N.R. lib.7, tit.35, ley 5. D. Fernando en la Ordenanza de Intendentes Corregidores de 1749 cap.28, 29 y 31; D. Carlos III, en la instrucción de Corregidores de 1788, cap.51, 52 y 53. *Ap. Doc. n.º 72.*
- 29.-N.R. lib.7, tit.35, ley 6. *Ap. Doc. n.º 72.*
- 30.-TUDELA, José: La Cabaña Real de Carreteros. Separata del Homenaje a Ramón Carande. pág.18. Soiciedad de Estudiso y publicaciones. Madrid, 1963.
- 31.-Idem. op. cit. pág.19.
- 32.-KLEIN, Julius: La Mesta. Estudio de la economía española, 1273-1836. Edit. Rev. de Occidente, pág.33 y 36 Madrid, 1936.
- 33.-NAVAGERO, A.: Viaje por España del magnífico micer Andres Navajero, embajador de Venecia al emperador

Carlos V, en "Viajes de España", editado y traducido por Antonio María Fabié. Madrid, 1889. pág. 353.

34.-Arquivo General del Ministerio de Hacienda: Ordenes Generales, lib. 3909.

-TUDELA, José Op. cit. pág. 20

) RINGROSE, D.: Op. cit. páu. 222.

5. DESARROLLO HISTORICO DE LA CABAÑA REAL DE CARRETEROS

Origen, ambito, servicios, generalidades

El título completo era "Cabaña Real de Carreteros, Trajineros, Cabañiles y sus derramas".

Asociación, Hermandad o Gremio formado por todos los carreteros que en España se dedicaban al trajín y conducción de efectos para el servicio público y particular.

Fue instituida por los Reyes Católicos en 1497. (35)

Los Cabañiles con sus derramas (sus ramas) se unieron en 1629.

Desde el siglo XV se concedieron privilegios, según cuatro leyes emanadas de la Corona en los tres primeros años de su creación, (1497-99).

Los carreteros prestaban servicios de carácter privado y público: sal, mercurio, lana, hierro, madera, leña, aceite, vino, betún, harina, lino, armamento, munición, artillería,...

En teoría, la Cabaña Real se hacía extensiva a todos los carres de largas y cortas distancias; pero en la práctica la Corona, el Gobierno, trataba sólo con las asociaciones organizadas pues únicamente se conocen con tratos con asociaciones profesionales en la documentación consultada.

Hacia 1300, Castilla se convirtió en la principal potencia lanera del mercado internacional. Por estas fechas las lanas de Castilla se exportan incluso a Inglaterra. Irán también a Flandes eliminando competitivamente a la inglesa en el mundo. Es la época de la revolución lanera. El comercio de la lana se convierte en columna vertebral de la economía castellana. (36)

Las carretas de bueyes ya efectuaban entonces los recorridos desde los lavaderos y secaderos de lana de Segovia a Burgos y al Cantábrico. Directamente desde Vinuesa al Cantábrico pasando por Agreda (37)

Siglo XV.—Los privilegios de los carreteros aparecieron recopilados en leyes generales a finales de la Edad Media. Los Reyes Católicos supieron apreciar la importancia de los carros de bueyes en el sitio de Baza, en la Guerra de Granada (38)

Como los carreteros de Cuenca, Burgos-Soria y Avila tenían un tráfico regular desde el siglo XV, incluso algunos organizados en Asociaciones (39) ya disfrutaban de privilegios privativos concedidos por la Corona (40).

Los Reyes Católicos comenzaron una amplia política de fomento del comercio y del transporte, y, como parte de este programa, los carreteros recibieron un peculiar estatuto legal y un número importante de privilegios cualitativamente hablando.

Durante el último período del siglo XV, la Corona de Castilla, comenzó a hacer demandas importantes a los carreteros del interior.

Por otra parte, las campañas bélicas importantes requerían sustanciales transportes pesados, para artillería y municiones. Se vió acentuado en las Guerras de Granada, y gracias a ella se obtuvieron muchos de los privilegios. En 1492, se habla de 8000 animales de tiro para transportes de artillería y abastecimiento. Baza, requirió sobre 14.000 en 1489. Los diferentes distritos carreteros colaboraron con más de 4000 carros de bueyes en dichas guerras por asignación de una cuota de carretas. (41)

Las carretas de cada distrito eran controladas por las asociaciones, procuradores, subdelegados, y se sabía en cualquier momento de las carretas que podía disponerse.

Las Asociaciones de carreteros abarcaban un distrito determinado, según podemos ver en el mapa correspondiente.

A las carretas se les pagaba el precio común por los transportes pero la Corona no pagaba con puntualidad y no resultaba rentable trabajar para ella. (42)

Durante el siglo XV, se dan privilegios a favor de diferentes asociaciones, sobre pastos comunes y poder

cutar madera para reparar sus carretas. Así sucedió con los transportistas que iban de Segovia a Granada, y con los de la Hermandad de Burgos-Seria. (43) Durante el s. XV transportaban los bagajes de la Casa Real. (44) Los nobles que estaban en la Corte abusaron de los transportes y tuvieron que ser protegidos por los Reyes.

En general, estos privilegios eran concedidos a transportistas asociados, solamente en casos especiales. Pero los privilegios no eran cumplidos ni respetados. Ante tales incumplimientos y por el interés que suponía para la Corona el contar con una organización de transportes, los Reyes Católicos crearon la Cabaña Real de Carreteros. Así sistematizaron los privilegios concedidos anteriormente con irregularidad y revisaron y clarificaron su relación con los carreteros. Al mismo tiempo, se estableció la obligación de dar prioridad a las demandas reales. El "doy para que des" se ve con claridad, por parte de la Corona, desde los comienzos organizativos, de la Cabaña Real.

Aunque no se han podido encontrar copias de las primeras concesiones sistematizadas, éstas fueron hechas casi con seguridad, a petición de asociaciones profesionales como la de Burgos-Seria, la primera de la que tenemos noticia y la de mayor importancia e influencia en todos los aspectos.

La razón de la concesión de un especial status carreteril es clara. Vista la utilidad inestimable que habían prestado los carreteros a la Corona, principalmente desde las guerras contra los moros de Granada, esta se aseguró unos transportes fijos, concediendo privilegios especiales y amplios.

El contenido de la concesión original a la Cabaña Real de Carreteros, fue ratificado en forma de cuatro leyes, insertas en la parte legislativa y que, en resumen tratan :De la libertad de los carreteros para andar por todos los términos de los pueblos(45); de que no se les cobren penas como a los vecinos(46); de que los concejos abran los carriles y caminos a su costa(47); de que puedan pagar los portazgos y aranceles de aduanas en el camino sin desviarse y si no se les mostraba el arancel no estaban obligados a pagar(48); de que puedan pasar con sus bueyes por los terrenos permitidos a los vecinos(49); de que puedan cortar madera de los montes para reparar sus carretas(50); de que los bueyes que llevan sueltos, de remuda, o rebezo no paguen derechos.(51)

Siglo XVI..-En este siglo, los negocios más importantes del Gobierno estaban en el extranjero pero los carreteros siguen trajinando para la Corona.

En 1544, las carretas de Badajoz; en 1550, carretas en La Granja y en 1520, carretas de la zona Burgos-Soria en Fuenterrabía, están moviendo artillería y material de guerra. (52)

Durante todo el siglo XVI encontramos abundante documentación sobre litigios entre carreteros y distintos pueblos sobre los privilegios.

Así en 1505 los del área de Granada (53); en 1520 los del área Burgos-Soria (54); los terratenientes castellanos se quejan a las Costes de que los jueces favorecen a los transportistas, "son amigos y parientes de los transportistas" y permitían ilegalmente pastar "incluso en los terrenos sembrados" (55). Pero los tribunales siguen soportando los privilegios de los carreteros en la segunda mitad del XVI.

La Hermandada de Burgos -Soria acude a los tribunales contra los peajes de carreteras en 1578, y logran una regulación. (56) Esto tuvo lugar en la ejecutoria de 30 de marzo contra los concejos de Palacios, Vilviestre, Covalada y otros sobre el portazgo de Barbadillo del Mercado perteneciente a la Ciudad de Burgos pues llevaban a cada vecino, por fuerza, de cada carretada de lana una blanca, y de cada carretada de vino e pan tres maravedís y por cada bestia cargada llevaban una blanca...

no lleuasen ni pudiesen llevar el dicho tributo e portazgo ni sobre ello les hiciesen fuerza ni molestia alguna dejándoles pasar libremente con sus personas e carretas e bestias cargadas e no cargadas sin les hacer ni poner impedimento alguno,..(57)

Desde 1590, la política interna comenzó a ser un factor creciente de la Historia de España. A finales del XVI, un nuevo desarrollo hizo revivir el interés de la corona por el transporte. El abastecimiento comenzó a ser un problema que preocupaba a la Corona. La ciudad de Madrid llegó a ser un consumidor excepcional por el vertiginoso aumento que experimentó su población pues en menos de 40 años, aumentó en un 90%, llegando a los 55.000 habitantes a finales del s. XVI.

En las primeras décadas del XVII, con Felipe III, en menos de 20 años, se puso en 130.000 habitantes, lo que fue un serio problema para la Corona al tener que suministrarla.

De esta necesidad se derivó el interés por la Corona en proporcionar transporte en esta época.

Siglo XVII..-En esta época(1636) se lleva un control riguroso de las carretas por parte del Gobierno para poder requisarlas y llevar trigo y subsistencias a Madrid. Así lo vemos en el área de Navarredonda. Esta norma permaneció durante todo el siglo y en los siguientes,

siendo los encargados de llevar dicho control los Jueces Subdelegados.

A principios del XVI, se agravan las demandas de los transportes al tener necesidad de acudir los carreteros del área Burgos-Soria a las minas de mercurio de Almadén. Quizás fuera una de las causas la expulsión de los moriscos, pues desde esa época tienen problemas de transporte las minas de Almadén y desde entonces dejan de aparecer los carreteros del área de Granada. (58)

El Gobierno ante esta necesidad reacciona concediendo más privilegios en lo relativo a pastos consiguiendo que les resultaran baratos. Se dió cuenta que los carreteros de bueyes podían ser movilizados con pocas complicaciones y se preocupó de ellos.

La principal medida, aunque ya anteriormente existiera un Alcalde entregador y Juez de todos los carreteros del reino, fue la ^{de} institucionalizar un tribunal de justicia a nivel nacional para los carreteros encuadrados en La Cabaña Real de Carreteros. Se le conoció como "Juzgado o Protectoría de la Cabaña Real de Carreteros" acuyo frente había un "Juez Protector Conservador" con categoría de Ministro de su Consejo.

Este representante de los carreteros que tendría acceso a la Corona sería en adelante importantísimo para la marcha de los carreteros pues tenían en el mayor

organismo del Reino una persona que les defendería en todos sus pleitos. En otro apartado de este trabajo analizamos todo el sistema judicial carretero. En él vemos que los carreteros podían acudir directamente a esta autoridad y que de hecho lo hacían sabiendo que iban a ser atendidos y con grandes probabilidades de ganar en sus litigios.

El Juez Conservador tenía que informar regularmente a la Corona por medio del Consejo de Castilla y podía delegar sus funciones protectoras.

Tanto el Juez Protector como el Procurador General tenían privilegios especiales para poder presentar quejas a los más altos tribunales donde se pudieran tomar decisiones para seguir la política del gobierno de favorecer a los carreteros.

Durante la primera mitad del s. XVII, para facilitar el transporte de los carreteros, la Corona concede nuevos privilegios que incluyen: Estar excluido de todo reglamento local, por ejemplo de pastos, a menos que fuera aprobado expresamente por la Corona (1613); permiso específico para transportar madera para sus usos personales en viajes de puerto a puerto (1613); exención del servicio militar (1639) y de milicias (1648); entrada libre en tierras regadas y viñedos cortados, en tiempos de sequía, (verano) (1645).

Se aprovechan de su influencia para ser eximidos de toda serie de tasas, sisas y servicios.

No existió ruptura entre carreteros y Corona, hacia 1640 como dice Ringrose (59). En esa época y hasta 1655 tenemos a los carreteros de la zona Burgos-Soria contratados por la Corona para llevar la munición, artillería y suministro a los ejércitos de las guerras de Cataluña y Portugal. Al mismo tiempo siguen transportando toda serie de materiales: lana, carbón, sal, madera abundante, grano, leña, etc. Concretamente la carretería de la zona Burgos-Soria se mantuvo durante el siglo aunque tuviera sus bajas importantes en determinados años. Y efectivamente esta fue la causa de la ausencia de transportes. Durante las contiendas bélicas citadas, los carreteros sufrieron grandes pérdidas de sus efectivos en animales y carretas pues atendieron con más de mil carretas. El reponerse de estas pérdidas les upuse un compás lento hasta la década de los 80 en que ya estaban más o menos equilibrados. *Además las pestes son factor importante.*

Ante las crisis de la segunda mitad del XVII y finales de la primera, los oficiales encargados de quintar, empezaron a querer enrolar a los carreteros en los servicios militares sin consideración a sus privilegios. Las justicias de los pueblos tampoco hacían mucho caso a los privilegios de pastos y otros. Ante esta anarquía

se les concede el privilegio de llevar impresos dichos privilegios para que todos los cumplieran. En los años 1662, 1668, 1672, se vuelven a publicar lo que nos indica que siguen con dificultades. En 1671 pierden el derecho a las rastrejeras; se les recortan los privilegios de pastos en 1674, limitando las desyunta y disueltas.

Cuando al final de siglo la debilitación del Gobierno era manifiesta, los privilegios fueron decayendo, los peajes iban aumentando y los carreteros tuvieron que independizarse bastante de la corona, aunque nunca hubo ruptura.

Hacia mediados de siglo, década de los 40, vuelven las carretas de la zona Burgos-Soria a las minas de Almadén al transporte del azogue a Sevilla.

El Juez Conservador sigue protejiendo los intereses de la Cabaña Real de manera efectiva aunque decaiga el poder real. No estamos de acuerdo en que, según Ringrose (60), no existen claras referencias al Juez Conservador después de 1652. En 1667 (3-41667) era D. García de Medrano, según podemos leer en un contrato de la Hermandad Burgos-Soria con el Gobierno para llevar grano desde Castilla la Vieja a Mérida para las guerras contra Portugal. (61) Los carreteros siguen apareciendo en los documentos durante todo el siglo y en especial entre

1673-1691(62) lo que no va muy de acuerdo con Ringrose cuando dice que los carreteros no aparecen hasta últimos del mandato del Conde de Oropesa.(63)

El siglo XVII, en definitiva siglo de crisis de gobierno y de crisis bélicas, Los carreteros se ven mezclados en todas las actividades y la vida nacional les arrastra siendo la causa de que en la segunda mitad del siglo exista una pequeña deflacción que es superada con bastante rapidez puesto que en la última década existe un equilibrio en efectivos de bueyes y carretas.

La catástrofes nacionales suponen catástrofes para la carretería.

Siglos XVIII y XIX.-Ya desde el siglo XVII, las zonas periféricas de Cataluña, Valencia y País Vasco desplazan económicamente al Interior, pues los impuestos de producción alcanzados en ellas son mayores que los de la antigua Corona de Castilla. Esta no supo salir a flote en los momentos de economía pujante sometida a un centralismo desgarrador.

El servicio de los carreteros estaba prácticamente monopolizado por el Gobierno, el cual los utilizaba para el servicio de la Corte y, en gran parte, para el abastecimiento de la capitalidad en sus necesidades básicas.

La población española experimentó un crecimiento es-

pecial después de 1750. Esto será causa de que se potencie la agricultura y de que exista una presión ante el gobierno para que se autorice a cerrar los terrenos en el momento que los carreteros necesitan más pastos para poder ampliar los servicios exigidos por el cambio social.

Madrid se vió en dificultades de ser abastecida por los servicios de la mayoría de los carreteros profesionales. Quedó demostrada la inadecuación del sistema tradicional del transporte y el Gobierno comenzó a retirarles bastantes actividades privadas de la Corte.

Tres fueron, a mediados del XVIII, los tipos de transporte que utilizó el comercio: Transporte interregional de productos básicos; transportes de largas distancias: manufacturas, productos oficiales, comodidades, subsistencias, sal, etc...; abastecimiento de Madrid con mercancías de todo tipo.

En la medida en que el transporte era útil, era necesario.

En los transportes interregionales, había numerosos cargamentos de vino, moviéndose de los valles del Norte de Castilla a los municipios de ambas partes de la Cordillera Cantábrica.

Al mismo tiempo, iba el aceite de oliva, de Andalucía a Cuenca y a Valencia y de Toledo a Castilla la Vie-

ja. El pescado se trasladaba como pago desde el Atlántico y Cantábrico a Castilla la Vieja en todas las direcciones de las áreas montañosas.

El arroz, desde Valencia, era llevado a Cuenca y Andalucía como pago del aceite.

El carbón vegetal va desde las montañas que circundan Castilla la Vieja, a las llanuras en pago del trigo. Estas actividades incluían frecuentemente los modos de transporte de las mercancías bélicas.

El transporte de largas distancias, de puerto a puerto, se encargaba del reparto del material textil nacional dentro de Castilla, del movimiento de la lana a los puertos, distribución de especias importadas, reparto de la sal, productos elaborados y productos de lujo a Madrid; jaspe y madera al Escorial y otros centros provinciales; transporte de sal, de azogue, de grano, de armamento, artillería,...

Persistió durante estos dos siglos la organización de transportes en carros tirados por bueyes.

Al final del s. XVIII decae la carretería; desaparecen los privilegios oficialmente en el año 1836.

Siguen los carreteros organizados hasta la década de los 60, pero en este siglo desaparecen como asociaciones de carreteros profesionales organizados para largas distancias pues los tiempos han cambiado sus-

tancialmente. El ferrocarril y las diferentes exigencias de los tiempos, hacen que la carretería no pueda cumplir con los transportes que los nuevos tiempos exigen.

En este siglo XIX se produce la emigración de los pueblos carreteros hacia otras zonas más prósperas.

El traqueteo de las carretas quedará olvidado en las largas distancias y solamente tendrá vida intensa en cortas distancias mantenido por la madera.

NOTAS .5

- 35.-N.R. lib.7, tit.28, ley 1. *Ap. Doc. n.º 72.*
- 36.-VICENS VIVES, J.: *Op. cit. págs. 231-232.*
- 37.- TUDELA, J.: *op. cit. pág. 20.*
- 38.- A.G.S. Rey fol.44 (19-12-1485).
A.G.S. Reyes fol.178(20-1-1489).
- 39.-A.P.Q. s.XIX(4-7-1591) *Ap. Doc. n.º 7.*
A.R. ~~EH~~.V. Secc. Pleitos Civiles. Quevedo leg.
1079-1 y 1080-1 *Ap. Doc. n.º 1 y 2.*
- 40.-A.P.Q. s.XVI (6-8-1583) *Ap. Doc. n.º 5.*
- 41.-A.G.S. Guerra Antigua, leg.39-60-461
IDEM. Reyes fol.17. Sevilla 6-8-1490.
IDEM Consejo fol.130 .Julio 1488. Murcia.
- 42.-A.P.Q. 1646. *Ap. Doc. n.º 14.*
- 42.-A.R. CH.V. 3-1491-19
- 43.-A.P.Q. 1591 *Ap. Doc. n.º 7.*
Actas de las Cortes de los Antiguos Reinos de
León y Castilla 1020-1559.-Madrid 1880.
- 44.-ALSINA DE LA TORRE, Engracia: *Viajes y transportes
en tiempo de los Reyes Católicos, en "Hispania "*
XIV, 1954, págs. 365-410.
- 45.-N.R. lib.7, tit.28, ley, I.

46.-IDEM

47.-N. R. lib. 7, tit. 28, ley, 1. *Ap. Doc. n.º 72.*

48.-N. R. lib. 7, tit. 28, ley II. " " " "

49.-N. R. lib. 7, tit. 28, ley, III. " " " "

50.-N. R. lib. 7, tit. 28, ley, 4. " " " "

51.-N. R. lib. 7, tit. 28, ley, 4. " " " "

52.-A. R. CH. V. Sección Pleitos Civiles. Quevedo
leg. 1078pl; 1080-1. *Ap. Doc. n.º 1 y 2.*

A. R. CH. G. Guerra Antigua, leg. 3960 c. Ring.

53.-A. R. CH. G. *Ídem* 3-1492-19; 3-1496-3- cit. Ring.

54.-A. R. CH. V. Secc. Pleitos civ. Quevedo leg. 1079-1 y
1080-1. *Ap. Doc. n.º 1 y 2.*

55.-Actas de las Antiguas Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla, 1020-1559. Madrid 1880-9.

56.-A. A. Burgos leg. 3377 y 3378. Empieza la ejecutoria el 5 de Junio de 1548 y acaba el 30 de Marzo de 1578.

57.-IDEM.

58.-TUDELA, J.: *Op. cit.* pág. 20

59.-RINGROSE, D.: *Op. cit.* pág. 131-32.

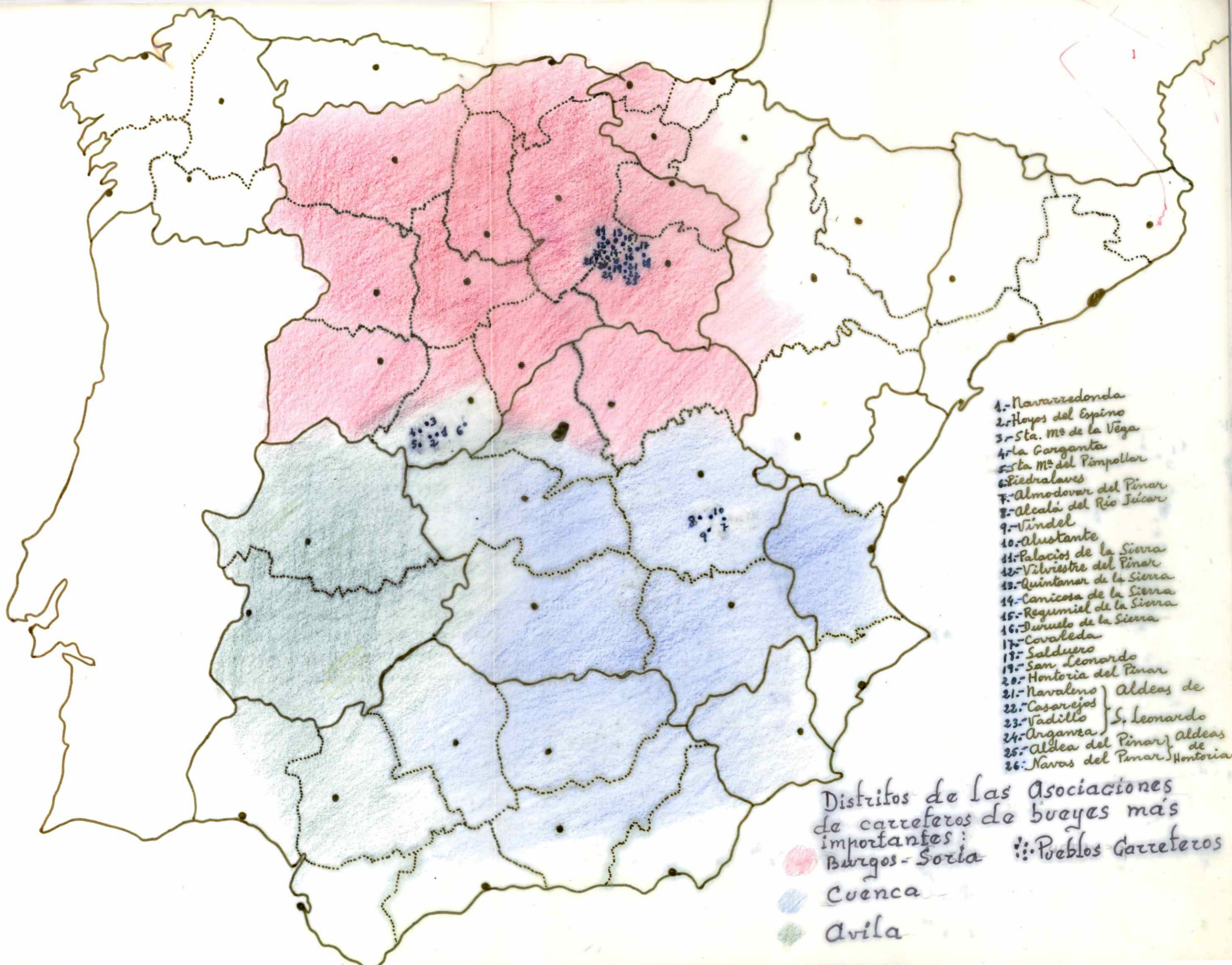
60.-IDEM *Op. cit.* pág. 132.

61.-A. P. Q. s. XVII (3-4-1667).

62.-A. R. CH. V. Secc. Pleitos Civ. Lapuerta, ley 3323-1.

63.-RINGROSE, D.: *Op. Cit.* pág. 132.

64.-



- 1.-Navarredonda
- 2.-Hoyos del Espino
- 3.-Sta. M^a de la Vega
- 4.-la Garganta
- 5.-Sta M^a del Pimpollar
- 6.-Piedralaves
- 7.-Almodovar del Pinar
- 8.-Alcalá del Río Júcar
- 9.-Vindel
- 10.-Alustante
- 11.-Palacios de la Sierra
- 12.-Vilviestre del Pinar
- 13.-Quintanar de la Sierra
- 14.-Camicosa de la Sierra
- 15.-Regumiel de la Sierra
- 16.-Duruelo de la Sierra
- 17.-Covaleda
- 18.-Salduero
- 19.-San Leonardo
- 20.-Hontoria del Pinar
- 21.-Navaleno } Aldeas de
- 22.-Casarejos } S. Leonardo
- 23.-Vadillo } S. Leonardo
- 24.-Arganza } Aldeas de
- 25.-Aldea del Pinar } Hontoria
- 26.-Navas del Pinar } Hontoria

Distritos de las Asociaciones de carreteros de buyes más importantes:

● Burgos-Soria :: Pueblos Carreteros

● Cuenca

● Avila

6.- LAS ASOCIACIONES DE CARRETEROS PROFESIONALES Y LA CORONA.

Hemos dicho en otra parte de este trabajo que, ya en el siglo XV y quizás antes, varios pueblos estaban unidos en Hermandad y contrataban los transportes en común.

Estas Asociaciones, distintas a los gremios del Antiguo Régimen, aunque tuvieron algún parecido, se robustecieron y organizaron a raíz de crear los Reyes Católicos La Real Cabaña Real de Carreteros en 1497. Desde este momento, tres van a ser las organizaciones carreteriles de grandes distancias con las que el Gobierno va a contraer obligaciones contractuales por medio de los asentistas, dedicados a estos menesteres.

La necesidad de organizarse en Hermandades de Carreteros era evidente pues no podían atender de otra manera los compromisos de transportes.

Las organizaciones, Juntas o Hermandades de carreteros de bueyes más importantes fueron tres. Con ellas, que comprendían más del 70% de los efectivos de la Cabaña Real de Carreteros, se entendía el Gobierno; con ellos contrataba los transportes necesarios por medio de sus asentistas. Estos organismos de transportistas profesionales efectuaban los transportes de puerto a puerto, de largas distancias.

La primera en aparecer como tal organización, fue la de la Comarca de Pinares Burgos→Soria, de la cual conocemos su existencia antes de 1491. En una cédula real de cuatro de Julio de mil quinientos noventa y uno, dicen que ya ya hace más de 95 años, o sea en 1491, ya esta Hermandad tenía privilegios comunes. (64)

Estaba constituida por diez pueblos y seis aldeas de las provincias de Burgos y Soria. La estudiamos ampliamente en la segunda parte del presente trabajo,.

Otra de las asociaciones profesionales estaba encuadrada en la zona de Cuenca con centro principal en Almodovar del Pinar. (65) Quizás existiera ya a finales del siglo XVI pero no puede asegurarse su existencia hasta el 1613 en que son defendidos por un procurador ante los tribunales. (66) Los pueblos de la zona ya figuran en el Catastro como asociación disfrutando de escribanos y procurador. (67)

En la provincia de Salamanca, hoy pertenecientes a Avila, había un grupo de cinco pueblos de montaña en la Sierra de Gredos, que formaban una asociación u organización carreteril. La Asociación estaba integrada por Navarredonda, ayuntamiento del sexmo, Hoyos del Espinar, Santa María de la Vega, Santa María del Pimpollar y La Garganta. Navarredonda era el centro principal. El 70% de sus vecinos estaban dedicados a la carretería.

Disponía de unas 405 carretas tiradas por 1218 bueyes. (68) Construían sus carretas con madera de la zona y eran fabricadas por portugueses y gallegos. (69)

El área que corresponde a esta Hermandad es primordialmente Extremadura y la señalada en el mapa de distritos. A sus provincias lleva la sal desde Alcalá del Río y trigo de Castilla al Real Pósito de Madrid. En el Ayuntamiento de Navarredonda se celebraban las reuniones de carretería a las que asistían representantes de las cuatro ciudades integradas. En estas reuniones se determinaban los portes, los precios de los mismos, los carros disponibles en cada pueblo, lugares de destino, etc.

Un procurador nombrado por los pueblos en consejo, representaba a la organización en el tribunal carretero presidido por el Juez Conservador, en Madrid. En la zona de Burgos-Soria enviaban a Madrid dos comisarios, o procuradores para este fin.

Estas asociaciones, Juntas o Hermandades estaban constituidas por los carreteros de varios pueblos de montaña con unas características similares y dentro de un paisaje propio para la cria de ganado. Todas las asociaciones reúnen unas características geográficas y humanas muy similares.

Los repartimientos de cargamentos se efectuaban en primer lugar en Madrid a nivel de Consejo; posteriormente había reunión de Junta de Hermandad y en ella se sorteaban las cantidades para cada pueblo de la Asociación. Posteriormente, en los pueblos se sorteaba entre los propietarios de carretas.

La organización y marcha de los transportistas integrados en la Real Cabaña de Carreteros fue siempre un reflejo de la Monarquía reinante.

Los Reyes Católicos desde sus principios necesitaron a los carreteros, los utilizaron en todo momento y les concedieron los privilegios suficientes para que pudieran efectuar los transportes necesarios. Carlos I y Felipe II siguen la misma pauta y la carretería aumentada. Con los últimos austrias, principalmente con Carlos II decae la carretería porque se deja sentir el desorden del Gobierno y porque las carreterías disminuyen considerablemente debido a las pérdidas en las crisis bélicas del siglo.

Ya a finales del XVII se empieza a recuperar la carretería haciéndolo en el XVIII. Al llegar los borbones se preocupan de revitalizar y organizar los transportes. La Corona concedió privilegios importantes y protegió a la carretería. Los privilegios quedaron igualados a

los de la Mesta e incluso con más derechos en lo relativo a pastos comunes.

Podemos decir que a través de varios siglos, XV al XIX, el Gobierno estuvo, generalmente, muy preocupado en asegurar los privilegios a los carreteros, lo que suponía tener a su disposición un transporte seguro y barato.

Pero hay un hecho evidente, que, a pesar de los esfuerzos de la Corona por favorecer y reforzar la estabilidad de los carreteros asociados, no se hacía caso por parte de las justicias locales. La renovación de los decretos, provisiones, R.O., etc, con mucha frecuencia, nos dicen que no eran muy efectivas.

De 1728 a 1740 se refuerzan los privilegios caballeriles. Los bueyes de carretería eran considerados como trashumantes y los tribunales reafirman a los carreteros el derecho a pastos comunes del que se excluyó a la Mesta. (70)

Los numerosos trenes de carreterías eran un peligro para los pueblos, para sus pastos y tierras comunes y particulares. Al final, la presión de los grandes terratenientes y de los pueblos, inclinará la balanza en contra de los carreteros. Los Reyes se ven obligados a recordar el cumplimiento de las leyes relacionadas con los carre-

teros. Los privilegios de los Reyes a los carreteros eran una forma de pagar el Gobierno unos servicios a costa de los particulares que no recibían nada en recompensa.

Pero los carreteros no supieron superar con sus asociaciones el momento y defendieron con uñas y dientes su posición privilegiada que sólo pudo durar hasta que los propietarios de tierras exigieron y lograron el acotamiento de pastos y poder dedicar sus tierras a lo que quisieran. La protección gubernamental falló, pues las estructuras del Antiguo Régimen estaban caducas y las ideas liberales invadían Europa. Los liberales decretan la abolición de los privilegios en 1823, decreto que es ratificado en 1836. Desde entonces las asociaciones de carreteros de largas distancias, seguirán transportando, pero el declive es evidente y sólo lo harán en comercio interregional y poco más. Ya cada pueblo va a disponer de unas Ordenanzas privadas que debilitarán a la Junta y Hermandad.

Como lógica consecuencia las asociaciones se hundieron.

NOTAS .6

- 64.-A.P.Q.s.XVI(47-1491). *Ap. Doc. n° 7.*
- 65.-A.G.S.Catastro de Ensenada.Almodovar del Pinar
leg.836 fol.2.
- 66.-A.H.N.Hacienda lib.8038 fol.348-49.
A.H.N. CRS Tomo II doc.68.Cita Ringrose.
- 67.-A.G.S.Catastro.Almodovar del pinar leg.836 fol.2
Idem.Alcalá del Río Jucar leg.847 fol.1.
- 68.-A.G.S. Catastro.Navarredonda legs.1583 fol.4
1573 fol.11;1578 fol.9.
- 69.-A.G.S. Catastro.Hoyos del Espino leg.1578 fol.5
La Garganta leg.1599 fol.31.
- 70.-A.H.N. CRS Tomo II doc.68.

7.- RECOPIACION LEGISLATIVA SOBRE LA CABANA REAL DE CARRETEROS: LEYES, R. ORDENES, R. DECRETOS, PROVISIONES...

La actividad carreteril fue posible gracias a una serie amplia de disposiciones legislativas que afectaban a toda la vida de los carreteros: materiales a transportar, pastos, lugares por los que pasaban, puentes, caminos, salinas, portazgos, montazgos, etc.

Hasta el momento no disponemos de una colección completa de las leyes que afectaban a los carreteros y he considerado una necesidad intentarlo en este estudio para mejor entender todo su contenido.

Ya en las Leyes de Toro vemos la preocupación de la Corona por los transportes. En la ley I dice que no se tomen guías ni carretas sin mandado del Juez del lugar. La Ley II trata de la forma que se debe tener para tomar guías, bestias o carretas cuando el rey parte del lugar.

En la ley primera se dice que:

"cuando se pidan carretas o acémilas por el rey para la guía de las cosas que no las puedan tomar persona alguna por su autoridad mas que el juez del lugar las dé; pagando primeramente por carreta de azémilas 40 maravedís y por carreta de bueyes a 25 maravedís cada día andando cargado cuatro leguas, y la mitad por la tornada... que lo paguen antes de partir con ellas del lugar donde hovieren de partir. (71)

Los reyes se preocupan de tratar bien a los carreteros pues el transporte es importante para cumplir sus objetivos. En idénticos términos, se expresa la Nov. Rec. (72)

Le ley II de Toro nos habla de cómo se deberá tomar carretas cuando el rey marcha de un lugar. Dicen que cuando la Corona necesite carretas, el Consejo determine el número necesario; que informen según el camino, el tiempo y costumbre de la tierra "quanto debe ~~tasar~~ por cada cosa"... manda a sus alguaciles que "tomen las personas y bestias y carretas"...y que antes de que los entregue a quien los ha de llevar, "lo faga pagar lo que montare la ida"...que mientras no se les pague, "no entreguen a los alguaciles las bestias y carretas, ni den los hombres para guía"...Ponen penas a los que tomaren carretas de otra manera desterrándolo de la Corte por cinco años, que pierdan los privilegios que tuvieren..."sino que pierdan la mitad de sus bienes"...

"Si los alguaciles reales tomaran carretas y hombres de otra manera, perderán el cargo y pagarán 10.000 maravedís de pena. (73)

En el Ordenamiento de Alcalá y D. Enrique III (74) imponen penas a los que cierran o embargan los caminos y calles de paso y abasto público. Una norma importante para los carreteros ya que de estar cerrados los caminos y calles de paso, ~~sería~~ ~~to~~ limitar o impedir prácticamente el

transporte carretero.

D. Fernando y Da. Isabel, en Medina del Campo, en 1497, obligan a las Justicias y Concejos a tener abiertos, reparados y corrientes los caminos carreteros de sus términos.

(74)

La Ley II dice:

"Mandamos a las Justicias... que fagan abrir y adobar los carriles y caminos por do pasan y suelen pasar y andar las carretas y carros, cada concejo en parte en su término, por manera que sean del anchor que deban, para que buenamente puedan pasar y ir y venir por los caminos..." (75)

Los Reyes Católicos se dieron cuenta de la importancia de las carreteras en los transportes y con estas disposiciones preparan los caminos para evitar impedimentos y dificultades a los carreteros.

La norma anterior coincide con la creación de la Real Cabaña de Carreteros y la ley que autoriza a los carreteros para andar por todos los términos de los pueblos. (76)

D. Fernando y Doña Isabel, en Medina del Campo (1497), mandan a sus justicias del Reyno

"que agora y de aquí adelante dexen y consientan a los carreteros andar por los términos de las ciudades, villas y lugares... que no reciban agravio, ni paguen más penas que los vecinos". (77)

Esta ley lleva implícito uno de los primeros privilegios concedidos a los carreteros de la Cabaña Real de Carreteros.

Reafirman la presente legislación los Reyes Católicos. El 4 de Junio de 1839 y el 29 de Enero de 1844, se dieron las últimas disposiciones sobre la Cabaña Real de Carreteros cuyos derechos exclusivos fueron abolidos por Real Decreto de 18 de Octubre de 1836.

El 28 de Febrero de 1498, los Reyes Católicos, en Alcalá, dieron una ley en la que se determina cómo deben pagar los carreteros los derechos de portazgos, montazgos y otros. Ley que pretende dar facilidades a las carreterías evitando rodeos innecesarios y engorrosos. Mandan que no cobren más derechos de portazgos que los que figuren en los aranceles correspondientes y que se muestre a los carreteros, cuando así lo pidan, "el arancel por do les llevan los dichos derechos a los dichos portazgueros", y si así no lo hacen, no están obligados a pagar ningún derecho. Ordena a las justicias cumplirlo de esta manera. (78)

El 9 de Marzo de 1498, en Alcalá, D. Fernando y Doña Isabel, por otra ley, "facultan a los carreteros para pacer con sus bueyes por los términos permitidos a los vecinos".

Autorizan a los carreteros para que puedan soltar a sus bueyes por todos los lugares de España; que les dejen ir y venir por sus tierras con sus bueyes y carros; que puedan pacer sus yerbas y beber sus aguas sin pena alguna.

Se les exige que no entren "en panes y viñas y huertas y olivares y prados de guadaña y las dehesas dehesadas... (79)

Los Reyes Católicos, el 12 de Mayo de 1499, en Madrid autorizan a los carreteros poder cortar madera para reparo de las carretas y les eximen de pagar derechos por los bueyes sueltos que lleven de remuda. Se les autoriza a que puedan cortar en cualquier parte del reino la madera que necesiten para arreglar las carretas y carros, "si se quebraran los exes o estacas, las camas y cualquier otra cosa de dichas carretas"; pueden entrar a coger la leña que necesiten para guisar de comer yendo de camino". Por todo ello no se les debe cobrar nada. Al buey que llevan de recebo, se le concede por esta ley los mismos privilegios o derechos que a los dos bueyes que van unidos anulando las leyes de concejos que vayan en contra de estos derechos. (80)

En Madrid, el 17 de Setiembre de 1599, a pedimento del Alguacil Procurador General de la Real Cabaña de Carreteros, se libró una real provisión, dándole facultad para la ejecución de las cuatro leyes primeras de la Nueva Recopilación que se insertaban en antedicha provisión.

Prevenía que la madera y leña que dejaban y permitían cortar a los carreteros, se entendía de los montes públicos y concejiles y no de los particulares sin autori-

zación de sus dueños.

Por la Chancillería de Granada, el 23 de Julio de 1626, se libró sobre-carta de la anterior provisión y leyes insertas en ellas, encomendando su ejecución al Alguacil Procurador General de la Real Cabaña. (81)

El 4 de Diciembre de 1629, a recurso de varios cabañiles trajineros del reino, el Consejo libró otra provisión por la que mandó se le guardase todo lo que las anteriores leyes y provisiones concedían a los carreteros de la Real Cabaña "como si fuese concedido a cada uno de ellos", aboliendo toda legislación en contra. (82)

La autorización de poder cortar madera para reparar las carretas, etc. fue derogada y en una provisión emanada del Consejo, el 20 de Agosto de 1613, se ordena a las Justicias que si no se halla in fraganti a los carreteros de bueyes en los montes y términos de los pueblos o no teniendo prueba fidedigna de haberlo hecho, no los molesten porque lleven en prevención la madera necesaria para arreglar las carretas. (83)

A principios del s. XVII, la Corona creó un Juez Conservador de la Real Cabaña de Carreteros con diversas facultades. Tenía la categoría de Ministro del Consejo. En otro lugar de este trabajo se analiza esta figura.

El 17 de Mayo de 1646, a recurso del Procurador General de la Real Cabaña de Carreteros se ordenó que al

pasar los carreteros por los pueblos no se les quitase el vino ni lo que lleven para alimentarse, ni se les maltrata por ello. (84)

El que fuera necesario una provisión real para este fin, es una muestra del trato que daban a los carreteros en los pueblos por donde pasaban. No en vano, posteriormente, se les concedió el que pudieran llevar armas. Las necesitaban para poder defenderse y defender sus propiedades, su único domicilio, "la carreta". Es una muestra en el quehacer diario de la vida rutera de los carreteros.

A instancia del Procurador General de la Cabaña Real, el 17 de Julio de 1652, se ordenó que cuando las carretas vayan o vengan conduciendo sal, no puedan ser embargadas. (85)

Son diversas las veces en que el Gobierno utilizó el procedimiento del embargo al tener necesidad de proveer a Madrid, llevar armamento y vituallas a los ejércitos o tener que trasladar enseres para la Casa Real o la Corona en general.

El Consejo libra otra provisión el 1 de Julio de 1693, a recurso de la Junta y Hermandad de los Carreteros de la Real Cabaña y sus derramas. Por ella se mandó que no se les impida pastar las rastrojeras, hoja y pámpana de las viñas, alzado el fruto en los pueblos de cinco leguas en contorno de la Corte. (86)

Estamos a finales del siglo XVII y la Corona empieza a preocuparse algo de la carretería a pesar del descuido que supuso el reinado de Carlos II en la administración general y cuidado de los transportes.

D. Felipe V, en Madrid, por provisión del Consejo de 21 de Enero de 1730, promulga otra ley que trata sobre la observancia de los privilegios y provisiones expedidas a favor de los carreteros de la Real Cabaña. Dice que se han de ejecutar las leyes, privilegios y provisiones en favor de los carreteros en todo y por todo.

Fija la manera de tasar los daños que los carreteros causen con sus ganados; señala la sanción económica que deben pagar al soltar los bueyes a las dehesas, según sea de día o de noche. Recuerda que no se cobre pena alguna a los carreteros por la madera que tengan cortada; que no entren los guardas a las posadas, ni los denuncien. Si así lo hicieren, el rey sancionará a las Justicias con diez mil maraved'is. Sólo admite que los prendan si se les halla cortándolas en las posadas y, entonces, sólo se les cobre de acuerdo con las ordenanzas. (87)

En una provisión de 27 de Agosto de 1731 y sobre-carta de la misma del 8 de Julio de 1732 contra los labradores de la villa de Casarrubios al prohibir éstos la entrada en sus dehesas boyales a los carreteros y sólo dejar a los labradores de la villa, manda el Consejo, al recurrir contra ella los carreteros, que no se les impida el

paso por la dehesa y que en sus desyuntas (sueltas) las disfruten como los ganados de labor de los vecinos labradores de la villa. (88)

Los agricultores están presionando y hacen poco caso a las leyes y provisiones de la Corona y del Consejo.

Los Borbones necesitan a los carreteros y se sienten obligados a defenderlos recordando el cumplimiento de las leyes al respecto y ampliándolas en lo que pueden. Es una época de prosperidad en la carretería y ante tanta anarquía se ven obligados una y otra vez a recordar a las Justicias sus obligaciones con respecto a los carreteros y sus privilegios.

Así el 27 de Junio, sin haber acabado el año de la anterior sobre-carta, se publica otra provisión, incluyendo las anteriores y las leyes a favor de los carreteros **por la que se recuerda** a las Justicias del Reino

"que las guarden y cumplan en todo y por todo como en cada una se contiene, no permitiendo su contravención en contra de los carreteros de la Real Cabaña". (89)

Diversas provisiones se libraron en años posteriores: el 6 de Marzo de 1748; de ella, sobre-cartas el 16 de Mayo de 1763 y 1767, en las que se insertan todas las leyes y provisiones dadas hasta el momento para que las Justicias las cumplan y las hagan cumplir. Entre dichas pro-

visiones hay una que manda no se impida a los carreteros comprar pan, vino y demás alimentos para mantenerse y que se les suministre todo a los mismos precios que a los vecinos y naturales. (90)

El 23 de Marzo de 1804, a recurso de los Comisarios y Procurador General de la Real Cabaña de Carreteros, publicó el Consejo una circular, mandando dejen a los carreteros

"aprovechar con sus ganados todos los pastos y aguas como a los demás vecinos con arreglos a sus privilegios, y si los pueblos tuvieran privilegio para que así no fuera, que lo manifiesten para evitar perjuicios". (91)

El 20 de Mayo de 1806 se publicó una provisión en la que se incluía una colección de todos los privilegios otorgados a la Real Cabaña de Carreteros hasta esa fecha. La finalidad era al traslado impreso de la referida Real Provisión, firmada por el Secretario Escribano de Cámara más antiguo y por el Secretario de Gobierno del Consejo, se le diera la misma fe y crédito que a su original, al ser presentada a las Justicias de los pueblos por donde transitaban los carreteros. Dicha provisión mandaba que las Justicias del Reino, así ordinarias como Alcalde de la Hermandad, sus Cuadrilleros, Guardas y Celadores de campo cumpliesen y guardasen en todo y por todo las referidas leyes, ejecutorias y provisiones comprendidas en la colección inserta.

El Decreto de las Cortes de 8 de Junio de 1813, re-

lativo al fomento de la agricultura y ganadería ~~no~~ prohibía a las carreterías el libre aprovechamiento de los pastos comunes y baldíos de los pueblos por donde transiten.

Real Decreto de 23 de Mayo de 1815. Por esta real provisión, se mandó

"guardar, cumplir y ejecutar en los respectivos distritos y jurisdicciones en todo y por todo las leyes del Reino, reales provisiones, ejecutorias y demás provisiones dadas a favor de la Real Cabaña de Carreteros, contenidas en la colección que se insertó en la expedida el 20 de Mayo de 1806, sin contravenirlas, permitir ni dar lugar a que se contravengan en manera alguna" (92)

Decreto de las Cortes de 25 de Setiembre de ley de 16 de Octubre de 1820, prescribiendo varias reglas para los ganados trashumantes. No se les impedirá el paso por cañadas, cordeles, caminos y servidumbres.

No se les impedirá pacer en los pastos comunes de los pueblos por donde pasan y donde se les ha permitido hacerlo hasta ahora. (93)

Un Real Decreto de las Cortes Constituyentes, de 17 de Junio de 1821, ordenó que quedaran abolidos todos los privilegios concedidos a la Real Cabaña de Carreteros. Pero el 14 de Julio de 1823, sale una Real Provisión de su Majestad y señores del Consejo por la cual se mandan guardar y cumplir las Leyes del Reino, Reales Provisiones, ejecutorias y demás providencias dadas a favor de la Real

Cabaña de Carreteros, sus derramas, cabañiles y trajineros, dada en Madrid. En resumen viene a decirnos esta Real Provisión que las Justicias, Alcaldes de Hermandad, Guardas, Celadores, etc. no hacían cumplir las leyes ni guardar los privilegios de los carreteros. La Corona se esfuerza por mantener el transporte barato de dichos carreteros y de gran efectividad pero vamos a ver que no pueden mantenerlo.

El Real Decreto de 23 de Setiembre de 1836 que trata de proteger a la ganadería y de respetar sus cañadas, cordeles y servidumbre. No se les impedirá pacer en los pastos comunes de los pueblos por donde pasan ni se les cobrarán impuestos por particulares o corporaciones. (94)

Real Decreto de 20 de Octubre de 1836. Restablece el Decreto de las Cortes de 17 de Junio de 1821, aboliendo los privilegios de la Cabaña de Carreteros:

- "1. Quedan abolidos todos los derechos exclusivos concedidos a la Real Cabaña de Carreteros, sus derramas, cabañiles y trajineros del reino, que se consideran comprendidos para todo lo relativo a sus marchas, en lo prevenido por el Congreso en los tres primeros artículos del decreto de 16 de Octubre de 1820.
- 2.-No se entenderán por pastos comunes de los pueblos los prados llamados boyales, cuyo uso y aprovechamiento queda a libre disposición de los mismos a que pertenezcan".

Este Decreto dejó fuera de juego a los transportistas carreteros de grandes distancias aunque algunas Herman

dades siguen constituidas hasta el último tercio del siglo XIX.

Los privilegios cabañiles han quedado abolidos pero siguen dándose disposiciones que favorecen la ganadería y a La Cabaña Real de Carreteros pues su principal Hermandad, La Junta y Hermandad de Burgos-Soria sigue en la brecha hasta la década de los 30 en el XIX.

Una R.O. de 24 de **Fabrero** de 1839 manda que se conserven expeditas las cañadas, cordeles y demás servidumbres públicas de los ganados que deban subsistir con arreglo a las disposiciones vigentes.(95)

La R.O. de 4 de Junio de 1839 manda que se cumplan con la mayor exactitud lo dispuesto en la R.O. de 13 de Octubre de 1837 relativo a la ganadería.(96)

Dos R.O. de 23 de Enero y 13 de Noviembre de 1844, tratan sobre el uso de pastos, abrevaderos y libre tránsito de los carreteros por los caminos, cañadas, etc.(97)

Los carreteros siguen con un considerable número de bueyes dedicados a la carretería y, aunque han cambiado sustancialmente los medios de transporte, exigen disposiciones para poder protegerse y proteger su medio de vida. Persiste el transporte de pequeñas distancias, dentro de la misma provincia o provincias limítrofes. Los carreteros se quejan de que sufren continuas disputas con las Justicias, Guardas y Celadores de los campos, detenciones

de sus ganados, exacciones de prendas y otras incomodidades que son consiguientes a la inobservancia de la legislación privativa de la Real Cabaña. Todo esto trae consigo en el XIX el final de la industria del transporte de carros de bueyes tan efectivo en singladuras anteriores.

1.1.-LEGISLACION SOBRE USO Y CONSERVACION DE CAMINOS Y PUENTES

Por estar íntimamente relacionado con los transportes de carretas, traemos aquí las normas más significativas a este respecto.

Se pena a los que cierran o embargan los caminos de paso por donde van las carretas a llevar o traer viandas o mercaderías de unos lugares a otros. (98)

Cada concejo en su término está obligado a abrir y adobar los carriles y caminos por do pasan y suelen pasar y andar las carretas y carros... (99)

Otra ley nos da las reglas que deben observarse para conservación de los caminos generales. Entre ellas hace especial referencia a los carros:

"...que se use de carros con rueda de llanta ancha, lisas o rasas, con tres pulgadas de huella a lo menos, y sin clavos prominentes, embebiéndose éstos en la llanta; excluyéndose de esta providencia los carros recalzados de madera, como son los de las carretas de cabaña, y otras que no sólo no perjudican los caminos, sino que los hacen beneficio, pues con sus huellas anchas aprietan más los rellenos, y suavizan el tránsito."

A los carros de llanta estrecha y clavos prominentes les hace pagar doble portazgo y si no hubiere portazgo autoriza a cobrarlo para reparar los caminos. (100)

NOTAS 1.7.

- 71.-Leyes de Toro.Ordenanzas, Lib.6, tít.11. El Rey D. Juan II en Valladolid 1442 y D. Enrique IV en Toledo 1462.
- 72.-N.R.lib.6, tit.19, lib.I al XV.
- 73.-N.R.lib.6, tit.19, ley 3. Leyes de Toro. Ordenanzas. Lib, VI, título 11. El Rey D. Alonso en Sevovia; el Rey D. Enrique III en Toro; los RR. CC. en Toledo 1476-80.
- 74.-Ordenamiento de Alcalá ley 49 tít.32.
- 75.-N.R.lib.7, tit.35, ley 2.
- 76.-N.R.lib.7., tit.28, ley 1.
- 77.-N.R.lib.7, tit.28, ley, l. D. Fernando y Doña Isabel en Medina del Campo en 1497; D. Carlos y Doña Juana en 1516; en Aranda de Duero, 1717, en Toledo en 1526 y en Valladolid en 1553.
- 78.-N.R. lib.7, tit.28, ley 2. *Ap. Doc. n: 72*
- 79.-Idem. ley 3. " " " "
- 80.-Idem. ley 4. " " " "
- 81.-Idem. ley.4. " " " "
- 82.-Idem. ley 4 Nota 2. " " " "
- 83.-Idem. ley.4 Nota, 3. " " " "
- 84.-idem. ley.4 Nota 5. " " " "
- 85.-Idem. Ley 4 Nota ,6. " " " "

- 86.-N.R.lib.7, tit.28, ley 4 Nota 7.
- 87.-N.R.lib.7, tit.28, ley 6.
- 88.-N.R.lib.7, tit.28, ley 6, Nota 10.
- 89.-N.R.lib.7, tit.28, ley 6, Nota 11.
- 90.-N.R.lib.7 tit.28, ley 6 Nota 12.
- 91.-N.R.lib.7, tit.28, ley 6 Nota 13.
- 92.-ALCUBILLA, :Diccionario de Legislación.-"Cabaña Real de Carreteros".-Tomo II pág.337.
- 93.-IDEM.pág.805.
- 94.-IDEM.-pág.806.
- 95.-IDEM.pág.806.
- 96.-IDEM pág.806.
- 97.-IDEM pág.806.
- 98.-Nueva Recopilación lib.8 tit.26, ley 5. Ordenamiento de Alcalá ley 49 tit.32.D.Enrique III tit. de poenis cap.26.
- 99.-Nueva Recopilación lib.6 tit.19 ley 1.
- 100.-N.R.lib.7 tit.35 ley 6.D.Carlos a 28 de Febrero y Cédula del Consejo de 1 de Noviembre de 1772.

8.- PRIVILEGIOS DE LOS CARRETEROS DE LA REAL CABANA

Pod'íamos encabezar este apartado con unas palabras que se dicen en una Real Provisión promulgada el 9 de Julio de 1823:

"...que los privilegios de que la Cañaña disfruta no deberían denominarse así, porque parece que denotan concesiones de gracia y de merced, y no son otra cosa que puras deferencias en pastos y utilidades que los individuos pagan en modo común, porque sin ellas, ni el cuerpo existiría, ni el servicio público podría verificarse; y que esta preferencia estaba fundada en un principio de todo derecho, que enseña que la utilidad común vence a la particular sin ofensa de la justicia... (101)

Los Reyes tenían necesidad de los transportes de carreterías y los carreteros encontraban multitud de dificultades en sus rutas diarias de carreterías. Para evitar estas dificultades y facilitar al máximo la satisfacción del transporte de la Corona, los Reyes concedieron multitud de privilegios.

Vamos a intentar hacer una recopilación pues fueron fundamentales para la buena marcha de la carretería.

.Que los carreteros puedan andar por todos los términos de los pueblos y los daños que hicieren, las Justicias los moderen de manera que no se les haga vejación ni exacción alguna indebida. (102)

. Que paguen los derechos de portazgos u otros en sitio destinado en el camino sin rodeos; se les lleven conforme a arancel; puedan pedir su vista; y no se les pene

por descaminados por no haber ido a buscar a los portazgueros. (103)

. Que puedan apacentar sus bueyes o mulas por los términos permitidos a los mismos vecinos, quedando las cinco cosas vedadas: panes, viñas, huertos, olivares, prados de guadaña y las dehesas dehesadas que los concejos vedan para los ganados domados. (104)

. Que puedan cortar madera de los montes por donde pasaren para reparo de las carretas, y leña para guisar en los montes públicos y concejiles pero no en los privados. (105)

. Que no paguen derecho de servicio, ni montazgo, ni portazgo u otro por el buey de remuda de cada yunta. (106)

. Que en observancia de los privilegios de los carreteros, se aprecie el daño que hicieren en cosas vedadas: panes, viñas, huertos, olivares, prados de heno, sea apreciado por dos personas nombradas por las partes, carretero y concejo y persona dañada, y paguen lo que por ellos fuere apreciado. (107)

. Que no se les impida pastar las rastrojeras, hoja y pámpana de las viñas, alzado el fruto, en los alrededores de la Corte. (108)

. Que no se les impida el paso y suelta de sus ganados por las dehesas donde pastan y estén sueltos los ganados de labor de los vecinos labradores de los pueblos. (109)

. Que las Justicias no vejen ni molesten a los carreteros de bueyes porque vayan prevenidos de madera para reparar sus carretas, no viéndoles cortando madera en los montes o términos de los pueblos, salvo hallándoles in fraganti. (110)

. Que las Justicias no les lleven pena alguna por la madera que tengan y se les halle en su posada cortada, ni entren para ello en sus posadas; penándoles sólo si les hallaren cortándola en sus posadas de acuerdo con las ordenanzas. (111)

. Que no se quite a los carreteros, al pasar por los pueblos, el vino y mantenimiento que llevaren para su sustento ni se les veje por ello. (112)

. Que yendo y viniendo de paso las cabañas y carretas en su ordinario trajinamiento por los pueblos, se les deje pastar en los términos y rastrojeras de ellos que sean de pasto común. (113)

. Que yendo y viniendo las carretas cargadas por los pueblos, no se envarguen para la conducción de la sal. (114)

. Que no se les impida a cabañiles ni trajineros la compra y tasa de pan, carne, vino y demás alimentos que necesiten para su manutención, sino que se les suministren a los precios regulares según se vendan entre los naturales, vecinos y domiciliados. (115)

. Que se observen a los carreteros sus privilegios y los cele el Alguacil Procurador General de la Cabaña Real de Carreteros.(116)

. Se extiende en virtud de servicio pecuario(sirvieron con 500 duros para gastos de guerra)a varios cabañiles, trajineros del Reino, los privilegios de la Carretería, como si fuese concedido a cada uno de ellos.(117)

. Se creó un Juez Protector Conservador de carreteros y cabañiles de la Cabaña Real; su privativa jurisdicción con las apelaciones al Consejo en la Sala de Mil y Quinientas.(118)

. Que el Juez Protector Conservador tenga facultad para nombrar en comisiones, Ministros de las Audiencias, Corregidores o Abogados para desagravio de la Cabaña Real de Carreteros, avocación de causas, etc.(119)

. Que no se prenda a los dueños, mayoresales, mozos o dependientes de la carretería y Cabaña en lo tocante a sus servicios.(120)

. (1731). Los bueyes trashumantes utilizados por los carreteros poseen privilegio migratorio relativo a pastos de invierno no siendo excluidos de los pastos comunes aunque lo hubieran sido los ganados trashumantes de la Mesta.(121)

. Que las Justicias del Reino guarden y cumplan en todo y por todo, como en cada una se contienen las leyes

y privilegios de los carreteros, sin permitir su contravención en agravio de dichos carreteros y cabañiles de la Cabaña Real. (122)

. Que las Justicias celen no se cometan trapelías ni insultos con los carreteros, sus personas, sus haciendas y demás efectos que conduzcan, dejándoles aprovechar con sus ganados todos los pastos y aguas como a los demás vecinos con arreglo a sus privilegios y ordenanzas de los pueblos, cuyo examen se manda hacer. (123)

. Que guarden, cumplan y ejecuten en los respectivos distritos y jurisdicciones en todo y por todo las leyes del Reino, Reales Provisiones, ejecutorias y demás provisiones dadas a favor de la Real Cabaña de Carreteros contenidas en la colección que se insertó en la expedida el 20 de Mayo de 1806, sin contravenirlas, permitir ni dar lugar a que se contravengan en manera alguna. (124)

. A principios del siglo XVII podían llevar armas ofensivas y defensivas. (125)

. Si les apresaren bueyes pastando en términos ^{no} públicos ni vecinales, paguen dos maravedís por buey, de día, y cuatro de noche. (126)

. Que los bueyes de las carreterías pueden pastar en los términos de cien leguas en contorno de Madrid. (127)

. Que en las dehesas arrendadas para pastos de los ganados de los carreteros no se les puede llevar más precio que el que tenían el año 1692, y no se les quite posesión de ellas. Con esto se equiparaban a los ganados de la Mesta. (128)

. Que no se les lleve nada por las "disueltas" o "desyuntas" ni con otro pretexto por los cuadrilleros, guardas ni alcaldes de Hermandad. (129)

. Que lleven consigo los privilegios impresos con la firma del escribano de Cámara, y, además, la del escribano del Juez Protector Conservador, con el fin de darles tanta fe como el original. (130)

. Estaban exentos los carreteros del servicio militar, lo mismo que los pastores de la Mesta. (131)

. Que no haya soldados ni de estado ni de paso en las ciudades carreteriles. (132)

. Que puedan pasar los ganados de todas las especies trashumantes, estantes o riberiegos, por sus cañadas, cordeles, caminos y servidumbres. (133)

. Que puedan pacer en los pastos comunes de los pueblos del tránsito en que se les ha permitido hasta ahora mientras conserven esta cualidad, no entendiéndose por pastos comunes los propios de los pueblos ni los baldíos arbitrados y salvo el derecho de propiedad, sancionado por Decreto de 8 de Julio de 1813.

. Que no se les cobren los impuestos que con varios títulos se cobraban particulares y corporaciones. (134)

. Que se conserven expeditos los caminos, cordeles y demás servidumbres públicas de los ganados y debán subsistir según las disposiciones vigentes. (135)

. Que puedan usar los pastos, abrevaderos y libre tránsito los carreteros por los caminos, cañadas, etc... (136)

. Privativa jurisdicción del Superintendente de las minas de Almadén en las diez leguas de su contorno en razón de pastos de los bueyes destinados a su trabajo, y corte de madera para su uso. (137)

. Que la exención del pago de derechos de portazgos que manda la R.O. de 29 de Febrero de 1848, a los carros y caballerías que conduzcan exclusivamente carbón de piedra y cok, les comprende aunque lleven algún grano, salvado o paja para el pienso del ganado. (138)

Las Hermandades o Asociaciones de transportes de largas distancias tenían también privilegios concedidos antes de la constitución de la Cabaña Real de Carreteros.

La concesión de los privilegios supuso para la Corona el tener a su disposición el transporte necesario, quedando los carreteros supeditados a ella si querían que los pueblos respetaran esos privilegios.

Apesar de las leyes, provisiones, reales órdenes y decretos fue difícil mantener los privilegios y la Corona previsoramente instituyó a primeros del XVII un aparato judicial suficiente y exclusivo bajo cuya jurisdicción caían todas las infracciones relativas a los carreteros y sus privilegios.

Pero a pesar de todo quedó demostrado que la concesión de privilegios no era una solución acertada al problema de los transportes y, quizás, fue también causa de que los carreteros no se superaran.

NOTAS 1.8.

- 101.-Real Provisión de S.M. de 9 de Julio de 1823. *Ap.*
 102.-N.R.lib.7, tit.28, ley 1. *Doc. n.º 63*
 103.-N.R.lib.7, tit.28, ley 2.
 104.-N.R.lib.7, tit.28, ley 3.
 105.-N.R.lib.7, tit.28, ley 4.
 106.-IDEM.
 107.-N.R.lib.7, tit.28, ley 6.
 108.-N.R.lib.7, tit.28, ley 4, Nota 7.
 109.-N.R.lib.7, tit.28, ley 4.
 110.-N.R. lib.7, tit.28, ley 4 Nota 3.
 111.-N.R.lib.7, tit.28, ley 6.
 112.-N.R.lib.7, tit.28, ley 4 Nota 5.
 113.-N.R.lib.7, tit.28, ley 4 Nota 4.
 114.-N.R.lib.7, tit.28, ley 4 Nota 6.
 115.-N.R.lib.7, tit.28, ley 6 Nota 12.
 116.-Real Provisión Dada en Madrid a 17 de Setiembre
 de 1599.
 117.-Provisión del Consejo de 4 de Diciembre de 1629.
 118.-Real Orden de 18 de Abril de 1754.
 119.-N.R.lib.7, tit.28 ley 5.
 120.-N.R.lib.7, tit.28 ley 5.
 121.-A.R.CH.V.Sección Pleitos Civiles. Quevedo
 leg.1079-1, 1080-1; *Ap. Doc. n.ºs 1 y 2.*
 A.H.N.CRS Tomo II doc.68.

- 122.-N.R. lib.7, tit.28, ley 5.
- 123.-N.R.lib.7, tit.28, ley 6 Nota 3.
- 124.-Real Decreto de 23 de Mayo de 1815.
- 125.-A.H.N. Consejo leg.51197.
TUDELA, José, Op.cit.pág.24.
- 126.-A.A.Vil.s.XVIII; A.A.Quin.s.XVIII.
- 127.-A.H.N. Cons.leg.51197.
- 128.-A.R.CH.V. Secc.Pleitos Civiles. Quevedo
leg.1079-1;1080-1. *Ap. Doc. nos. 1 y 2.*
- 129.-N.R. lib.7, tit.28, ley 6, Nota 10.
- 130.-Real Decreto de 23 de Mayo de 1815.
- 131.-A.P.Quin. s.XVII y s.XVIII.
TUDELA, J. Pág. 31 Op.cit.
- 132.-A.P.Quin.s.XVI. Cédula Real (4-7-1591). *Ap. Doc. n.º 7*
- 133.-Decreto de las Cortes de 25 de Setiembre de 1820
Ley de 16 de Octubre de 1820.
- 134.-Real Decreto de 25 de Setiembre de 1820 y
23 de Setiembre de 1836.
- 135.-Real Orden de 24 de Febrero de 1839.
- 136.-Real Decreto de 29 de Enero de 1844.
Real Orden de 13 de Noviembre de 1844.
- 137.-GASCON, Fco.: El Valle del Alcudia durante el
siglo XVIII pág.217-248.
- 138.-Circular de 22 de Julio de 1851.

9.- LAS CARRETERIAS. DESYUNTA Y DISUeltas : GENERALIDADES.

El estudio completo de las carreterías lo efectuamos en la segunda parte. Aquí nos limitaremos a decir unas generalidades que creemos convenientes.

Cada carretería era un conjunto de carretas, entre 25 y 30 lo más general, que formaba una empresa común perteneciente a un grupo de carreteros. El que fueran todas las carretas propiedad de un solo señor era más difícil. En la Hermandad Burgos-Soria vemos que sólo el 2% poseía carretería completa.

Cada carreta de las de puerto a puerto o de largas distancias llevaba 3 bueyes, dos de tiro y uno de rebezo.

En cada carretería iban de 6 a 7 trabajadores que se hacían cargo de cinco carretas cada uno.

Cada uno de estos trabajadores desempeñaba una concreta función, según podemos ver en otra parte del presente trabajo.

El nombre que se les daba era: Mayoral, Aperador, Ayudante de Aperador, Pastero, Ayudante de Pastero, Gañán Primero, Gañán Segundo o Ayudante de Gañán.

No en todos los pueblos existían todos los cargos, pues según podemos ver en el cuadro de los sueldos respectivos, en algunos de ellos no había Ayudante de pastero ni ayudante de gañán.

Cada uno de ellos tenía una misión propia que cumplir en el trajino.

Las carreterías no podían coincidir en unos mismos lugares. Debían guardar cierta separación por lo menos de un día para evitar conflictos y complicaciones por los pueblos por donde pasaban.

El valor de una carretería era elevado por lo cual no podía pertenecer mas que a los poderosos de la carretería.

10.- ASPECTOS ECONOMICOS DE LAS CARRETERIAS Y CARRETEROS :
GENERALIDADES!

La economía ha sido, a través de los siglos, la fuerza motriz que, unida a los ideales, ha movido al mundo.

La economía de una nación es el resultado de un conjunto de fuerzas de todo tipo. Entre esas fuerzas, una muy importante es la de los transportes.

Aunque a veces una zona parece que camina sola en el concierto económico de un pueblo, no es así pues está sometida a los parámetros que fijan los postulados del que gobierna. Así sucedió con el estudio que efectuamos y quizá más que con otras entidades ya que prioritariamente estaban sujetos al gobierno.

Debido a ello, vamos a trazar unas líneas generales de la economía española seguida durante los siglos que tuvo existencia la Real Cabaña de Carreteros, pues esas serán las que marquen los altibajos de la existencia carreteril y de la economía.

En el siglo XVI, en plena actividad carreteril en el transporte de lana, hierro, sal, etc., los precios en España sufren un desplazamiento hacia arriba de un 412% de 1501 a 1600, según Hamilton. (139)

En el siglo XVII se declaró la guerra a la ganadería, y de 1675 a 1690, el gran trust ganadero pudo contar cada vez menos con la ayuda real. Los últimos austrias

en la mayor ruina igual recibían subsidios de los enemigos de la Mesta que préstamos de esta organización, ya casi insolvente.

En la época de Carlos I, hacia 1516, al morir Fernando el Católico, se desencadenó en España la fase de prosperidad del siglo XVI.

Este momento favorable de la coyuntura económica se traduce en una expansión económica general del país, especialmente de la Corona de Castilla donde aumenta la población, y en 1525 alcanza la Mesta su máxima ganadería.

Con Felipe II, en la segunda mitad del XVI, sigue la prosperidad. En 1591, empieza el momento de declive.

En los años de Felipe III y IV, 1607, 1627, 1647 y 1656, cada 20 años más o menos, el Estado Español se declaró insolvente.

Con Carlos II, en los 30 últimos años del s. XVII, gravita sobre la economía española la cima de la depresión.

De 1681 a 1690 hubo un hundimiento económico, y, de 1691 a 1700 una gran atonía. A finales del s. XVII se detectan intentos de una renovación económica.

En el siglo XVIII, llegó el reformismo borbónico. Con ellos el auge de la ganadería, de la Cabaña Real de Carreteros y declive de la Mesta. La mentalidad económica del XVIII pudo manifestarse en España como un con-

flicto entre proteccionismo y liberalismo económico.

Con Carlos IV se notan las alzas de los precios que preparan ya las revoluciones del XIX con sus inflaciones en 1804, 1806 a 1812, puntos álgidos.

En el XIX el liberalismo civilizó la propiedad privada. Los ciclos económicos son los siguientes:

De 1789 a 1844 con un gran boom en 1810-1817; de 1844 a 1890 con cimas en 1870-1876.

Las peores crisis en España, se dan en 1827-47-66-1876-86 y 92.

Las zonas de los pueblos carreteros hemos visto que eran y son de una economía difícil, debido a las inclemencias del tiempo y pobreza del suelo. En los momentos actuales, la tónica es la misma y siguen las coordenadas tradicionales manteniendo a la población: el pinar (la madera), el transporte (los camiones y carretas) y la ganadería.

La difícil subsistencia en estos lugares, hizo y hace de ellos, pueblos duros, dados a la aventura y animados en el trajinar por la geografía española.

El pasto abundante y las características de montaña las hacían comarcas propias para la cría de ganado bovino, caballar....

La economía de las zonas se reducía al transporte y la ganadería; también la madera más adelante.

El transporte, el ganado, los sueldos, las ganancias de las carretas, el número de propietarios, la industria de la madera (tauretes, gamellas, trillos, aros...), nos darán la importancia de la economía carreteril.

Las tres asociaciones a las que nos referimos, están encuadradas en Castilla y parece ser que en el siglo XVIII había en dicha región 12.000 carretas pertenecientes a 4.000 propietarios, lo que suponía más de 36.000 bueyes dedicados al tráfico de carretería en largas distancias. (140) En otra parte de este estudio hemos llegado a la conclusión de que en los siglos XVII y primera mitad del XIX, el número de carretas, propietarios, etc fue similar al del XVIII. Si anotamos lo que señala Matilla Tascón (144) como cantidades que por industria y comercio se recaudaron en las provincias de Castilla, referidas a la utilidad por carretería, veremos inmediatamente que nos son reales esos datos. Primero porque hubo carreterías en Burgos, en Avila, Badajoz y otros lugares que no cita.

En segundo lugar, las cantidades totales que nos ofrece arrojan una cifra global de 1.787.693 Reales, cantidad que es superada sólo por la Hermandad Burgos -Soria según veremos en la segunda parte de este trabajo.

Aunque las cantidades ingresadas por arriería son sustancialmente más importantes que las de carretería de

bueyes, vemos que también éstas tienen importancia. Además sabemos que los transportes de bueyes eran más baratos, aproximadamente la mitad, que los de arrierías.

Por otra parte son muchos los pueblos que no están encuadrados en asociaciones de carreteros y sí en la Cabaña Real. En Soria y Burgos conocemos bastantes más que los pertenecientes a la Hermandad de los Pinares.

Sabemos que la Hermandad Burgos-Soria era la más importante de las tres citadas. Hemos hallado su importancia económica en este estudio y vemos que su capital en bueyes, aperos, carretas etc. ascendía a 13.094.072 Rles. Que este capital invertido en el transporte producía unos 2.088.600 Rls. año lo que viene a suponer un 15% neto. Que en dicha empresa carreteril había 1024 propietarios y 1336 trabajadores aproximadamente.

Si a estos resultados sumáramos los de las otras dos asociaciones de Cuenca y Avila, veríamos que la importancia económica es muy importante. El número de trabajadores en la carretería sería de más de 3.000, lo que supondría aproximadamente entre el 75 y 80% del total de los carreteros y nos vendría a confirmar lo que dijimos que suponía más del 70% el total de los efectos de la carretería por lo que la Corona solamente contrataba con las asociaciones para transportes de lar-

gas distancias.

Si a nivel de carretas de bueyes suponía más del 75% el volumen de las tres asociaciones, podemos afirmar también que, en cuanto a transporte especializado, a nivel nacional, suponía entre el 10 y 12%.

A pesar de su importancia no supieron superar las dificultades ni actualizarse en el aspecto organizativo, llegando "a paso de buey" a una decadencia novecentista.

En la economía local fue fundamental e imprescindible la carretería de bueyes para varios miles de trabajadores y de familias a las que debían alimentar y cuidar.

En el ámbito regional fueron del mismo modo necesarias pues fueron los proveedores de subsistencias y de todo lo necesario: madera, leña, vino, aceite, grano, harina, sal, hierro, piedra, etc.

A nivel nacional, vemos que los Monarcas no pueden prescindir de ellos; que en todas las crisis bélicas eran imprescindibles; en una palabra, que los acontecimientos nacionales no se entendían sin su presencia como palancas necesarias en lo social y en lo económico.

NOTAS .10.

- 139.-HAMILTON earl J.:El tesoro americano y la revolución de los precios en España 1501-1650.
Ed. Ariel. Barcelona, 1975.
- 140.-RINGROSE, D.:Op. cit. pág. 116.
- 141.-MATILLA TASCÓN, A.:La única contribución y el Catastro de la Ensenada. Madrid. Ministerio de Hacienda, 1947. Cita TUDELA J. Op. cit. pág. 17.

SEGUNDA PARTE

II.- LA JUNTA Y HERMANDAD DE LA CABAÑA REAL DE CARRETEROS
BURGOS-SORIA



Relieve y vias de comunicacion
 de la Comarca de Pinares Burgos-Soria
 encuadrada en la Hermandad de la
 Cabaña Real de Carreteros

1.- ENTORNO GEOGRAFICO

4.1.- SITUACION.LIMITES Y EXTENSION

Situación

La Comarca de Pinares Burgos-Soria abarca los pueblos de la Hermandad de Carreteros de "La Sierra" y está situada en el SE de la provincia de Burgos y NO de la de Soria.

Extensión.-Abarca unos **670** Km². en números redondos y considerando los terrenos "comuneros" abundantes en la zona.

A la provincia de Burgos pertenecen Palacios de la Sierra, Vilviestre del Pinar, Quintanar de la Sierra, Canicosa de la Sierra, Regumiel de la Sierra, Hontoria del Pinar, Navas del Pinar Y Aldea del Pinar. A la de Soria, Duruelo de la Sierra, Covalada, Molinos de Salduero, Navaleno San Leonardo, Casarejos, Arganza, Vadillo.

La superficie de cada uno de los pueblos es como sigue: Palacios, 70'62 Km²; Vilviestre, 38'03; Quintanar, 64'5; Canicosa, 29'31; Regumiel, 25'89; Duruelo, 44'71; Covalada, 105'66; Salduero, 2'48; Molinos, 27'43; San Leonardo, 60'1; Hontoria del Pinar, 81'1; Navas, 5'7; Aldea, 2'8; Arganza, 1'7; Navaleno, 25'06; Casarejos, 28'21; Vadillo, 13'97.

Límites.-Al N. se encuentran las elevadas cumbres de La Campiña, S. Cristobal, Pico Ojososo, Triguera, Muñalba, Tres Provincias, Picacho del Camperón, Zurraquín, Urbión,

cuyas elevaciones se aproximan y pasan los dos mil metros. Son la espina dorsal donde se encuentran las mayores elevaciones de la zona que estudiamos.

En el Sur apenas sobrepasan los mil metros: El Carrascal en Vadillo, Umbría en Casarejos, Sierra Concejo en San Leonardo y Costalago en Hontoria.

Por el Este desciende la cumbre por Montes Congosto y Picachón de Covalada al Robledo y la Umbría de Molinos.

Por el Oeste se va descendiendo desde el Alto la Tasuguera, Alto de las Torres y Mojón Alto de Palacios por Mata Robledo, Collado de Hoya la Casa, Picos las Navas hasta Las Lomas de Hontoria.

Relieve

Las cumbres más elevadas se encuentran en la línea Norte, en los términos de Quintanar, Regumiel, Duruelo y Covalada. Urbión (2228 m.), Risco Zurraquín, Picacho del Camperón, Tres Provincias (2079 m.), Muñalba (2073) son cumbres que sobrepasan los 2000 m.

El único punto por donde existe comunicación con Logroño en estas cumbres es el paso de El Collado.

En esta línea Norte, se desciende desde La Campiña (2048 m.), El Mojón del Muelle, por Rozavientos y El Contadero hasta El Collado. Desde El Collado se asciende por los picos de S. Cristobal (1744 m.), El Fraile (1781 m.), Ojososo (1972 m), Triguera (1958 m), Muñalba (2073 m), pica-

cho del Camperón(2093 m) y Risco Zurraquín(2182 m.), la cumbre más elevada del Norte y de la Comarca en pleno corazón del Urbión.

Por el Este se va descendiendo por El Hornillo(1800 m) Congosto(1822 m.), Picachón(1538 m) y Robledo(1438m) en Molinos de Duero.

Por el Sur, El Carrascal(1225 m), Umbría(1172 m), La Loma(1100 m), Sierra Concejo(1122 m) son cumbres que nos hablan del tránsito hacia la Meseta.

Por el Oeste se va descendiendo con diferentes alternativas montañosas, desde Puerto Rico, Alto las Tasugueras(Alto las Torres(1300 m) hasta las Lomas de Hontoria.

Todo el relieve está surcado por continuas hondulaciones formadas por las cumbres y las depresiones.

Depresiones

Depresión del Arlanza.-Tiene su inicio en Sanza(Quintanar), en las cumbres del Norte; atraviesa el término de Quintanar de NE a SE; se une al Río Zumel y al Peñedillo cerca de la Industria de Hermanos Montero y Maderas Santamaría; pasa por el Puente Las Tres Vigas, Fábrica de Emilio Chicote, El Pago, Las Rinconadas, S, Juan y, bordeando Cuesta El Gallo, sigue el Valle de Vilviestre junto al Molino y las Piscinas Municipales, atraviesa el antiguo Puente Romano entre la dehesilla y el pueblo; superado el Molino de Agapito y las Tenadas, la Barreñona y el Pontón,

se entra en Los Vados(1107 m), para seguir por Hornillos y Alveinte a Castrillo de la Reina y Salas de los Infantes por el Valle del Arlanza

Depresión del Zumel(Valle de Regumiel).-Atraviesa de E.a O. los términos de Duruelo, Regumiel y Quintanar, Vilviestre y Palacios de la Sierra. Es recorrida por el Río Zumel que desciende desde la cumbre de Triguera en Regumiel, sigue los límites de Regumiel y Duruelo desde el Ronchal y va hacia el Oeste, cambiando de rumbo sus aguas, por el Valle de Regumiel, Ropinedos y La Mata. En Revenga, se le une el río Torralba que, a su vez, nace cerca de Triguera en el término de Quintanar, sigue la depresión por El Pimpollar, Cañucar y, por la izquierda, recibe aguas del Penedillo que, pasado el Puente la Vadera, se une al Arlanza cerca de las industrias Maderas Santamaría y Molino de papelera Montero.

Depresión del Duero

Arranca de la cumbre del Urbión y, después de recibir las aguas del Penedillo y Triguera, atraviesa el amplio valle de Covaleda y por Salduero y Molinos pasa a engrosar el Pantano de la Cuerda del Pozo en Vinuesa-Molinos. Allí se comunica con la depresión del Revinuesa.

Las depresiones anteriormente descritas están recorridas por una de las principales vías de comunicación de la Comarca de Pinares, la Carretera Salas de los Infantes

(Burgos) a Cidones(Soria), en un recorrido de unos 50 Km.

Existen otras depresiones secundarias, normalmente recorridas por pequeños ríos: Terralba, Triguera, Lapaul, Navaleno, etc. que dan a la Comarca Serrana una forma suavemente ondulada.

En el sur, no existen grandes desniveles como en el NE. Las mayores altitudes hemos visto que apenas superan los 1100 m. Allí comienza la transición del Sistema Ibérico hacia la Meseta Central Castellana. En el Sur no existen depresiones tan importantes como en el Norte. El cauce de cada uno de los ríos va recorriendo pequeñas depresiones que separan sierras de altitudes medias o bajas. Así sucede con el río Abejón, el Rinieblas, el Vadi-llo, de la Beceda, el Lobos, Laprisno, el Navaleno, etc...

La Comarca Pinariega es eminentemente selvática, pues el pino ocupa una superficie que se aproxima al 70% del total. En la zona NE hay pueblos que superan el 92% de su término: Quintanar, Regumiel, Duruelo, Covalada, Canicosa, ...

La Comarca de Pinares, La Sierra, es un escenario propio de montaña que nos da un modo de vida diferente a otros escenarios de Castilla, dentro de idénticas coordenadas físicas, económicas e históricas. Características que van a ser condicionante y causa de una industria de transporte durante toda su vida.

El Clima

El clima es un factor de vital importancia en la Comarca de Pinares. Situada en el centro de España, los rasgos climáticos de la zona, son los que corresponden al clima continental. Pero está afectado por la elevada altitud, la vegetación y las abundantes precipitaciones.

Dos son los factores climáticos más importantes a destacar aquí: Las temperaturas y las precipitaciones.

Precipitaciones. - Por su situación en la Iberia Seca, las precipitaciones debieran ser bajas.

La parte septentrional, con altitudes, hasta los 2220m destaca por sus abundantes precipitaciones. Quintanar, Regumiel, Duruelo, Covalada, Salduero... son municipios que superan ampliamente las isoyetas de los 940 mm. En las cumbres se superan con facilidad los 1100 mm. Se asemejan en esta faceta a las regiones norteñas de la Iberia Húmeda.

En los pueblos de la parte Norte o septentrional: Neila, Quintanar, Regumiel, Canicosa, Regumiel, Duruelo, Covalada, nieva abundantemente. Existen zonas, en el término de estos pueblos, zonas umbrías, en las que la nieve dura de un año para otro! "Cae la nieve sobre la nieve", como dice Gerardo Diego. (142)

Temperaturas. - La altitud y la situación en el interior de España son factores que intervienen en la temperatura. La Comarca es una de las zonas más frías de España. Se caracteriza por una temperatura media anual de

de 9° C en el Norte; y en el Sur, puede llegar a 10° C. A igual latitud en el Mediterráneo, se da la isoterma de 16° C.

El mes más caluroso es Julio (15 de Julio a 15 de Agosto), y el mes más frío, Enero. En este mes, las temperaturas medias son de 1'5° C a 2° C en el Norte. La temperatura media más elevada se da en Julio.

Características físicas que influirán decididamente en los serranos, en su vida, en su industria de los transportes, ayer con los carros de bueyes, hoy, con los camiones.

GEOLOGIA

TECTÓNICA

La Comarca Serrana está enclavada en el Sistema Ibérico en cuya formación se superponen dos estructuras tectónicas: la herciniana y la alpídica.

En su mayor parte, está ocupada por terrenos mesozoicos, aunque en el espinazo de la Sierra de Nella-Urbión, próximos a la Sierra de la Demanda, se encuentran formaciones paleozoicas del cámbrico.

La era secundaria o mesozoica se caracteriza por su calma orogénica, transgresiones y regresiones marinas y un arrasamiento de la tectónica herciniana.

La estructura herciniana nos muestra los estilos de plegamiento y fractura. La estructura alpídica se extiende por la casi totalidad de la Comarca de Pinares

El jurásico está presente en más del 90% de la Comarca.

Hay pliegues isoclinales, suaves y simétricos. Es transgresivo en el lías y regresivo en el dogger y malm. La parte comprendida entre la carretera Burgos-Soria y las montañas del Norte y O., está dentro del jurásico malm en fase wealdica, y al Sur de dichas carretera y la Sierra de Cabrejas, dentro del cretácico.

En general, las montañas del S. Ibérico, las de la Comarca de Pinares, son mezcla, pues, de plegamientos y fracturas. Por su estilo tectónico, se las llama sajónicas por ser mezcla de plegados y fallas. En el estilo sajónico alternan montañas de plegamiento jurásico y de bloque germánico.

Historia geológica

La estratigrafía de la Comarca de Pinares comienza en el paleozoico, a principios del cámbrico con una sedimentación marina. El paleozoico, desde el cámbrico, no está precisado y, exceptuada alguna prolongación de la Sierra de la Demanda y algo de la de Neila, en la que existen formaciones del cámbrico, no parece que haya restos de la era arcaica.

El Trías comienza en la zona desde el principio, uniendo el pérmico paleozoico con el Buntsandstein en Palacios de la Sierra y prolongándose, próximo a éste, hasta el Keuper.

Junto a estos terrenos, existen otros indiferenciados que en el término de Palacios podían ser del pérmico y, en Vilviestre y C anicosa (El Barrancón) pertenecerían al Trías -Juras.

La inmensa mayoría de los pueblos carreteros se hallan dentro de la secundaria y dentro de la misma, más de un 80% en el jurásico malm en fase weáldica. El resto en el cretácico, excepción hecha de las pequeñas formaciones del cámbrico y el Trías.

Materiales

Desde la Sierra de Cabrejas hasta la de Urbión y de Neila, desde la de Duruelo hasta Palacios, predominan los materiales del jurásico Malm: cuarcitas conglomeráticas y arcillas arenosas.

Desde el Valle del Revinuesa, Molinos-Salduero, siguiendo el Ebrillos, Cabeza Gorda, Cabezas Altas, El Barrancón hasta Palacios, una amplia faja de cuarzarenitas domina el paisaje, dentro del jurásico. Junto a ellos, en Palacios, existen afloramientos del triás y pérmico.

En el Valle del Revinuesa y SE de Quintanar hasta Revenga, hay formaciones cuaternarias del pleistoceno y holoceno, al igual que entre Vilviestre y Palacios. En Hontoria y San Leonardo existen zonas indiferenciadas, tránsito entre jurásico y cretácico. En Arganza, Casarejos, Vadillo, Herrera, Cabrejas, Cubillo, Muriel, predominan terrenos calizos, arenas y areniscas-calizas y conglomerados al lado de terrenos indiferenciados al pasar la falla de Hontoria, S. Leonardo, Casarejos, Vadillo y Cubillo.

Los terrenos del pleistoceno y holoceno, Valle de

Revinuesa, zona de Palacios y Quintanar-Revenga, son de arcillas, arenas, gravas, limos y terrazas, indiferenciadas.

En Hontoria, Arganza y S. Leonardo se encuentran carniolas y calizas de color gris oscuro con espesores considerables.

En Neila y Quintanar, las calizas y margas son más arenosas y contienen, a veces, pequeños guijarros de cuarzo. En estas calizas hay fósiles.

Las pizarras de Urbión contienen con frecuencia restos de trilobites, sobre todo en la base, en donde las pizarras son margosas y pasan a formar módulos de calizas. (143)

En el Malm, cesa el depósito de caliza y el mar se retira de la parte de Hontoria y S. Leonardo, retrocediendo hacia Canicosa, Quintanar, Regumiel, Duruelo, Covaleda...

En las cumbres del Norte, predominan los tipos de rocas de fase weáldica: areniscas cuarzosas, cuarzarenitas de grano intermedio y grueso. Todas estas rocas clásticas constituyen más de un 80% del total de la fase weáldica de la Comarca Serrana.

La Comarca de Pinares, la Sierra, es un escenario propio de montaña que nos da un modo de vida diferente a otros escenarios de Castilla. El clima, la vegetación, la fauna, el pinar, avalan la anterior afirmación.

El escenario geográfico es apto para los pinares, lajados y robledales, materia prima que facilitará el transporte. Causa importante que impele al serrano a su quehacer itinerante en el tiempo.

2.- ESCENARIO HUMANO

2.1 HISTORIA DE LA COMARCA DE PINARES BURGOS-SORIA

Prehistoria

Hace más de 10.000 años, acabó el período glacial y se pasó a un clima semejante al de hoy. Desciende la caza. Cambia las comodidades de vida y se da paso al serrano actual. Se pasa a una vida sedentaria aunque la zona sigue siendo predominantemente pastoril; existe el nomadismo pero con asentamientos tribales por todo el territorio. El hombre cuece alimentos en basijas cerámicas y sus herramientas son de piedra pulimentada. En los cientos de años de la cultura neolítica existieron muchas tribus pues por toda la geografía se encuentran restos de su industria.

Son muestra de la cultura neolítica, lascazoletas grabadas en piedra de Duruelo, Quintanar, etc. Los petroglifos de La Cerca (Quintanar) pertenecen a la misma época.

La Edad de Bronce nos muestra su presencia con vasos argáricos, puntas de flecha lanceolada, cuatro hachas de bronce, puñales líticos, etc. en un yacimiento de Covalada. En Palacios, el Alto del Castillo estaba ya poblado en la Edad de Bronce o de Hierro.

En el Museo de Silos, según noticias de Martínez Santaolalla, se exponía un hacha pulimentada de diorita, hallada en Quintanar. (144). También habla de un vaso preargárico en el mismo pueblo y de un yacimiento azillense, en Cueva Cachorro (Quintanar). En esta cueva, nos habla Gon-

zález Salas de hallazgos de cerámica. En Huerta de Sanza (Quintanar) nos habla dicho autor de hallazgos de cerámica todo del neolítico.

Mélida, J. R., en el término de Peña Rota (Salas) habla de restos neolíticos. En Huerta de Arriba los hay de la Edad de Bronce, al igual que en Tolbaños, Hontoria del Pinar (Castiello de Navas) y en casi todos los pueblos de la Comarca que estudiamos,

Celtas.—Proviene en el último milenio a J. C.

Celtíberos.—Sabemos que los celtas estaban en esta zona: los que viven en el norte del Duero... en los Idúbeda... (145)

Cuatro eran las tribus celtibéricas en la zona: pelendones, arévacos, titos y belos. Sus culturas eran semejantes. Su vida era agrícola y pastoril, ocupándose menos tiempo en la guerra. Según el lugar que habitaban tenían nombres específicos. Los que vivían en los pinares, vetos; en el Duero, duratos, etc. (146)

Los pelendones

Ocupaban la comarca de Pinares.

Civilización.—Las mujeres vestían una túnica larga, de vivos colores y un manto de amplios pliegues. Estrabón nos dice:

"Viven como los lacedemonios; untan sus cuerpos dos veces al día con aceites; usan braseros de piedra; se bañan con agua fría; sólo hacen una comida frugal, limpia y aseada; hacen sacrificios humanos; observan las entrañas de las víctimas y pronostican el porvenir. Viven con frugalidad, beben agua, y duermen en el suelo; de-

jan crecer su cabellera como las mujeres; se alimentan de bellotas que muelen y con su harina hacen pan.

Destacan por su arrojo. Llevan la lanza una espada de dos filos que hiere de punta y tajo y al brazo, la "cetra", escudo de cuero por lo que César llamó a España "la cetrata". (147)

Religión

Eran panteístas naturalistas, adoradores de la naturaleza. Adoraban a un dios desconocido al que rendían culto todos los meses, en la época de luna llena, por la noche, delante de la puerta de sus casas.

) Rasgos humano

Fidelidad, gratitud y nobleza de carácter, amor a la independencia, arrogancia y desprecio de la muerte. Exponen a los enfermos en los caminos para aprovechar los consejos de los transeuntes.

Romanos

Desde el 197, pertenece la Comarca a la provincia Citerior. En el año 153, se sublevan los belos, titos y arévacos, dando lugar a los veinte gloriosos años de la guerra numantina. Los pelendones se les unen por estar coáligadas las tribus celtíberas. Pero, al caer Numancia, queda sometida toda la comarca. Se rompe la coalición ibérica, se sucede la dispersión de tribus y poblados, desapareciendo algunos. Los pueblos serranos son adscritos al convento jurídico de Clunia (Coruña del Conde). Estrabón nos habla de los pinares de la zona y de que se criaba en ellos un caballo pequeño, velocísimo, de papel importante en la caba-

llería romana, similar al de los Partos por su ligereza e impetuosidad en la carrera. (148) Plinio habla de la riqueza de mulos en la celtiberia. (149) Marcial de la negra lana de las ovejas pelendonas, "spanis". (150)

Los romanos fueron los verdaderos ingenieros de caminos. Ellos trazaron varias vías o caminos que después utilizaron los carreteros de la zona:

Vía de los Pelendones, que desde Quintana del Puente subía por el Valle del Aralanza, Salas, Palacios, Vilviestre y Quintanar por el Valle del Zumel unía con Molinos y Salduero. Otra rama iba por Sanza a unir por El Collado con Canales .

La Senda Soriana que atravesaba el corazón del Norte de los pueblos serranos y enlazaba con la anterior por Duruelo , Regumiel y entraba al término de Quintanar por la Horca, Tenada Luisillo y S. Martín, Sanza y El Collado.

Vía Clunia - Canales (151) cuyo recorrido era: Canales, Tolbaños, Quintanar, Hontoria, Ucero, Uxama que viene a coincidir con el señalado por otros: Clunia, Uxama, Ucero, La Galiana, Hontoria, Canicosa, Revenga, Sanza, Neila, Canales.

Vía Virovesca-Atiliana (152) Era un ramal hacia el Sur de la calzada Tarraco-Asturias por Briviesca. Atiliana sería una mansión situada en el actual Quintanar de la Sierra.

Poblamientos antiguos.-Edad Media .-Son muchos los poblamientos que se encontraban en la Comarca durante la E.Media y el P.Luciano Serrano en el Cartulario de Arlanza nos cita.Algunos fueron meros refugios utilizados durante la Reconquista que desaparecen al mejorar las condiciones según iban avanzando las líneas de la Reconquista.

Peñas Albas,Villa Omer,Riocabrones,Busto Mediano, Cuyacabras,El Castillo,Revenge,etc.son ejemplos patentes.Algunos se concentraron formando concentraciones mayores que dieron lugar a los pueblos actuales.

Entre los pueblos pertenecientes a la Hermandad los había de realengo y de señorío.Realengo:Covaleda,Duruelo Molinos de Salduero,Palacios.Los Duques de Veragua fueron Señores de S.Leonardo,Navaleno,Casarejos,Vadillo,Arganza, D.Juan Asensio de Millán lo fue de Quintanar,el Duque de Frías,de Vilviestre;los Manrique de Lara disfrutaron del señorío de varios pueblos en determinadas épocas y durante el siglo XIII fueron señores de casi todos los pueblos de señorío de la comarca los abades y monjes del Monasterio de San Pedro de Arlanza.

En los pueblos de señorío,representaba al señor un letrado como Alcalde Mayor y la justicia ordinaria estaba en manos de dos alcaldes ordinarios.

La toponimia y onomástica nos habla de la abundancia de judíos y vascos en la zona.Los apellidos de Miguel,de

Pedro, de Mateo, de Juan, Ruiz, Bartolomé, etc. al igual que los de Ureta, Urbieta, Ibarlucea, Zuazquita, Olaia, Muñuzguren, Urbión, Zurrakin, otana, chala, zarrakatanita, pinchincharra, etc..y así podríamos seguir con cientos de palabras de indudable procedencia judía y euskara, que nos hablan del derecho de presura que Fernán González concedió a los vascos para que ocuparan las tierras hasta el Duero según iba avanzando la Reconquista.

2.2.-ESTUDIO DEMOGRAFICO DE LA ZONA A PARTIR DE LA EDAD MODERNA

Al efectuar el estudio demográfico de la Comarca de Pinares Burgos-Soria, de los pueblos que formaban la Cabanía Real de Carreteros, salta a la vista que se trata de un escenario inserto en una inmensa masa boscosa con un clima de montaña difícil y unos medios difíciles de subsistencia. Esta realidad específica es la que define demográficamente a los casi 650 km². de extensión territorial pinariega.

Extensión de múltiples cumbres nevadas en la soledad de los tiempos; pinares llenos de vida animal, pero espacios fríos y de enormes vacíos demográficos donde se escucha el poderío del lobo, del ciervo, del corzo, del águila real, de la cabra, el retozar de los corderos y el mugido del buey y de la vaca serrana.

Efectuar el estudio de cada uno de los pueblos de la Comarca resultaría largo y prolijo. Después de hecha una breve reseña del movimiento poblacional anterior al siglo XX y después del siglo XX, basados en los gráficos correspondientes, lo haremos con detalle sobre uno de los pueblos significativos de la zona y del que encontramos noticias suficientes como para ser significativo.

2.2.4-EVOLUCION DEMOGRAFICA EN LOS PUEBLOS DE LA HERMANDAD

La función prioritaria de la carretería y la explotación forestal, se refleja claramente en la evolución demográfica del Antiguo Régimen y en la estructura moderna de los pueblos de la Hermandad.

Esta afirmación queda patente al examinar las cifras poblacionales anteriores al siglo XX, años en los que predomina la industria carreteril y los censos del siglo XX en los que el epicentro se sitúa en la industria maderera derivada de sus pinares. El pinar, con su abundante pasto, es un medio ideal para la cría de ganado vacuno propio de la carretería.

Evolución demográfica anterior al siglo XX

Ya antes de que los Reyes Católicos instituyeran la Real Cabaña De Carreteros del Reino en 1497, los serranos de la Comarca de Pinares Burgos-Soria, estaban organizados en Hermandad. Y esto suponía una industria floreciente en la sierra, causa de sustantiva inmigración.

A primeros del siglo XVI estos pueblos se encuentran entre los más poblados de Castilla debido a su saneada economía.

En el pueblo que estudiamos como ejemplo, Quintanar, leemos en sus archivos:

"...lo otro porque dicha villa se compone de más de duzientos vezinos y todos ellos o los más, ricos y acomodados..." "...porque en el discurso del año hacen muchas y considerables ofrendas de pan, vino y otras cosas..."(153)

Palabras que nos confirman la vida próspera de los habitantes de la villa. El dinero corre con fluidez a casa de la carretería. Lo mismo podría decirse de cualquier pueblo de la Hermandad.

El ritmo de crecimiento poblacional en el Antiguo Régimen, es similar, mutatis mutandis, al de España. Si comparamos los gráficos relativos a España y Quintanar comprobamos que la afirmación es real.

El Antiguo Régimen español, como el de otros países se desarrolló durante la Edad Moderna, "bajo el signo de la mortalidad catastrófica".(154)

Población y subsistencias.-

"...Las crisis demográficas suelen aparecer en estrecha relación con la carestía del alimento de base(trigo como más corriente)".(155)

En las épocas de escasez de subsistencias, en los años críticos, había carencia de grano, los precios se disparaban y los pueblos de pecheros sufrían las consecuencias del hambre y con ella las epidemias y la mortalidad. Toda la comarca Pinariega está encuadrada en un terreno

im propio para producir las subsistencias necesarias y así
leemos en algunos documentos de los pueblos:

"...por parte de la villa de Quintanar de la Sierra, me ha sido suplicado que teniendo consideración a que la dicha villa es de poca vezindad y de gente muy pobre y nezesitada a causa de la poca cosecha que ay en ella..."(156)

"...porque no tienen otro aprovechamiento mas que sus ganados de carretería y aprovechamiento del monte porque no se coge ni siembra pan ni vino ni legumbres ni se coge y viven de acarreo (157)

Otro documento de 15 de Octubre de 1789 dice:

"Que hallándose aqueklla villa y común de vezinos en la mayor estrechez y miseria por el excesivo y sumo precio de todos los granos y en especial del trigo a causa de no cogerse en ella alguno por la mala calidad de su terreno esteril y montuoso..."(158)

Como consecuencia aparece el fantasma del hambre que, unido al clima, hacía estragos en la población y en los animales,

"...pues son de la C abaña Real que también se halla muy disminuida a causa de la mortalidad de ganados ocurrida en la anterior ynbernada muy larga y rigurosa viendo perecer a la mayor parte de sus pobres vezinos y allarse destituidos de todo medio para poder proporcionar la compra de los granos precisos a su sustento..."(159)

Son muchos los documentos que nos hablan de la falta

de subsistencias y al mismo tiempo de las consecuencias fatales de esa falta, "viendo perecer a sus pobres vecinos". Queda probada la teoría de Jean Meuvret, correlación entre subsistencias y población, exacta coincidencia entre las curvas de mortalidad y del precio del trigo, en tiempo de hambre. (160)

A mayor mortandad, mayor natalidad.— Los gráficos de nacimientos y muertes nos hacen llegar a la afirmación de que existe una correlación inversa entre mortalidad y natalidad.

En la segunda mitad del s. XVII, a las cumbres más elevadas de muertes, siguen las mayores simas de nacimientos.

Estas crisis, años 1659, 1685 y 1699, coinciden con las mismas a nivel nacional. En los siglos XVIII y XIX, observamos idéntica correlación. Las cotas de 1918 y 1938 corroboran también dicha afirmación.

A mayor precio del trigo, menos nacimientos.— En los años en que el trigo tiene mayores precios, 1678-1683-1684-1692 y 1697, observamos menos nacimientos, 1678, 1684, 1692 y 1697. Y a la inversa: a menores precios del trigo, 1674, 1677, 1680, 1682, 1686, 1698 y 1700, mayor natalidad, 1678, 1680, 1688, 1693 y 1698.

Subsistencias y población, muertes y nacimientos, precios del trigo y nacimientos, correlaciones a tener en cuenta en nuestro caso.

En el gráfico de la evolución demográfica de los pueblos encuadrados en la Hermandad, anterior al siglo XX, podemos ver el movimiento poblacional con datos básicos del Catastro, Loperráez, Miñano y Madoz, 1855, 1887 y 1900.

En general todos los pueblos tienen un crecimiento positivo desde mediados del XVIII hasta el último cuarto del mismo. Son Covalada y Palacios los de mayor población, seguidos de Hontoria y Quintanar. Antes de coronar el siglo XVIII, la carretería empieza su deflacción y ese hecho incide en la disminución demográfica. Los pueblos al 90% dedicados al transportes de la carretería disminuyen drásticamente su población su población: Quintanar, Canicosa, Regumiel, Vilviestre, Duruelo, Covalada, Salduero, Navaleno, Casarejos, Vadillo; y los que tienen algo de agricultura y ganadería ovina, se mantienen: Palacios, Hontoria, S. Leonardo...

Los pueblos serranos, lo vemos plenamente en el ejemplo de Quintanar, tuvieron más habitantes en el primer cuarto del siglo XVI.

Al igual que Castilla, los pueblos carreteros son de inmigración y experimentan un aumento considerable en dicho siglo. Desde mediados del XVI, hasta finales, la población de nuestra zona, inmersa en Castilla, sigue idéntico ritmo.

Las pestes causan sus muescas en determinados años, espe-

cialmente en la última década del siglo XVI.

Siglo XVII. En este siglo, nos encontramos con un elevado número de pestes, y nuestros carreteros sufren todas en sus carnes.

Desde finales del XVI, hasta el primer cuarto del XVII, hay un bajón en la población general. Hacia 1625, se recupera y aumenta hasta mediados de siglo.. El impacto de la peste del último cuarto de siglo es patente en la Comarca con un descenso casi de la mitad. Pero la recuperación es rápida ya que a finales del siglo existe un equilibrio con respecto a los primeros años del mismo. La tesis equilibrista de Ruiz Almansa se cumple en nuestro caso.

En este siglo, mejor que en otros, se palpa la relación entre pestes y nacimientos, entre muertos y nacimientos: a más pestes y muertos, menos matrimonios y menos nacimientos.

Siglo XVIII. El antiguo reino de Castilla la Vieja lo formaban Burgos, Soria y Avila. En el siglo XVIII aumenta la población española en un 50% pues las pestes desaparecen y se instaura una nueva política. Burgos cuenta con la mayor población de Castilla la Vieja .

En este siglo, tenemos dos cotas marcadas por el Catastro y Loperráez, a mediados del siglo y en el último cuarto del mismo.

Las diferencias no son muy importantes, excepción hecha de Covalada que disminuye en 76 vecinos y Salduero en 43. Palacios aumenta en 15; San Leonardo en 49; Duruelo, 18; Navas, 12, Regumiel, 4...

Acaba el siglo con ligeras diferencias respecto a la mitad del mismo, quizás con pequeñas alzas. Quintanar, Regumiel, Vilviestre, San Leonardo, Duruelo, Navas, Casarejos experimentan ligeras mejorías, según puede observarse en el gráfico correspondiente.

El siglo XVIII, reconocido como el de la recuperación económica y demográfica, especialmente en la época de Carlos III, queda reflejado en la Comarca de nuestro estudio como siglo de equilibrio poblacional con ligera alza.

El privilegio de la corta de pinos del que van a disfrutar todos los pueblos de la comarca, supuso en este siglo una revitalización económica que incidirá positivamente en el aumento de población.

Siglo XIX. La crisis de los transportes, debido al hundimiento de la Real Cabaña de Carreteros, al desaparecer los privilegios o no hacer caso a las disposiciones reales para que se cumplieran, se refleja en el siglo XIX.

Hasta 1827 el aumento es constante y, en algunos casos importante, como en Hontoria, Quintanar...

En el Censo de Miñano, se observa un crecimiento ge-

neral de los pueblos carreteros, al igual que una disminución espectacular en un período de 25 años, más o menos hasta 1850. Madoz en ese año detecta la baja considerable. En 1855 la población sigue más o menos igual que en 1850.

En el censo de 1887, el tirón que se experimenta es muy importante, pues a excepción de Salduero, todos los pueblos de la Hermandad aumentan y de manera muy considerable, en especial Quintanar, Canicosa, Covalada, San Leonardo, Palacios, Vilviestre, Duruelo y Hontoria. Salduero varía poco y Regumiel, Navaleno, Casarejos y Vadillo, como aldeas de San Leonardo no poseemos datos suficientes.

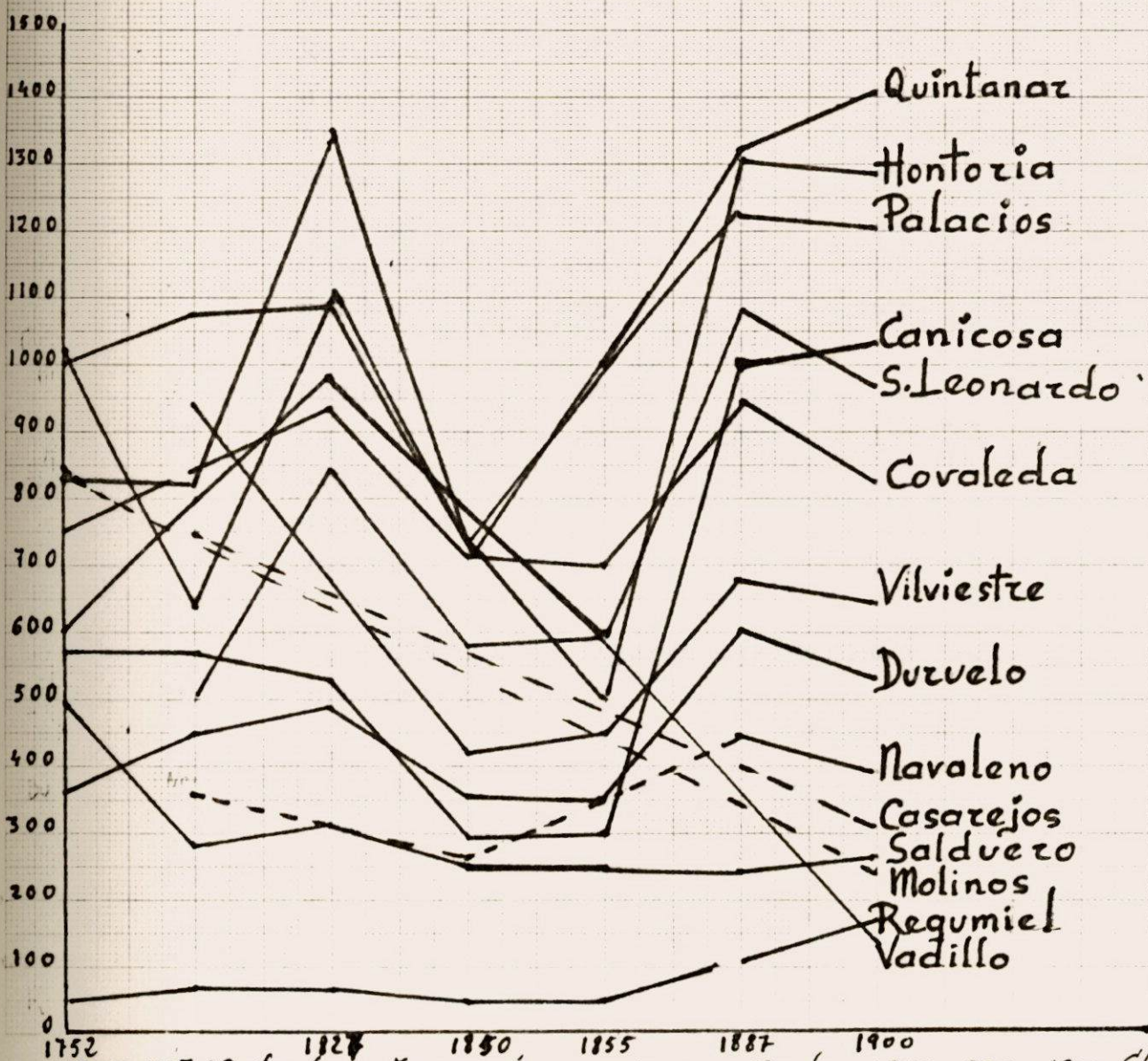
El hundimiento de los transportes, trajo consigo el de la población. La emigración pinariego-serrana se deja sentir. De pueblos de inmigración, se convierten en pueblos de emigrantes.

Las crisis bélicas del siglo, Guerra de la Independencia y Guerras Carlistas, tuvieron especial importancia en la zona pues fueron los pueblos de la Comarca escenario excepcional de antedichas guerras.

La década del 30 al 40 fue la época peor para los pueblos carreteros.

El epicentro industrial pasa ya con claridad a la madera que desde este siglo va a marcar las cotas poblacionales.

Evolución demográfica de la Hermandad Carretera anterior al siglo XX



FUENTE: Catastro, Lopezraez, Miñano, Madoz, 1855, 1887 y 1900. Elaborac. propia

Desde 1887, llegamos al siglo XX(1900), y en este breve espacio de 13 años aumentan Quintanar, Canicosa, Regumiel y Salduero. Disminuyen Hontoria, Palacios, San Leonardo, Covalada, Vilviestre, Duruelo y Navaleno. Del resto, no tenemos datos suficientes.

	POBLACION ANTES DEL SIGLO XX					
	Catastro	Loperraez	Miña.	Madoz.	1885-1887	1900
Palacios	200	215	219	147	200	1255-1221
Vilviestre	-	188	136	84	90	680- 644
Quintanar	150	-	187	142	200	1323-1402
Canicosa	114	113	105	59	60	1008-1037
Regumiel	10	14	13	10	-	- 272
Hontoria	166	164	270	147	100	1306-1284
Aldea	74	66	-	40		
Navas	79	91	87	34		
Duruelo	73	91	98	71	70	601-530
Covalada	204	128	220	144	140	949-827
Salduero	99	56	62	50	50	242-263
Molinos	-	169				244-224
Navaleno	60	72	-	52		447-393
San Leonardo	85	160	197		120	1080-963
Arganza	36	83				
Casarejos		150				401-352
Vadillo		100	168	115	120	1433

Hasta 1885 figuran los vecinos y hasta 1900 los habitantes.

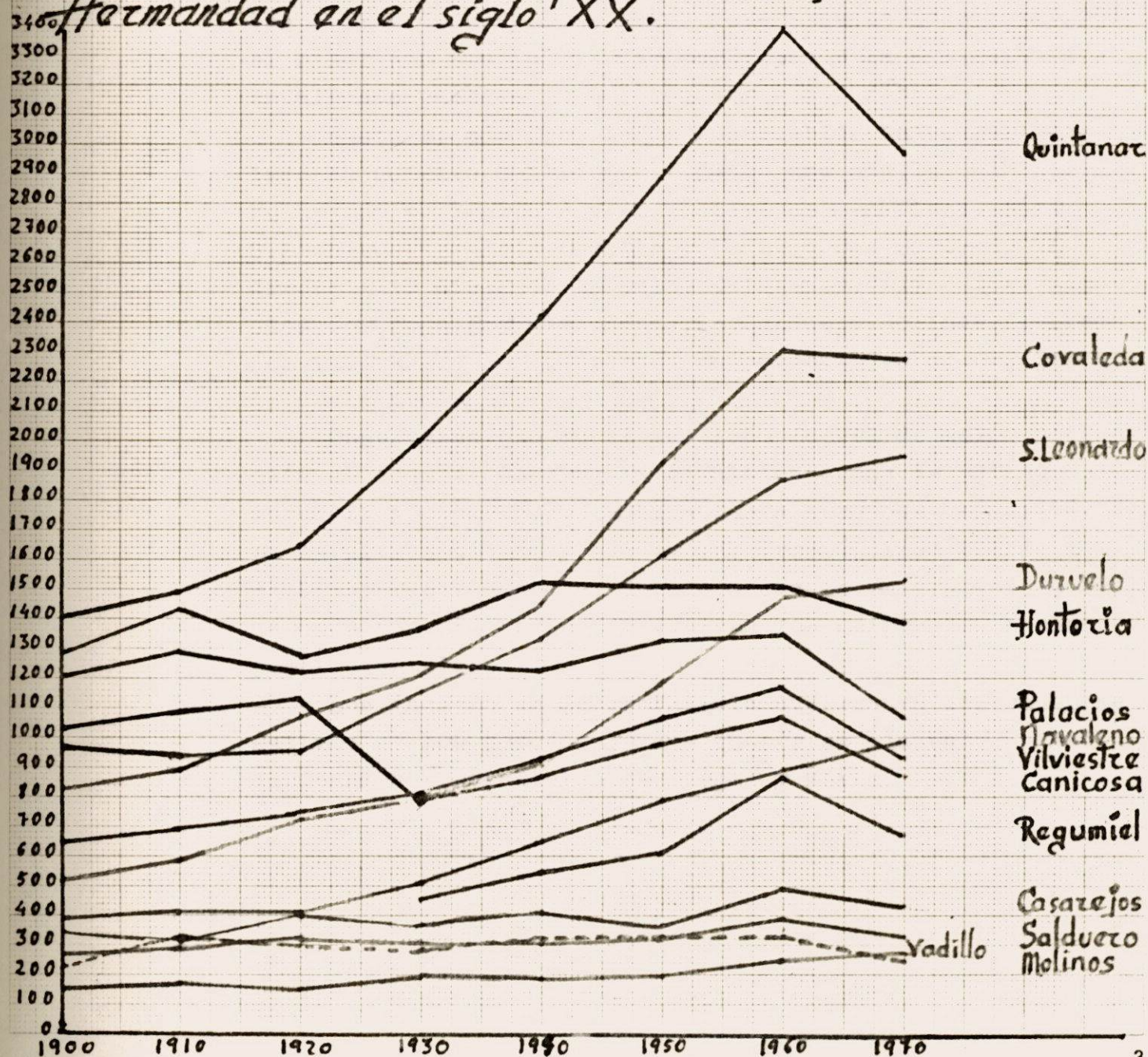
POBLACION DE LOS PUEBLOS DE LA COMARCA PINARIEGA
DURANTE EL SIGLO XX

	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980
Palacios	B-1204	1294	1220	1258	1230	1332	1349	1061	
	B-1221-	-1374-	1375-			-1373-	1412-	1114-	
Vilviestre	H-644-	694-	757-	806-	939-	1064-	1169-	939-	
	D-663-	-	797-	841-		-1123-	1273-	1041-	
Quintan.	H-1402-	1487-	1657-	2017-	2425-	2919-	3395-	2971-	
	D-1459-	-	1718-	2096-		-3069-	3588-	3129-	
Canicosa	H-1037-	1087-	1129-	799-	874-	980-	1062-	865-	
	D-1105-	-	1247-	861-		-1059-	1144-	965-	
Regumiel	H- X	X	X	492-	541-	614-	862-	670-	
	D-			472	-	675-	903-	722-	
Hontoria	H-1284-	1437-	1274-	1364-	1527-	1503-	1516-	1381-	
	D-1301-	-	1404-	1363-		-1657-	1958-	1501-	
Duruelo	H- 530-	586-	730-	802-	933-	1199-	1467-	1525-	
	D- 594-	-	748-	821-		-1230-	1477-	1567-	
Covalada	H- 827-	897-	1063-	1214-	1453-	1928-	2306-	2280-	
	D- 868-	-	1120-	1270-		-1935-	2329-	2309-	
Salduero	H- 263-	291-	327-	308-	302-	323-	382-	335-	
	D- 243-	-	328-	325-		- 328-	404-	364-	
Molinos	H- 224-	334-	306-	285-	312-	324-	334-	247-	
	D- 229-	-	310-	292-		-323-	353-	272-	
Navaleno	H- 393-	406-	412-	512-	646-	793-	895-	995-	
	D- 399-	-	437-	586-		- 796-	1011-	1014-	
S. Leonar.	H- 963-	940-	953-	1160-	1331-	1616-	1860-	1943-	
	D- 985-	-	1031-	1223-		-1699-	1952-	1955-	
Casarej.	H- 352-	324-	402-	362-	402-	363-	494-	447-	
	D- 308-	-	437-	372-	431-	- 368-	530-	447-	
Vadillo	H- 148-	162-	150-	194-	193-	198-	245-	251-	
	D-	-	156-	195-		- 202-	259-	255-	

FUENTE: CENSOS NACIONALES DE POBLACION.

En el cuadro presente figuran los habitantes de hecho y de derecho conocidos.

Evolución demográfica de los pueblos de la Hermandad en el siglo XX.



FUENTE: CENSOS NACIONALES DE POBLACION Y ELABORACION PROPIA

Siglo XX. El crecimiento general es de signo positivo ascendente en todos los pueblos. Las dos excepciones son la Mortalidad de 1918 y la guerra del 36 con repercusiones indudables.

Pero en este siglo, al no existir el transporte de los carros de bueyes, el signo determinante lo constituyen el pinar con sus industrias derivadas y la agricultura, en algunos pueblos aunque con signo muy débil.

Hasta el año 1960 todos los pueblos han experimentado un aumento considerable. Desde ese año, la emigración ha dejado su impronta y el declive es manifiesto. Sólo S. Leonardo, Navaleno, Duruelo y Vadillo han mostrado un crecimiento discreto. El resto; Quintanar, Vilviestre, Palacios, Canicosa, Regumiel, Hontoria, Salduero, Molinos, Casarejos y Covalada han decrecido en porcentajes superiores a la media nacional.

Observamos que en el año 1960 fue el de mayor población de toda la Comarca. En el último censo la población ascendía a unos 15.900 habitantes, número que descendió en la última década y que en los tres últimos tiende a equilibrarse y ascender debido a que la emigración se hace cada vez más difícil y vuelven los emigrantes a sus pueblos natales.

Los índices de decrecimiento superan en los casos negativos el 10%, porcentaje que supera ampliamente la media nacional y provinciales de Burgos y Soria.

Las perspectivas poblacionales de la Comarca no son nada alagüeñas. Solamente S. Leonardo, Duruelo, Navaleno y Covalada dan señales felices de un resurgir basados en la industria de la madera. El resto de los pueblos parece que duermen el letargo de la montaña y se sienten impotentes .

Ganadería y madera son las soluciones de la zona. La industria derivada de esas dos fuentes de riqueza será la que salve a la sierra. Pero no marchando individualmente sino organizando una mancomunidad que explote en común la inmensa riqueza que dan los pinares en madera y en ganado. Será la única manera de evitar el paro, la emigración y la pobreza.

El serrano

Loperráez nos habla de los serranos pinariegos (vetos) y dice:

"Son generalmente afables, muy sobrios en el vestir y comer y sufridos en sus trabajos; de ingenios despiertos y claros; desidiosos en adelantar en sus conveniencias... acomodándose a vivir con las producciones escasas del país sin envidiar las de otros (161)

Antonio Machado dice que el serrano es "pequeño, ágil, y sufrido.

El pinariego o serrano es de mediana talla, nervudo, fuerte, sindego, sufrido, valiente, leal, comunicativo, abierto, individualista, orgulloso y poco emprendedor. Inteligente y poco razonador, piensa mucho los pros y los contras a la hora de los negocios y así pierde muchas y buenas oport-

tunidades. Es mezcla de celta-judío-vasco y castellano.

El mismo autor antedicho nos habla de la mujer serrana que cultiva la tierra, corta pinos, guarda ganados, lleva las carretas si es necesario. No pueden preocuparse de la educación y crianza de sus hijos ni de aprender a coser para vestir bien. De ahí que no usen sábanas, no lleven camisa y que la mayoría no sepan coser ni hacer medias. Las que hacen medias, en lugar de con huso, con un canto y un palo que lo atraviesan, dando a su extremo para que tuerza. Las mujeres visten pobremente aunque en otros lugares viven peor; van ligeras de ropa para los trabajos. Su único vestido era la jornea, vestido de paño vasto hecho en la sierra con lana burda de la zona. Tenía forma de saco con un agujero para entrar la cabeza. Les llegaba hasta los pies y era muy ceñido. Fabricaban gamellas y artesones.

A continuación hacemos referencia a la evolución demográfica de uno de los pueblos serranos, carreteros para que sirva como ejemplo ya que los demás siguieron la misma línea hasta nuestros tiempos con pequeñas diferencias sin importancia.

2.2.2-EVOLUCION DEMOGRAFICA DE QUINTANAR DE LA SIERRA, UN PUEBLO DE LA COMARCA DE PINARES , PERTENECIENTE A LA HERMANDAD DE LA CABAÑA REAL DE CARRETEROS BURGOS-SORIA. (162)

Desde el Concilio de Trento, casi, tenemos datos para poder hacer el estudio de esta población. Lo efectuaremos siglo por siglo para poder ver con claridad la influencia que en cada momento tuvo la Carretería en el movimiento de la población.

SIGLO XVI

El 80% ó más se dedican al tráfico de la carretería de largas distancias. En total viven de la carretería un 90% de los habitantes.

En la primera mitad del siglo, Quintanar cuenta con más de doscientos vecinos. Leemos en un documento:

"...lo otro porque dicha villa se compone de más de duzientos vezinos y todos ellos o los más, ricos y acomodados...". (163)

Palabras que nos hablan de la vida próspera del pueblo en un siglo de buena industria del transporte. La población de Castilla experimenta un crecimiento entre 1541 y 1592-94. Quintanar, inmerso en Castilla, sigue idéntico ritmo. A finales de siglo, vemos una gran cuba producida por la peste de finales de siglo, 1590, de repercusión en la villa.

EVOLUCION DE BAUTISMOS, PARROQUIA DE S. CRISTOBAL (1555-1600)Quintanar de la Sierra

<u>Años</u>	<u>Bautismos</u>	<u>Años</u>	<u>Bautismos</u>
1555	15	1573	31
1556	21	1574	25
1557	10	1575	23
1558	7	1576	23
1559	6	1577	24
1560	7	1578	21
1561	6	1579	38
1562	7	1580	11
1563	6	1581	12
1564	5	1582	19
1565	8	1583	15
1566	5	1584	19
1567	2	1585	30
1568	9	1586	8
1569	17	1587	16
1570	18	1588	37
1571	13	1589	36
1572	16	1590	17

FUENTE : A.P.Q. Libro de Bautismos

El crecimiento de la segunda mitad del s.XVI es positivo. También el número de habitantes es mayor al final de dicho siglo. El siglo XVI es el siglo de oro de la economía española y paralelo va el crecimiento poblacional.

SIGLO XVII

La población de Quintanar en el primer cuarto del siglo XVII, ha sufrido un declive que arranca de 1596, año pestífero. Su población decrece hasta los 1000 habitantes pero se recupera en 1625, año en el que cuenta con 1115 habitantes de hecho; sigue ascendiendo hasta 1650, con 1500 habitantes, aunque la peste del último cuarto de siglo hace que disminuya hasta 774, lo que supone, con respecto al a años anteriores, un descenso del 50%. Se llega a finales de siglo con una recuperación en la cota de los 1010 hab. que iguala los que tenía al principio de siglo. La línea poblacional de Quintanar se mantiene equilibrada en el siglo XVII.

Nacimientos.-Desde 1653 se observa una marcha decreciente que se va recuperando desde 1659 hasta llegar a la mayor cresta en 1692. Las mayores cotas se dan en 1673 con 43, 1678 con 39, 1690 con 40, 1692 con 46 y 1698 con 38.

Defunciones.-Las pestes dejan su rastro negativo en los años 1659, 1684 y 1699. En los libros de difuntos se anotan muertes ocurridas en diferentes pueblos por donde pasan con sus carretas.

La mayoría de las muertes tienen lugar en los meses de invierno, Octubre-Marzo.

Mortalidad-matrimonios.-A mayor mortalidad se siguen menos matrimonios y menos nacimientos. Por ejemplo en 1695.

Lo mismo sucede en 1693-94, 1697-98. En 1699 decrecen los matrimonios y lo hacen a su vez los nacimientos. En 1695 se reflejan los efectos de las últimas pestes del siglo. También en 1699. En 1684 se da la mortalidad mayor con 53 defunciones, debido a una de las pestes más importantes del siglo. Se confirma lo que dice Dominguez Ortiz:

"La tercera etapa de morbilidad anormal castellana, fue la comprendida entre 1676 y 1685 que se prolongó por un decenio entero". (164)

DEFUNCIONES Y VECINOS.

EVOLUCION DE BAUTISMOS. PARRROQUIA DE S. CRISTOBAL (1600-1700)
Quintanar de la Sierra.

Años	Baut.	Def.	Vec.	Años	Baut.	Def.	Vec.	Años	Baut.	Def.	Vec.
1621-			-180	1665-24	-6		-216	1682-31-			18-
1624-			-185	1666-26	-4		-215	1683-29-			22
1625			-200	1667-22	-15		-223	1684-25-			53
1626			-199	1668-37	-5		-250	1685-28-			24 -150
1627			-201	1669-31	-26		-268	1686-33-			14
1633			-180	1670-28	±14		-270	1687-29-			10
1653-37				1671-28	-9		-269	1688-36-			16
1654-24				1672-24	-5			1689-30-			8
1655-24				1673-43	-20			1690-40-			8
1657-17				1674-37	-8			1691-24-			8
1658-21		-3		1675-36-	-25			1692-46-			11
1659-10		-37		1676-35-	-8			1693-31-			19
1660-16		-15-210		1677-34-	-15			1694-36-			11
1661-12		-12-214		1678-39-	-13			1695-27-			26 -135
1662-17		-6-221		1679-24	-17			1696 ³⁶ 34 -			25 -217
1663-18		-6-233		1680-35	-27			1697-25-			16
1664-10		-6-208		1681-34	-12			1698-38-			15 -180
								1699-32-			42 -182

SIGLO XVIII

El movimiento poblacional de Quintanar durante el siglo XVIII podemos considerarlos de signo equilibrado, con una pequeña elevación final. Empieza con 945 habitantes y acaba, ~~en~~ 1799, con 1015. A lo largo del mismo encontramos escasas diferencias. Se encuentra entre los pueblos más poblados de la zona. En 1753, tiene una población con un 65% de sus habitantes con menos de 40 años lo que le coloca entre los pueblos jóvenes. Se encuentra un número excesivo de viudas que, aun siendo jóvenes, no contraen nuevas nupcias. La realación de vecinos que cita el Catastro no es la misma que figura en los libros de vecinos del Ayuntamiento para el mismo año. El número de hombres supera al de mujeres en todas las edades pues incluso hay 12 hombres más en los menores de 18 años.

Movimientos naturales.— Destacan las muertes de 1727 a 1735 y las de 1742 con 101 muertos. Desde 1729, en menos de un cuarto de siglo, tenemos en Quintanar muchos años catastróficos. ¿Cuál es la causa? Veamos:

"...que a causa de las ynjurias de los tiempos y corta cosecha de frutos se alla aquella villa y sus vezinos en la mayor miseria aviendo abandonado sus casas los más dellos..."(165)

Y también:

"...que allándose aquella villa y común de sus vezinos en la mayor estrechez y miseria por

el excesivo y sumo precio de todos los granos y en especial del trigo...se dedican a la cría de ganado...también muy disminuida a causa de la mortandad de ganados, ocurrida en la anterior invernada muy larga y rigurosa viendo perecer a la mayor parte de sus pobres vecinos..."(166)

Estos documentos nos dicen con claridad cuales son las causas de las muertes en la sierra.

Tenemos 17 años de crecimiento vegetativo negativo De 1787 a 1791 existe una recuperación después de la epidemia casi general de tercianas y de fiebres pútridas que tres años antes, 1784, había devastado la mayor parte del territorio hispano.(167)

La evolución de los nacimientos fue de ritmo regular a través del XVIII. Cotas elevadas en 1715-46-78 y 97. Existen 67 años con crecimiento vegetativo positivo. El resultado general del siglo XVIII se puede considerar de signo positivo con tendencia al equilibrio.

La fecundidad se ve favorecida por el nivel de vida. Debemos tener presente que este siglo fue uno de los de mayor movimiento en los transportes.

Nuestra especie aumenta o disminuye en razón de los frutos(168) y el número de hombres crece a expensas y a proporción de la felicidad pública.(169). En Quintanar se cumplen estas dos aseveraciones.

EVOLUCION DE BAUTISMOS, DEFUNCIONES Y HABITANTES (1700-1799). Quintanar de la Sierra. Parroquia de S. Cristobal.

<u>Años</u>	<u>Baut.</u>	<u>Def.</u>	<u>Habit.</u>	<u>Años</u>	<u>Baut.</u>	<u>Def.</u>	<u>Habit.</u>	<u>Años</u>	<u>Baut.</u>	<u>Def.</u>	<u>Ha</u>
1700	29	15	945	1733	21			1766	38	-35	
1701	31	14	920	1734	27			1767	15	-32	
1702	31	12	945	1735	20	47		1768	33	-36	1020
1703	33	14	970	1736	41	27		1769	14	-43	1050
1704	39	8	950	1737	31	21		1770	24	-29	985
1705	37	13	895	1738	32	27		1771	51	-38	1031
1706	30	26	915	1739	26	34		1772	33	-34	1050
1707	26	35	875	1740	37	20		1773	39	-34	980
1708	23	33	775	1741	42	35		1774	30	-32	1040
1709	25	35	830	1742	101	23		1775	16	-32	955
1710	26	3	775	1743	87	32		1776	26	-35	935
1711	29	19	800	1744	16	29		1777	28	-26	1045
1712	32	7		1745	19	20		1778	21	-49	1075
1713	38	7		1746	31	48		1779	59	-18	935
1714	28	13	775	1747	31	27		1780	30	-42	1000
1715	46	12	800	1748	16	37		1781	49	-21	
1716	28	12	805	1749	29	29		1782	34	-19	
1717	30	15	875	1750	35	34		1783	35	-15	
1718	28	9	890	1751	28	26		1784	31	-20	
1719	32	24	865	1752	57	35		1785	32	-29	
1720	33	10	855	1753	24	37		1786	47	-40	
1721	38	18	945	1754	22	35		1787	24	-41	
1722	28	16	940	1755	25	35		1788	24	-42	

<u>Años</u>	<u>Baut.</u>	<u>Def.</u>	<u>Hab.</u>	<u>Años</u>	<u>Baut.</u>	<u>Def.</u>	<u>Hab.</u>	<u>Años</u>	<u>Baut.</u>	<u>Def.</u>	<u>Hab.</u>
1723	-40	40	-915	1756	-18	29		1789	-37	40	
1724	-30	30	-950	1757	-19	42		1790	-62	35	
1725	-39	39	-935	1758	-27	31		1791	-61	40	
1726	-35	35	-920	1759	-25	25		1792	-21	41	
1727	-31	31	-915	1760	-25	25		1793	-17	27	
1728	-37	37		1761	-53	53		1794	-38	29	
1729	-24	24		1762	-33	39		1795	-29	27	
1730	-16	16		1763	-57	26		1796	-37	35	
1731	-13	13		1764	-42	34		1797	-29	50	-970
1732				1765	-48	37		1798	-37	35	-990
								1799	-23	38	-1075

Fuente: A.P.Q. Libros de defunciones y bautismos.

A.A.Q. Libros de vecindades.

SIGLO XIX

El aumento de población de Quintanar durante este siglo no será tan espectacular como en Europa ni como en España, pues supondrá sólo un 40% aproximadamente.

De 1808 a 1816 se nota una baja considerable y se nota de modo especial la incidencia de la Guerra de la Independencia. En 1811 hay 40 muertos. De 1817 a 1825 se produce un pequeño aumento que se amplía extraordinariamente en 1826, 27 y 28 para decrecer del 30 al 33 y experimentar unos grandes declives del 34 al 39 ambos inclusive. Se nota que está afectando el negocio del transporte pues éste queda estancado. Hasta final de siglo, sigue aumentando la población de Quintanar aunque cambian de tipo de vida sus gentes. En la segunda mitad (1850-1899) el aumento es considerable pues alcanza casi la cota del 40%, aumento altamente positivo. Gracias al pinarse van a poder afrontar las nuevas circunstancias. A pesar de todo, los vecinos tienen que emigrar al interior y al litoral.

Las Guerras Carlistas que tuvieron como escenario principal a la Comarca Serrana, dejaron su imborrable huella impresa en las carnes de los hombres serranos. La década de los 30 a los 40 fue una de las más calamitosas para el pueblo. Epidemia y guerra, con falta de subsistencias, traen la ruina. Los privilegios de la Ca-

baña Real de Carreteros fueron abolidos. Hasta el año 1872 las guerras carlistas causan efectos desastrosos. En la batalla de Quintanar mueren más de 250 soldados y sabemos que muchos eran serranos de Quintanar. Pasado el 72, nos encontramos con crisis en 1873 (72 muertos), 1880 (80 m.), 1886 (67 m.), 1888 (63 m.) y 1899 (81 m.).

Crisis alimentarias y crisis bélicas son causas principales de los resultados en la última mitad del siglo.

Nacimientos y defunciones.—En 1804 nos encontramos con 124 muertos, debido a la fiebre amarilla; de 1808 a 1813 hay muertes excepcionales; del 15 al 30 saldo positivo. Tenemos bajas de excepción, quizás por el cólera, en 1830 (40 m.), 1831 (58 m.), 1835 (47 m.), 1837 (38 m.), y 1838 (32 m.). Hasta 1850 se nota una positiva recuperación.

El cólera hace estragos, años 60, 68, 72, 73, 80 y 86. Hay una gran proporción de mortalidad infantil a causa de las deficiencias higiénicas y médicas. Los contagios coléricos, en las circunstancias ambientales en que vive el pueblo, podemos asegurar que encontraban siempre un terreno abonado para la catástrofe.

"**Lausas** que aumentan la mortalidad son el alto precio de los alimentos, los impuestos fuertes sobre las subsistencias, las epidemias, los pantanos y otros focos de infección..." (170)

Los nacimientos disminuyen a causa de los altos precios de las subsistencias; de las grandes mortalidades; de la disminución de los matrimonios tras las infecciones coléricas y difícil vida por la carestía del grano.

Otra incidencia demográfica en el pueblo es la debida a la emigración a causa del paro. En 1832, el párroco D. Gabino Ibeas, dice que hay más de 40 en las minas de Bilbao. (171) A finales de siglo, se van también alguna Argentina, Méjico, Colombia, Puerto Rico y Cuba.

EVOLUCION DE BAUTISMOS, DEFUNCIONES Y HABITANTES DE QUINTANAR DE LA SIERRA (1800-1900).

<u>Años</u>	<u>Baut.</u>	<u>Def.</u>	<u>Hab.</u>	<u>Años</u>	<u>Baut.</u>	<u>Def.</u>	<u>Hab.</u>	<u>Años</u>	<u>Baut.</u>	<u>Def.</u>	<u>Hab.</u>
1800-44	27-	1090		1811-29	35-	810		1822-42	14-	1090	
1801-40	20-	1060		1812-14	22-	800		1823-42	13-	1105	
1802-30	32-	1050		1813-25	40-	740		1824-54	11-	1040	
1803-31	56-	975		1814-31	20-	800		1825-33	12-	1095	
1804-16	124-	940		1815-38	3-	840		1826-56	11-	1170	
1805-19	25-	835		1816-33	1-	935		1827-34	13-	1280	
1806-29	19-	840		1817-37	15-	1045		1828-48	15-	1440	
1807-35	23-	1025		1818-53	27-	1020		1829-42	12-		
1808-30	25-	900		1819-41	44-	1045		1830-43	40-	1070	
1809-38	35-	940		1820-52	9-	1085		1831-24	58-	1045	
1810-33	35-	930		1821-52	17-	1040		1832-43	25-	1045	

<u>Años.</u>	<u>Baut.</u>	<u>Def.</u>	<u>Hab.</u>	<u>Años</u>	<u>Baut.</u>	<u>Def.</u>	<u>Hab.</u>	<u>Años</u>	<u>Baut.</u>	<u>Def.</u>	<u>Hab.</u>
1833-33	19-	1025	1855-55	61-	1395	1878-	67-42	1220			
1834-33	23-	860	1856-52	33-	1290	1879-	67-35	1243			
1835-35	47-	1020	1857-45	36-	1215	1880-	64-78	-1279			
1836-28	17-	755	1858-41	44-	1170	1881-	64-60	-1269			
1837-30	38-	1015	1859-57	41-	1205	1882-	62-37	-1267			
1838-29	32-	995	1860-51	64-	1340	1883-	66-48	-1242			
1839-25-	30-	975	1861-46	48-	1350	1884-	54-49	-1290			
1840-36	14-	1045	1862-57	34-	1400	1885-	61-43	-1308			
1841-37	19-	1135	1863-52	45-	1470	1886-	55-67	-1336			
1842-38	38-	1130	1864-63	31-	1455	1887-	57-27	-1330			
1843-42	22-	1215	1865-51	49-	1500	1888-	66-63	-1342			
1844-47	18-	1125	1866-44	32-	1530	1889-	67-45	-1318			
1845-41	19-	1130	1867-50	30-	1440	1890-	54-48	-1294			
1846-56	24-	1160	1868-41	62-	1440	1891-	66-47	-1303			
1847-52	19-	1235	1869-30	26-		1892-	58-51	-1323			
1848-43	41-	1080	1870-70	39-	1310	1893-	63-37	-1356			
1849-49	37-	1200	1871-47	40-		1894-	55-52	-1373			
1850-67	22-	1190	1872-38	51-		1895-	69-50	-1419			
1851-58	26-	1290	1873-52	72-		1896-	49-48	-1422			
1852-52	40-	1225	1874-59	43-		1897-	75-37	-1409			
1853-66	28-	1225	1875-59	50-		1898-	78-52	-1442			
1854-55	33-		1876-57	42-	1156	1899-	75-87	-1425			
			1877-57	42-	1148	1900-	62-33	-1427			

Fuente: A.P.Q. Libros de Bautismos y Defunciones.

A.A.Q. Libros de vecindades

SIGLO XX

Quintanar en el siglo XX experimenta un aumento general en la tasa de natalidad. Solamente existen diferencias negativas en 1903, 1918 y 1926. En medio siglo de 1900 a 1950, duplica con creces la población. Son de destacar los avances espectaculares de 1914, 1924 y 1940. El crecimiento de la segunda mitad es más equilibrado hasta 1960-64 en que comienza el declive. Entre 1969-70 hay una pérdida de 348 personas y, desde ese momento, desciende la población hasta 1975, aunque de manera más lenta. Desde 1976 parece que se recupera lentamente.

En los cálculos hechos, utilizamos normalmente la población de hecho. Si lo hiciéramos con la de derecho los resultados serían algo más elevados.

CRECIMIENTO DE LA POBLACION DE QUINTANAR Y NACIONAL

(Base 1900 = 100)

Años	Pobl.	Ind, crec	Inc. Interc.	Inc. Interc. Quintan.	Inc. Interc. España
1900	1402	100			
1910	1487	106'06	85	6'06	7'2
1920	1657	118'19	170	11'43	6'9
1930	2017	143'87	360	21'73	10'6
1940	2425	172'97	408	20'23	9'8
1950	2919	208'20	494	20'37	8'1
1960	3395	242'15	476	16'31	8'8
1970	2971	211'91	424	-12' 92	11'5

Fuente; Censos de población

Se notan aumentos mayores en los años que aumenta el precio de la madera. La media del crecimiento decenal fue del 11'95% y la del año, del 1'19%

Años	Pob.H.	Indice Crec.	Increment. Interan.	Indic.Crec. interanual
1960	3395	100		
1961	3465	100'2	70	0'2
1962	3501	100'3	36	0'1
1963	3530	100'4	29	0'1
1964	3520	100'3	-10	-0'1
1965	3202	94'3	-318	-0'00
1966	3293	96'9	90	2'6
1967	3272	96'3	-21	-0'6
1968	3290	96'9	18	0'6
1969	3319	97'7	29	-0'8
1970	2971	87'5	-384	-10'2
1971	2961	87'2	-10	-0'3
1972	2945	86'7	-16	-0'5
1973	2906	85'5	-39	-1'2
1974	2887	85'0	-19	-0'5
1975	2802	82'5	-85	-2'5
1976	2838	83'5	36	1'0
1977	2871	84'5	53	1'0
1978				

Fuente: Censos y Padrones municipales.

La media de crecimiento interanual desde 1960, es de -1'19. Este decrecimiento es alto. En los últimos años parece que existe una pequeñísima recuperación debida principalmente a que la emigración es más difícil hacia Europa.

Considerada la superficie, la densidad media de población, era en 1970 de 48'71 hab./Km², intermedia entre la nacional (61'4) y la provincial (25). Dentro del casco urbano era de 222'1 hab./Ha; en 1976 de 217 y en 1977 de 220.

Movimiento natural de 1900 a 1970

En los nacimientos encontramos 20 años con crecimiento alto y 16 con mayores simas. Las cubas mayores en nacimientos, nos marcan los años correspondientes a la Primera Guerra Mundial y año de la famosa gripe. Otra sima importante se ve en 1939 que marca los efectos de la Guerra Civil.

Muertes. - Destacan las crestas negativas de 1903, 1918 y 1939.

En los nacimientos observamos una clara tendencia decreciente, acelerada desde 1950, que coincide con el ritmo nacional, aunque siempre la natalidad en Quintanar ha sido mayor hasta 1970 en que el proceso se invierte y sigue el mismo ritmo hasta 1977. Durante la Guerra Civil decae la fecundidad. Hay una recuperación notable en 1940. Decrece durante cuatro años y, posteriormente, sigue aumentando y llega a un número equilibrado de nacimientos a través del siglo.

Los fenómenos de fecundidad y natalidad van muy unidos a lo económico y a la emigración. El aumento de nacimientos en 1960, coincide con el plan de Estabilización, con su puesta en marcha. De 1950 a 1970 existe una caída en la natalidad en valor relativo. De 1959 a 1964 sigue aumentando la natalidad porque aumentan los matrimonios y porque la economía local es favorable. En los últimos años, se mantiene la baja de nacimientos de manera equilibrada. Aunque figuran en el Registro civil pocos nacidos, la causa es debida a que muchas mujeres van a Burgos a dar a luz y allí los registran. En la Parroquia figuran bastantes más bautizados.

La fecundidad y la mortalidad infantil son la causa de la disminución de la natalidad.

En los pueblos industrializados, la formación familiar se aproxima, cada día más, a la propia de la ciudad que es tener pocos hijos.

Con el avance espectacular de la medicina en general, se detecta una revolución en el descenso extraordinario de la mortalidad nacional, únicamente alterado por la gripe del 18 y la Guerra Civil.

Hallada una tasa ~~bruta~~, desde 1950, se ha obtenido una tasa bruta de 7'0‰, cifra más baja que la provincial (9'3‰ en 1960) y que la nacional (8'6‰).

El crecimiento real será negativo si consideramos

la emigración al ritmo que viene sucediéndose.

Quizás ahora al haber sido declarado zona de preferencia industrial dentro de Castilla y León se instalen industrias que aminoren el paro y cambie el signo como lo están haciendo Duruelo, S. Leonardo y Covalada.

Índice de juventud.- Relación entre los menores de 15 años y el total de la población. Ha aumentado en los últimos 14 años a mayor ritmo que en el resto de España. Ha disminuido su valor absoluto y relativo en los últimos seis años. Pero a pesar de ello nos encontramos que en 1970 de 2 a 18 años había 1152; en 1971, 1161 y en 1973, 1163.

Índice de dependencia.- Es la relación entre la población potencialmente activa, entre los 15 y 65 años, y los no activos. En 1960 era de 61'9% y en 1970 pasó al 70'0%. O sea que de cada 100 personas activas, había 71 en edad inactiva. Índice superior al nacional, al provincial y al de las zonas urbanas de la nación que es del 58'7% y se parece al de las rurales. Esto se explica por la superior proporción de jóvenes, por la tendencia al envejecimiento y por el bajo porcentaje de población activa femenina. Este índice de dependencia nos habla también de familias extensas y sobre la dimensión media familiar que en los últimos años es mayor que el provincial y ha doblado al nacional.

EVOLUCION DEMOGRAFICA DE QUINTANAR DE LA S.(1900-1977)

Años	Nac.	Def.	Habitantes	Años	Nac.	Def.	Habitantes
			Hech.-Dere.				Hech.-Dere.
1900	67	35	1427-	1923	67	39	
1901	64	44	1426-	1924	79	39	1830-
1902	70	48	1422-	1925	79	28	1825-1863
1903	78	85	1450-	1926	77	71	
1904	73	50	1460-	1927	90	40	1923-1932
1905	66	46	1506-	1928	96	29	2000-2014
1906	69	55	1560-	1929	66		2045-2054
1907	75	54	1500-	1930	87	36	2025-2098
1908	72	59	1452-	1931	81	39	2077-2150
1909	77	57	1465-	1932	90	36	2163-2238
1910	71	49	1483- 1910	1933	89	48	2193-2268
1911	74	39	1536-	1934	93	54	2233-2295
1912	87	30	1490-	1935	70	41	2159-2221
1913	83	41	1630-	1936	92	29	2233-2295
1914	57	39		1937	64	32	
1915	62	41		1938	62	53	2117-2343
1916	71	54		1939	62	31	2133-2341
1917	86	69		1940	108	30	2425-2504
1918	77	119		1941	98	32	2515-2578
1919	58	46		1942	50	28	2595-2662
1920	67	55	1657- 1748	1943	85	19	
1921	71	25	1740-	1944	113	40	2712-2782
1922	76	35		1945	83	23	2714-2789

Años nac.		Def.		Habitantes		Años Nac.		Def.		Habitantes	
				Hech.-Dere.						Hech.-Dere.	
1946-	50-27-	2762-	2836-	1962-	92-23-	3501-	3691				
1947-	74-32-	2801-	2871-	1963-	85-27-	3530-	3749				
1948-	80-29	2871-	2945-	1964-	89-24-	3520-	3800				
1949-	88-33-	2920-	2998-	1965-	67-24-	3202-	3511				
1950-	79-21-	2919-	3069-	1966-	70-21-	3293-	3538				
1951-	66-30-	3004-	3117-	1967-	76-28-	3272-	3593				
1952-	76-26-	3051-	3177-	1968-	73-28-	3290-	3639				
1953-	71-31-	3100-	3223-	1969-	73-19-	3319-	3675				
1954-	76-39-	3107-	3268-	1970-	43-21-	2971-	3129				
1955-	86-42-	3095-	3287-	1971-	45-22-	3120					
1956-	83-20-	3152-	3320-	1972-	38-22-	3103					
1957-	84-17-	3178-	3364-	1973-	41-27-	3064					
1958-	76-36-	3242-	3438-	1974-	41-22-	3045					
1959-	94-29	3305-	3506-	1975-	37-37-	2802					
1960-	107-23-	3395-	3588-	1976-	49-22-	2838					
1961-	98-20-	3465-	3642-	1977-	40-18-	2871					

Fuente: A.A. de Quintanar de la Sierra

A.P.Q. Libros de Bautismos y defunciones.

Registro Civil de Quintanar de la Sierra

Familia. - El promedio de personas por familia, analizadas las secciones censales en la población de derecho en los años 1960 y 1970, tenemos unos resultados de 3'75 y 3'81 respectivamente, lo que se aproxima a nivel nacional y provincial que son de 3'8 y 3'7.

El número medio de hijos por familia era en 1960 de 1'82 y en 1970 de 1'86.

La renta familiar per cápita es difícil calcularla en Quintanar pues las diferencias familiares pueden ser considerables. El paro en estos momentos es abrumador y los ingresos por repartimientos de pinos comunes son diferentes. Nosotros lo consideramos un año con otro de unas 35.000 ptas. entre "mata" y "corro". A esto habría que añadir el sueldo de fábricas, talleres, limpias, ingresos por alquileres de casas en verano, caza, pesca, recogida de setas, hongos, ingresos por venta de ganado, venta de lecha, etc.. No podemos fijar unos ingresos más o menos fiables de dicha renta.

Población activa e inactiva de Quintanar

Agricultura

Según el Censo Agrario de España de 1972, el número de personas por grupos de edad sería: hasta 34 años, 7; de 35 a 54 años, 162; de 55 a 64, 94 y de 65 y más, 118. Por la ocupación principal: agraria, 57; no agraria, 324. Por otra condición jurídica, 49. Los datos proporcionados por la Hermandad Sindical Agraria y Ganadera son: trabajadores agrícolas y agropecuarios por cuenta propia, 40 y por cuenta ajena, 67. De éstos, 4 dedicados a ganado y el resto a trabajos forestales. Los datos del Ayuntamiento son 124 personas (1964 a 1970). En 1974, 60 mujeres.

Industria

Los datos proporcionados por el Ayuntamiento son: Empresas de uno a cinco obreros: ocho, con un total de 25 obreros; de seis a diez, una empresa con 10 obreros; de once a veinticinco, seis empresas con 114 obreros y de 26 a 50 obreros, una empresa con unos 46 obreros. En total son 194 obreros en la industria.

Existen otras 14 empresas industriales que se consideran de tipo familiar con una media de tres personas, lo que nos darían otros 42 obreros. A estos habría que sumar unos 32 obreros que trabajan en la construcción. Resumiendo diríamos que el total de obreros empleados en la industria sería, dando un número muy optimista, de unos 400 trabajadores. En invierno esta cifra se reduce prácticamente, a menos de una cuarta parte.

Servicios

En 1970, trabajaban en comercio y demás servicios, un total de 108 personas.

Si sumamos el total de trabajadores de los tres sectores, se obtienen 620 personas activas. La población potencialmente activa es de 1847 personas de ambos sexos y su relación con las activas es de 33/3%, lo que nos da en Quintanar un paro permanente y estacional grave. Hasta ahora la única solución de equilibrio ha sido la emigración, cuando en realidad debiera haber sido la solución solidaria y comunal creando empresas del ramo de la madera y de la ganadería.

La correspondencia de sectores con la provincia y con la nación es como sigue:

	Sector Prim.	Sector Sec.	Sector. Terc
Quintanar(1974)	17'4	65'0	17'6
Burgos(1969)	45'7	25'5	28'8
España(1970)	24'8	37'2	36'9

La población inactiva está formada por 318 hombres que no tienen trabajo o son estudiantes,.A estos hay que añadir casi todas las mujeres que se ocupan sólo en las faenas domésticas, ayudando al marido en el ganado, sirviendo, etc. El número es de una ³⁵⁰ mujeres en edad activa. Si Les sumamos los mayores de 14 años, 631 y los menores de 65, 224.

La evolución de la población de Quintanar ha tenido el mismo signo negativo que el de la provincia, más acentuado.

Estructura de la población por edades y sexos

"La estructura por edades de España, se ha caracterizado en su evolución, por un agudo proceso de envejecimiento y un aumento del índice de dependencia. Este proceso, en sus grandes líneas, se explica fundamentalmente por la caída de la fecundidad. En cuanto a las causas extrínsecas, la Guerra Civil y la emigración, especialmente en los últimos años, no han dejado de tener sus efectos señalando trazos en la pirámide. Sin embargo, en términos generales, su influencia ha sido menor". (172)

Consideradas las pirámides de 1940 a 1950, se observa que la base se amplía y la población es eminentemente joven. La fecundidad contenida durante la guerra civil comenzó a dar sus frutos; los matrimonios aumentan especialmente en 1940.

Las representaciones de las pirámides de 1960 y 1970 superpuestas, permiten detectar los cambios acaecidos durante la década. En las pirámides de 1960-65 y 1970-74, respectivamente, apreciamos mejor las variaciones. Cuanto más nos alejamos de la pirámide teórica, los desequilibrios en la composición por edades serán menores. Estos desequilibrios se observan al estrecharse las pirámides en la base y ensancharse en la cúspide. Destaca en ella la disminución de los intervalos entre 15 y 40 años, en ambos sexos, causados por la emigración que afecta principalmente a la población productiva. En la pirámide de 1974 se reduce el fenómeno pues la emigración parece que se efectúa entre los 30 y los 40 años.

En la pirámide de 1970, vemos las muescas clásicas de mortalidad y natalidad, consecuencias de la Guerra Civil y de la emigración entre los 30 y los 35 años. Desde 1940 se dió en España un alto índice de natalidad y volvió a descender al final de ese quinquenio para subir a partir de los 50. En la pirámide de Quintanar se ve marcada esa evolución entre los 25 y 30 años.

En Quintanar, los nacimientos descienden, lo que síntoma de una población que envejece.

"Una población sujeta al descenso de la natalidad, es una población que envejece. Menos nacimientos significan mayor acumulación de elementos en los escalones elevados de la pirámide. El envejecimiento ha sido la característica de la mayor parte de las poblaciones europeas, a partir de 1900". (173)

En España se ha dado un fuerte incremento del envejecimiento, en los últimos años, con repercusión en la fecundidad y natalidad. Si consideramos que una población es joven cuando hay un 65% de menos de 40 años, Quintanar lo es pues nos da un 68'45%. La población infantil va decreciendo, aunque alcanza un 34'67%, porcentaje considerable.

Estructura de la población por edades y sexo

Edad	Año 1940		Año 1945		Año 1950	
	H.	M.	H.	M.	H.	M.
0-10	389	370	525	490	547	530
11-20	277	260	336	308	353	335
21-30	190	211	184	170	238	220
31-40	150	161	150	161	169	150
41-50	85	98	100	102	115	128
51-60	75	89	60	72	50	67
61-70	50	61	51	40	60	55
71-80	15	21	15	23	20	28
81-90	4	4	5	4	3	3
91-100	1				2	

Estructura de la población de Quintanar por edades y sexo. Años 1960-65-70-74.

Años	1960		1965		1970		1974	
	H.	M.	H.	M.	H.	M.	H.	M.
Hasta 4 añ.	216	199	205	202	208	161	44	31
5-9	190	169	197	197	192	183	166	140
10-14	180	190	190	153	176	170	180	187
15-19	214	176	174	180	147	127	174	166
20-24	163	132	188	131	126	110	152	109
25-29	143	146	125	93	89	78	124	106
30-34	136	126	120	123	108	114	85	73
35-39	94	101	127	121	109	112	90	76
40-44	83	101	92	91	72	71	109	107
45-49	90	100	84	93	63	73	108	102
50-54	70	77	76	100	66	90	72	65
55-59	49	72	72	68	61	62	66	55
60-64	29	50	46	69	41	61	70	81
65-69	35	42	28	48	20	38	57	57
70-74	28	32	19	26	16	19	40	57
75-79	14	17	10	13	4	12	18	31
80-84	8	9	6	9	2	3	13	12
85 y más	1	2	6	5			2	10

Fuente: A. A. Quintanar y Elaboración propia.

El movimiento demográfico de los pueblos de la zona Burgos-Soria que formaron la Junta y Hermandad de Carreteros, ha sido muy similar al de Quintanar si hacemos excepción de San Leonardo y en estos últimos años de Duruelo, pueblos que están sabiendo aprovechar la materia prima de la Sierra para su prosperidad. Parece que Covalada y Navaleno quieren seguir idéntico camino pero los demás pueblos están inmersos en un grave paro que no tiene perspectivas de acabar.

EVOLUCION DE NACIMIENTOS

SIGLO XVI

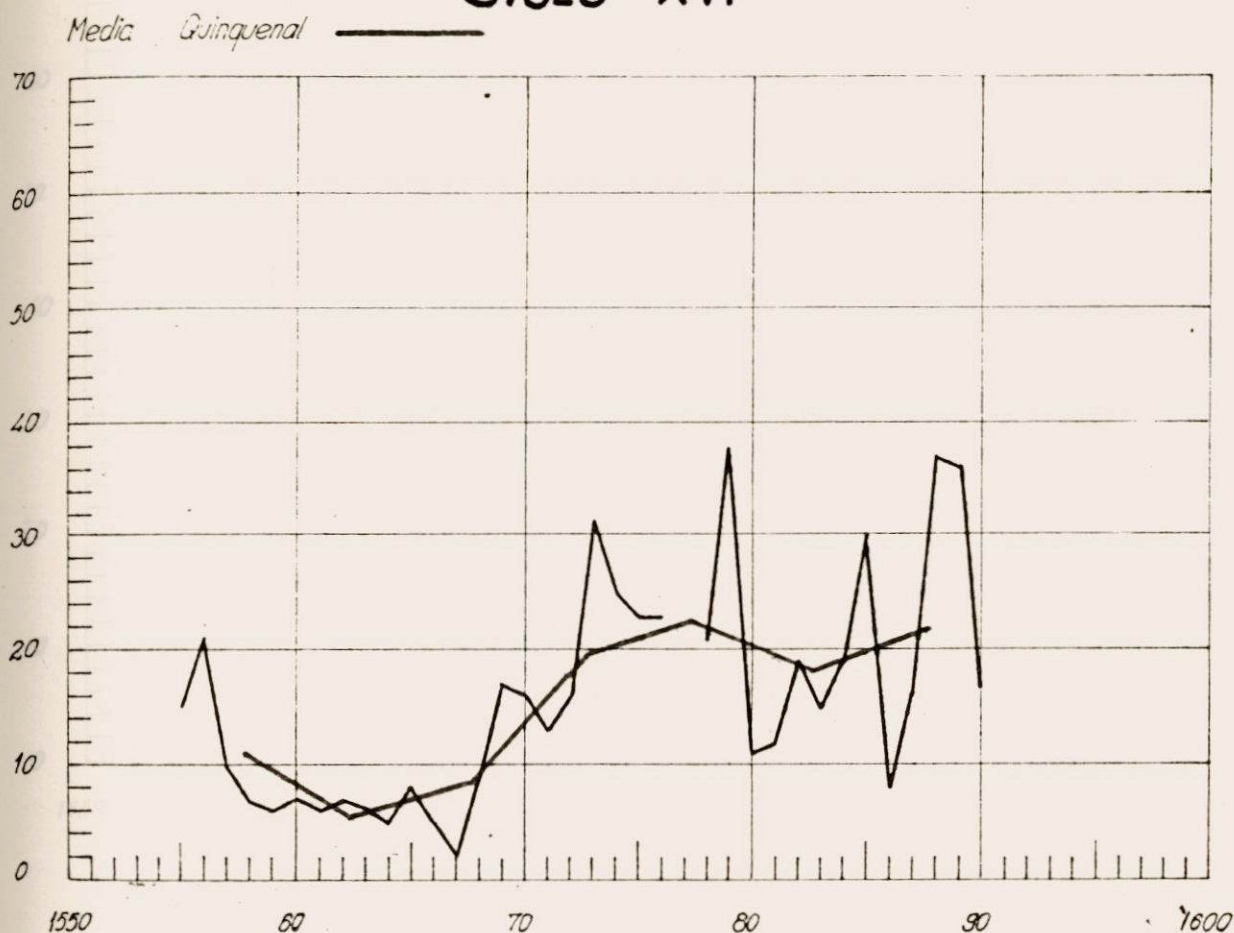


GRAFICO. Observamos las mayores crestas en 1556, 1573, 1579, 1585, 1588, 1589 y unas rimas entre 1558-1568 incluidos, 1571, 1580-81 y 1586.

La línea quinquenal nos indica un ritmo creciente en la evolución de nacimientos. Fue un siglo de trend poblacional positivo por los datos que poseemos de Quintanar de la Sierra.

EVOLUCION DE NACIMIENTOS

187

SIGLO XVII

Media Quinquenal 

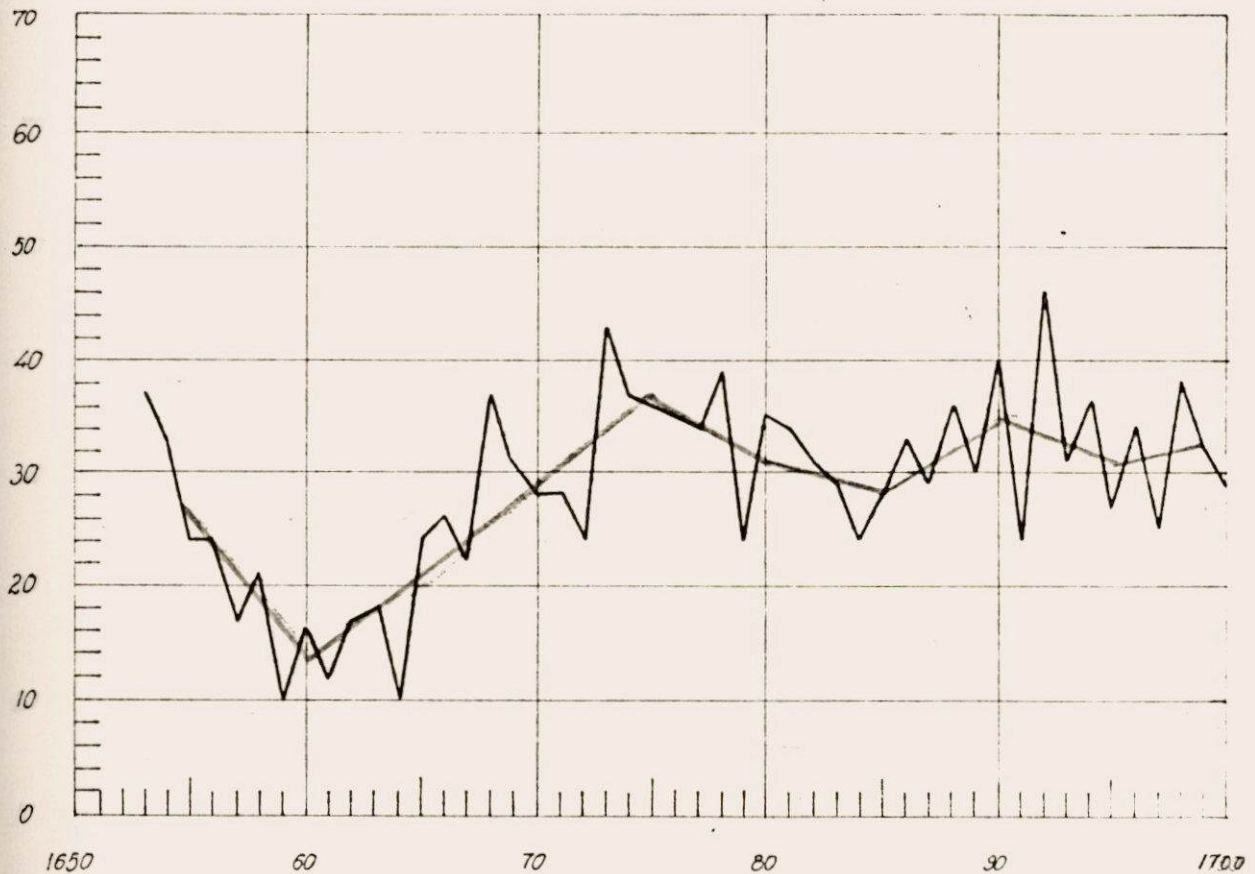


GRAFICO 1. - Solo las cotas de 1673, 1678, 1690, 1692 y 1698 son mayores a la de mediados de siglo. La baja de nacimientos en 1659, coincide con la gran cresta de óbitos en el mismo año. Lo mismo sucede en 1684 y 1698.

EVOLUCION DE OBITOS

SIGLO XVII

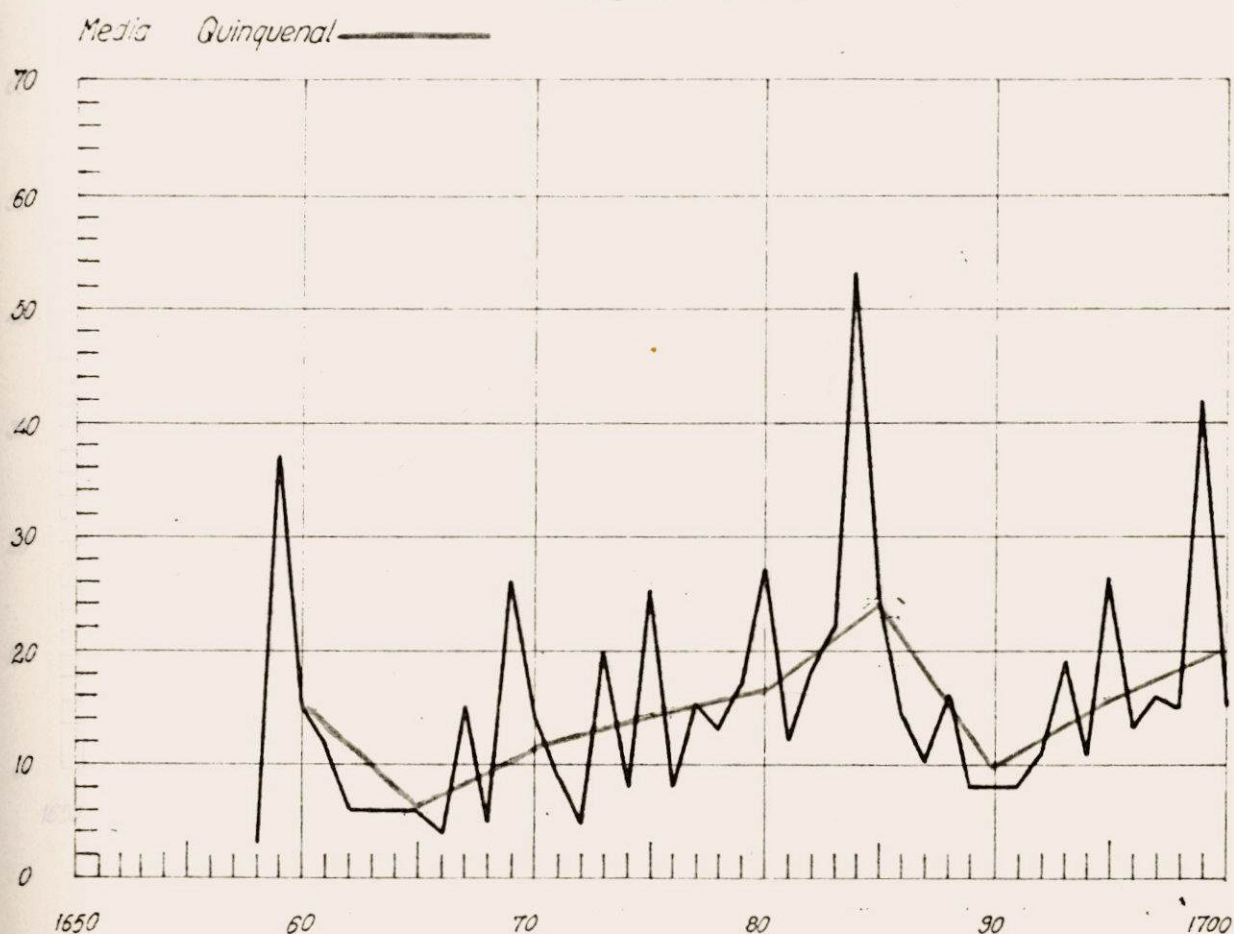


GRAFICO - En este gráfico, observamos la incidencia de las tres pestes más importantes de la 2ª mitad del s. XVII. Son los años 1659, 1684 y 1699. La carestía de granos y subsistencias, unido al clima, influyen sobremanera en las crestas mayores, sin duda negativas en el siglo de las pestes.

RELACION DE OBITOS Y NACIMIENTOS

189

Obitos - - - - -

Nacimientos - - - - -

Siglo XVII

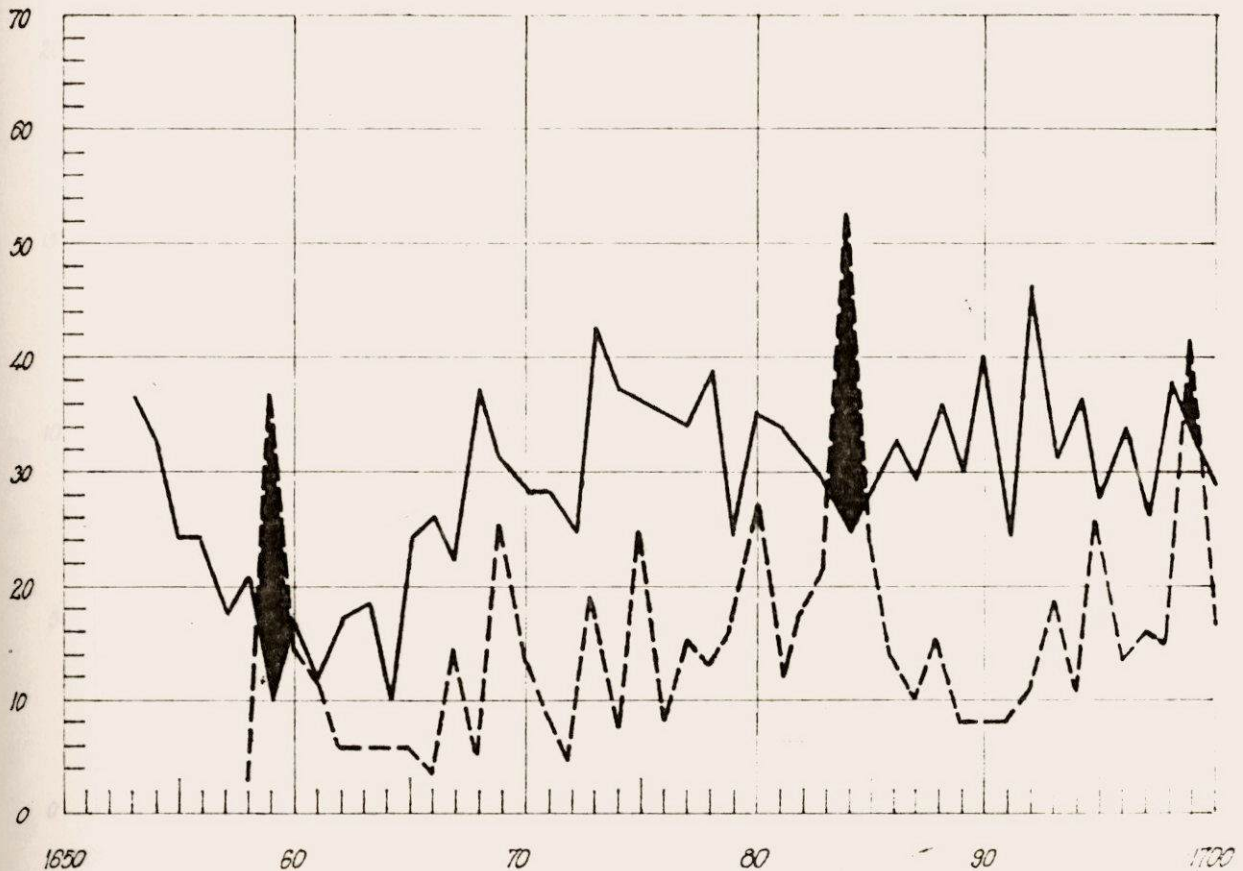


GRAFICO XVII - En él observamos como las crestas negativas, de óbitos, coinciden con los años de menor número de nacimientos. El crecimiento natural del siglo en su 2ª mitad parece positivo pero la realidad es que el siglo XVII es de signo negativo en Quintanar de la Sierra, según demostramos.

SIGLO XVII

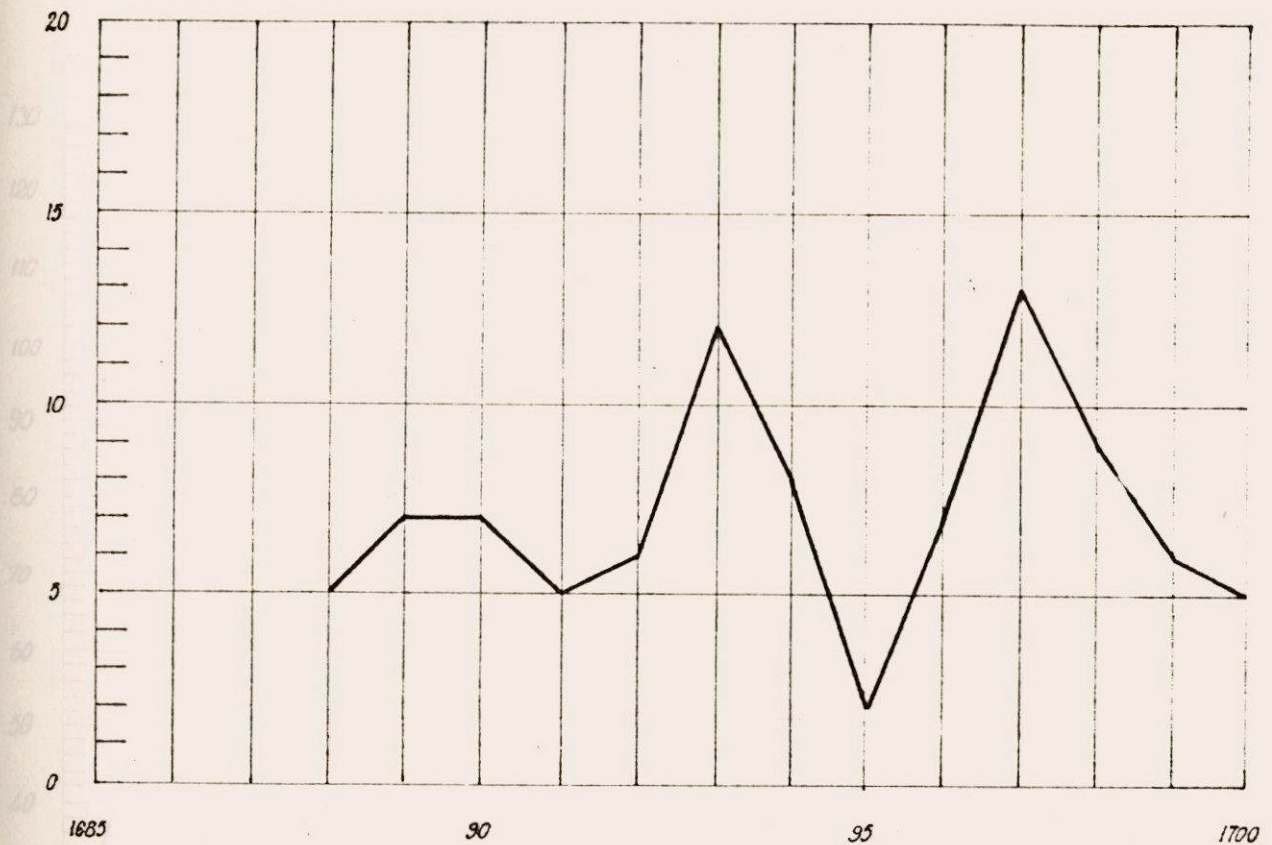


GRAFICO 1172. - El número de matrimonios en 1697 da un mayor número de nacimientos en 1698 y el número de 1693 también un número mayor en 1694. La abundante mortalidad de 1699 da un declive en matrimonios.

EVOLUCION DE NACIMIENTOS

SIGLO XVIII

Medio Quinquenal —————

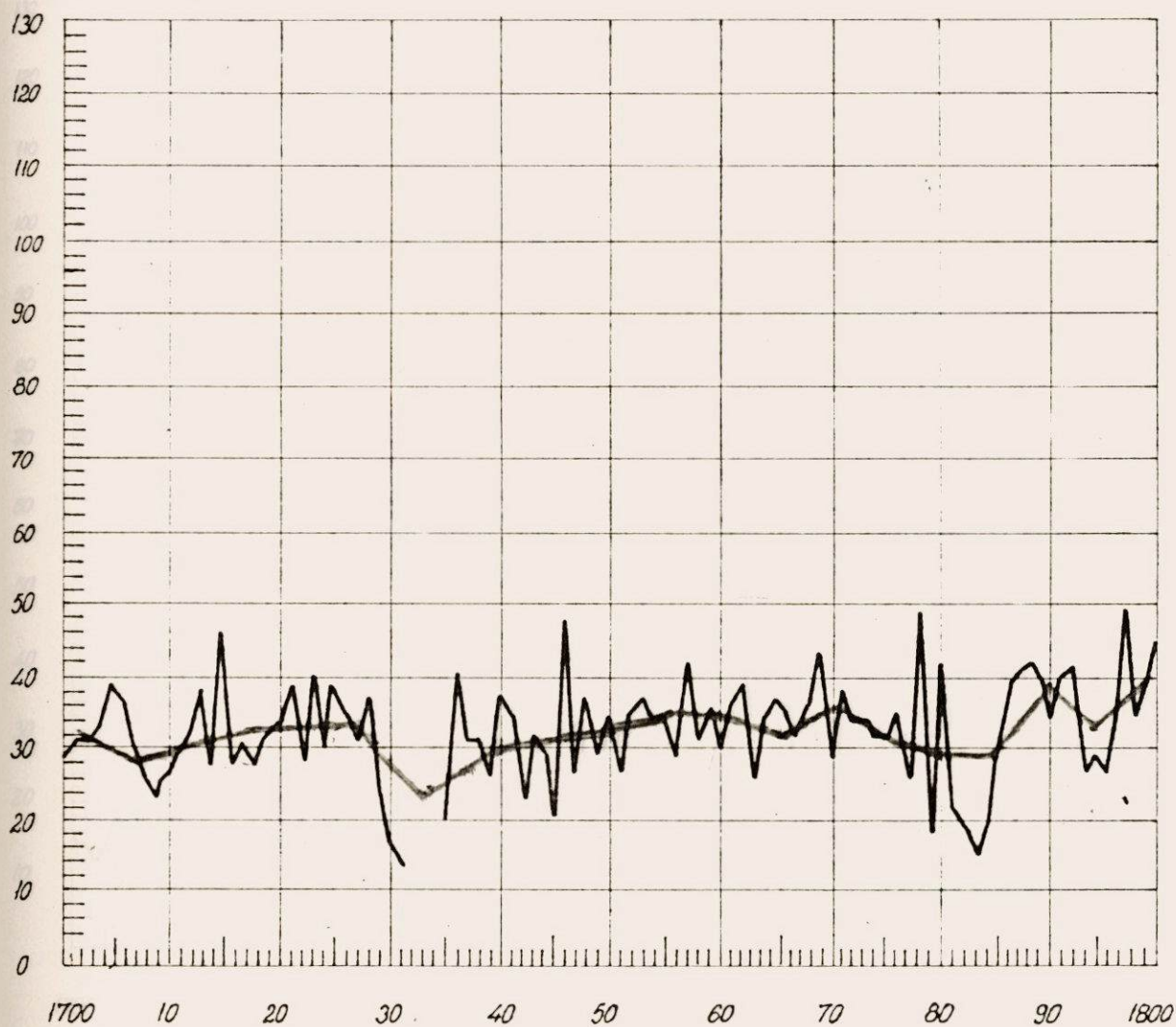


GRAFICO 100 - Se observa la regularidad en la evolución de los nacimientos, con crestas salientes en 1715, 1746, 1778, y 1797. Existe un fallo de datos de 1730 a 1734 y una depresión en 1783 y 84 que coinciden con la epidemia general de tercianas y fiebres pútridas. Las cumbres de mayor número de nacimientos, se halla en los oasis entre dos crestas elevadas de mortalidad.

EVOLUCION DE OBITOS

SIGLO XVIII

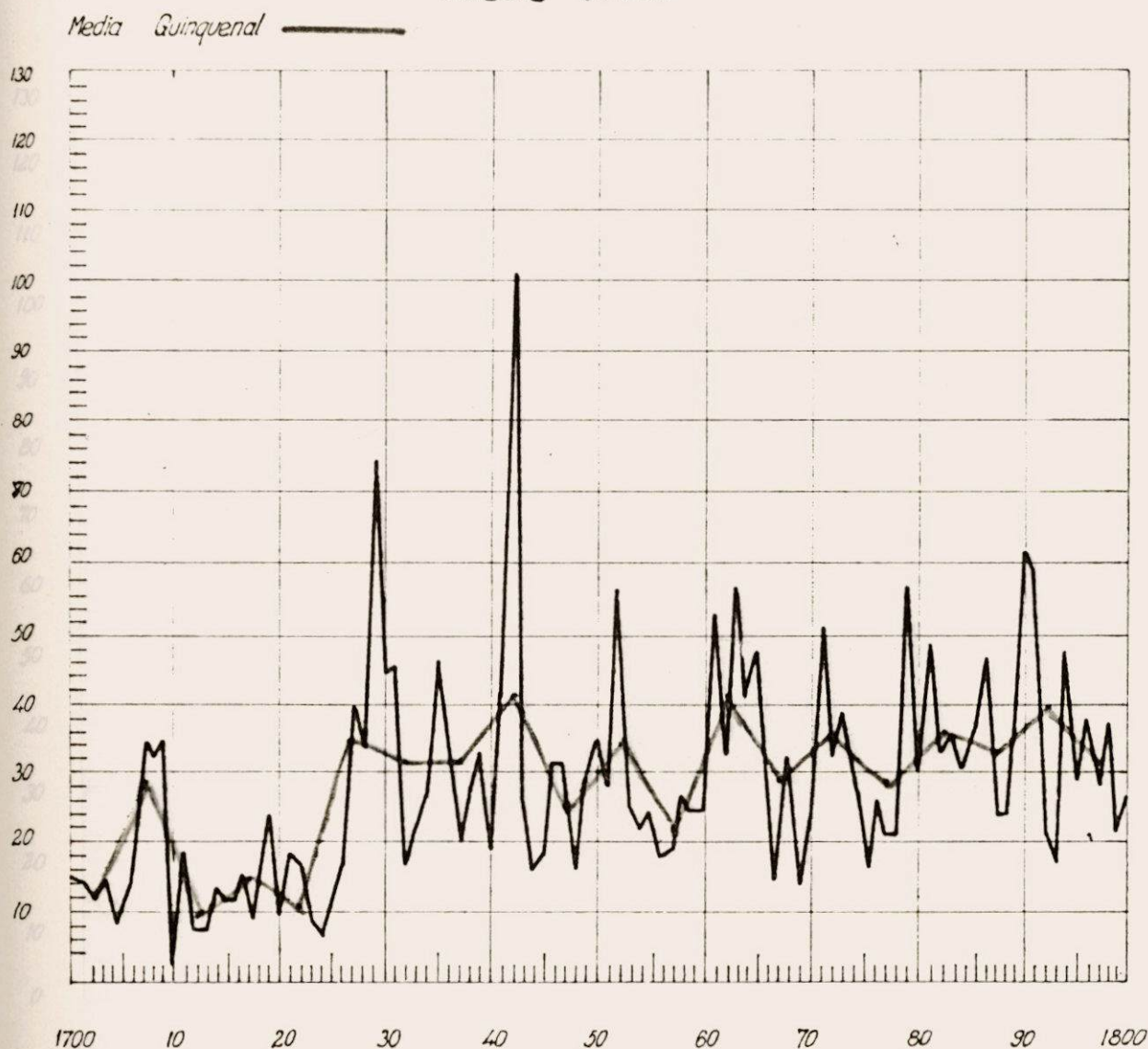


GRAFICO . . . - En 1707, 1708, y 1709, vemos los últimos coletazos de las pestes, resto del siglo XVII. Se distinguen una serie de balances negativos que culminan en los años 1729, 1735, 1742, 1752, 1761, 1763, al 1765, 1771, 1773, 1779 al 86, 1790, 1791, 1794, 1796 y 1798 cuyas razones vemos que tienen como base una falta de subsistencias, especialmente de grano, de trigo, a causa del clima y del terreno.

EVOLUCION DE OBITOS Y NACIMIENTOS

Obitos - - - - -

Nacimientos ———

Siglo XVIII

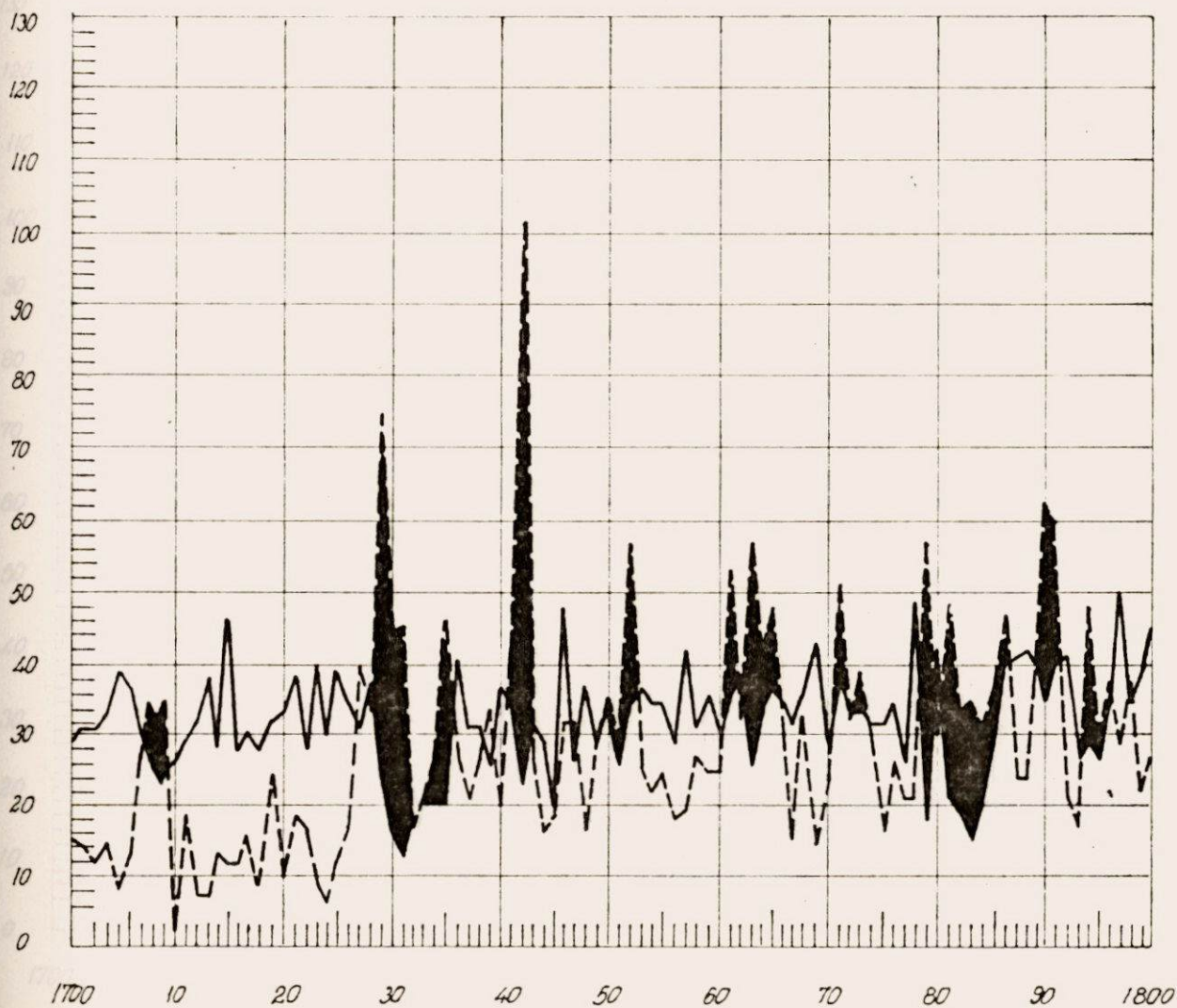


GRAFICO 1. - Se ve como las crestas de obitos, coinciden con simas en nacimientos y en la serie de mortalidad abundante de 1729-1735 se observa hasta carencia de datos en nacimientos, sin duda debidos a la escasez de nacimientos y también al desquiciamiento ante tal mortalidad. Lo mismo observamos en los años 1779 al 1786, en los que a la gran mortalidad, corresponde otra sima semejante en los nacimientos.

MORTALIDAD INFANTIL

SIGLO XVIII

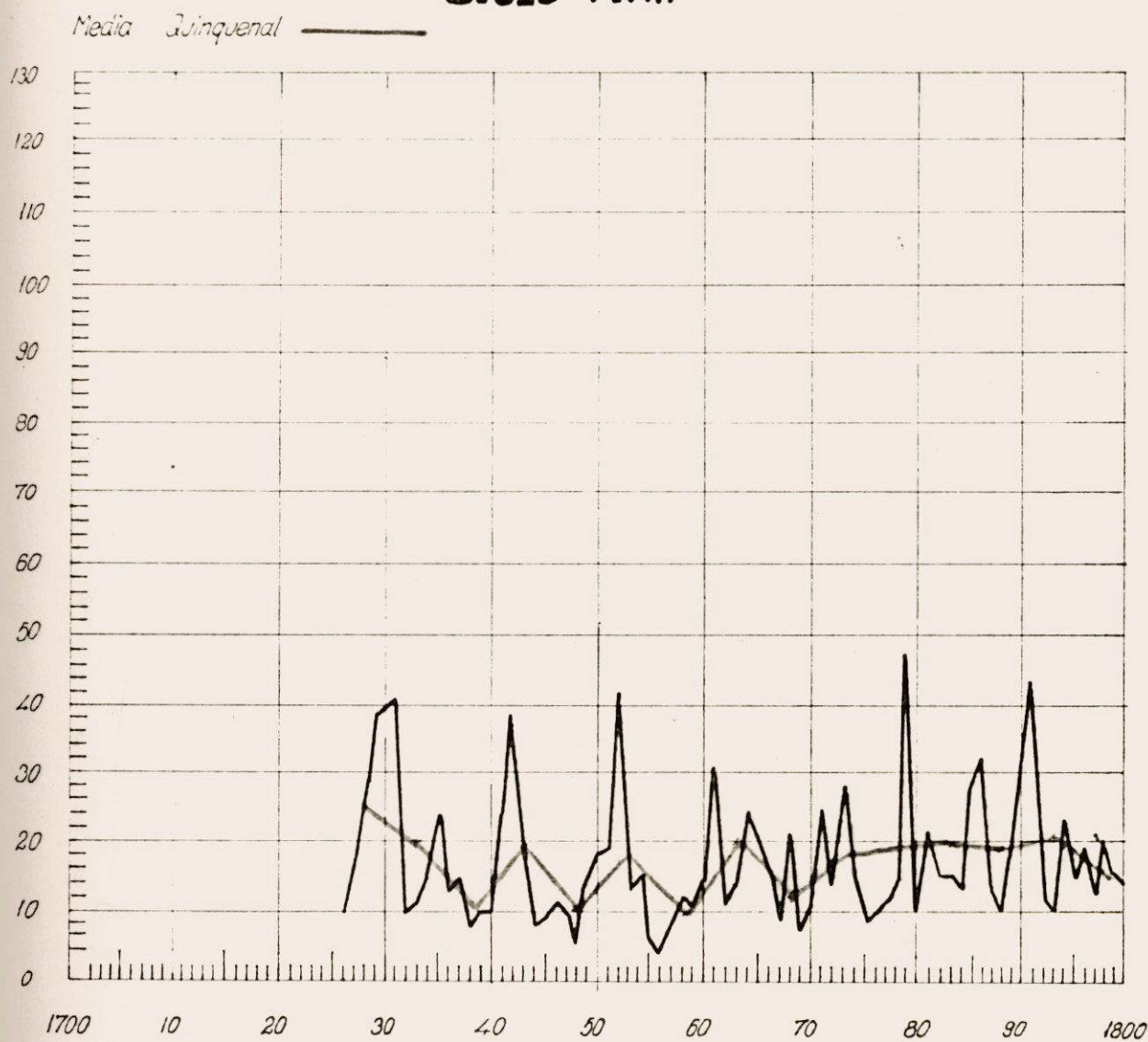


GRAFICO 1.º - Las mayores crestas de mortalidad coinciden con los años de carencia de subsistencias. La mortalidad infantil, vemos que es muy abundante, la medicina estaba aún muy atrasada aunque ya en Quintana Roo había médico y cirujano.

RELACION DE MATRIMONIOS

SIGLO XVIII

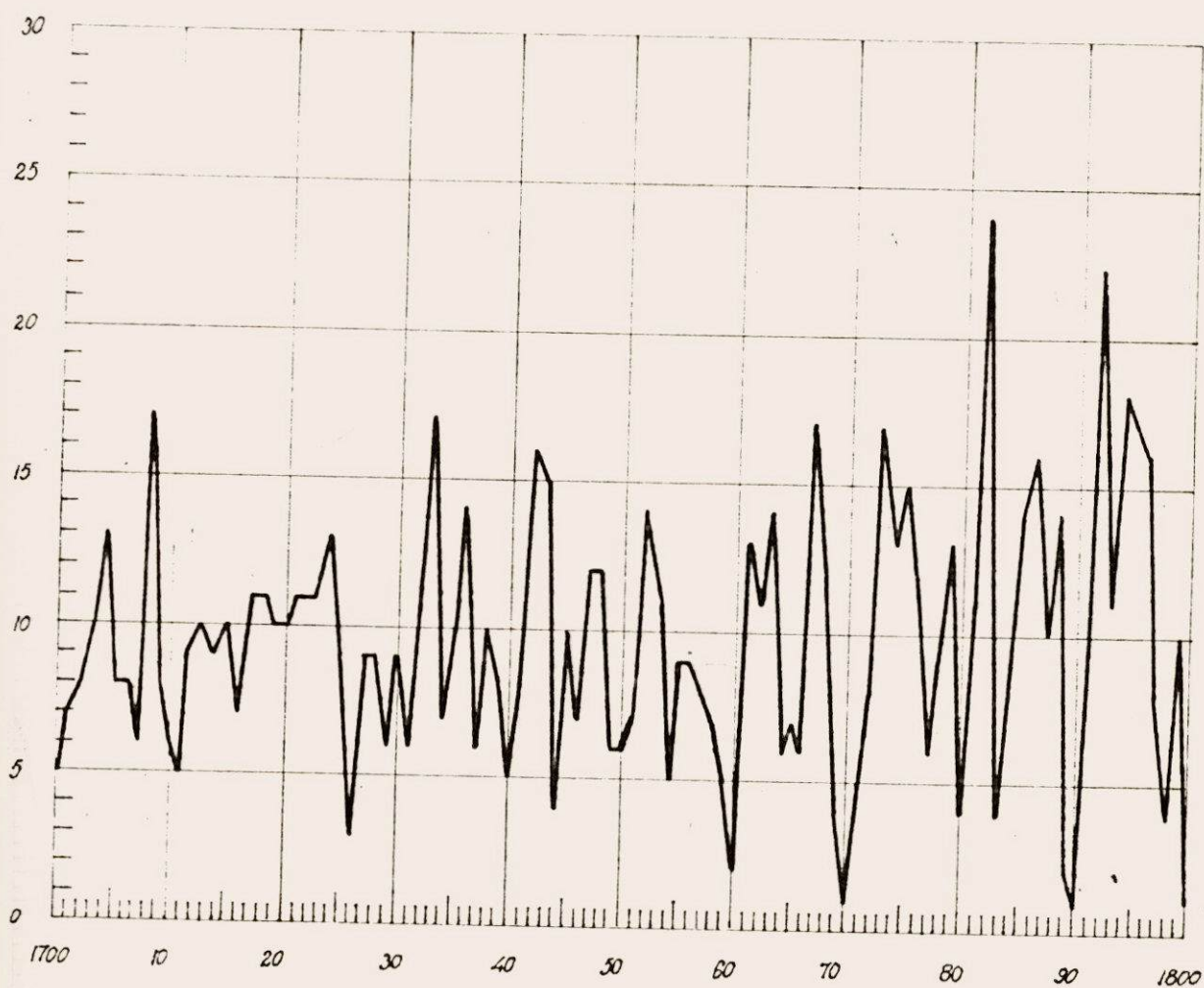


GRAFICO 1 - Las mayores cimas correspondan a los años 1708, 1733, 1742, 1767, 1773, 1782, 1792, 1794, 1795; Las simas mayores en 1726, 1744, 1760, 1769, 1770, 1780, 1783, 1789, 1790 y 1798.

EVOLUCION DE NACIMIENTOS

SIGLO XIX

Media Guinquenal

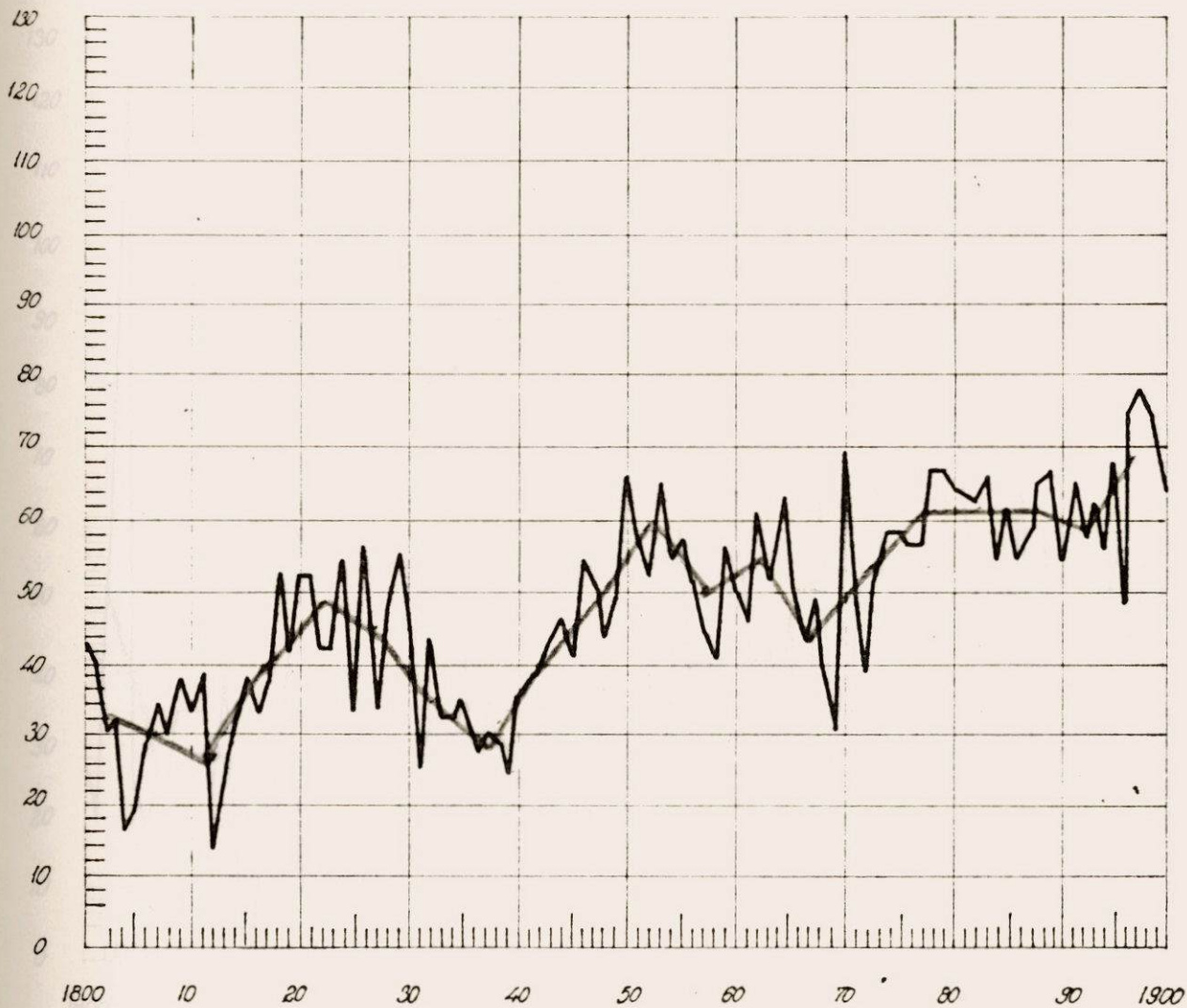


GRAFICO 1. — Observamos las crestas más elevadas en los años 1824, 1826, 1829, 1850, 1853, 1862, 1864, 1870, 1878, 1879, 1883, 1888, 1895, 1897, 1898, 1899 y las simas más profundas en 1804, 1812, 1831, 1836 al 39, 1858, 1869, 1872 y 1896. Coinciden las simas con las épocas de mayor mortalidad y las crestas positivas, normalmente, en el centro de crestas negativas.

EVOLUCION DE OBITOS

SIGLO XIX

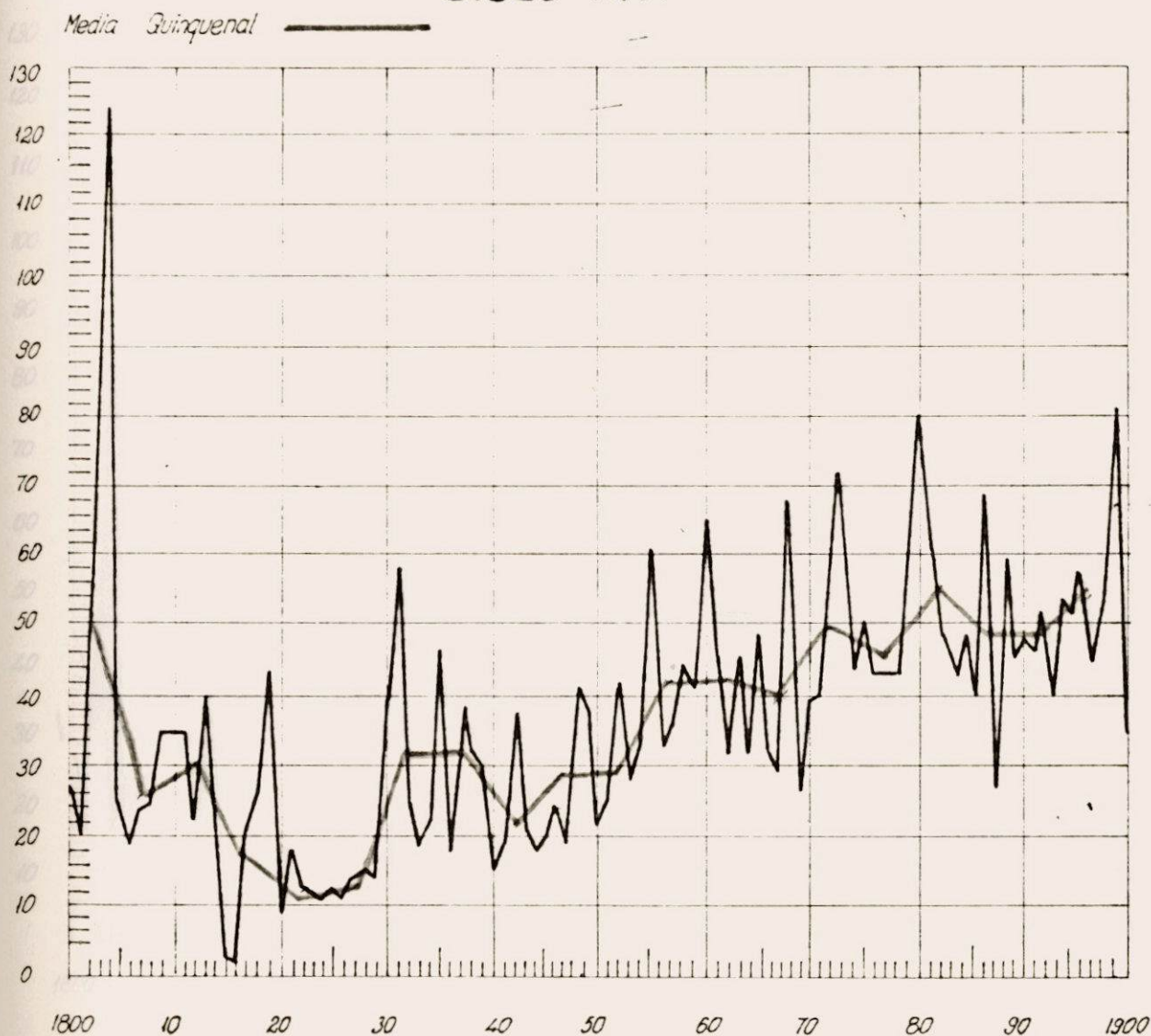


GRAFICO N.º 13. - Tenemos crestas negativas en 1804; falta de subsistencias y fiebre amarilla, la mayor cota con 124 muertes. Hay otras dos crestas negativas, antes de la aparición del cólera, en 1813 y 1819.

Viene el cólera y se notan sus efectos en Quintanar en 1831, 1835, 1837, 1838, 1839, 1855, 1858, 1860, 1868, 1872, 1873, 1880, 1886, 1899. Son todos años negativos.

EVOLUCION DE OBITOS Y NACIMIENTOS

Obitos ———

Nacimientos - - - -

Siglo XIX

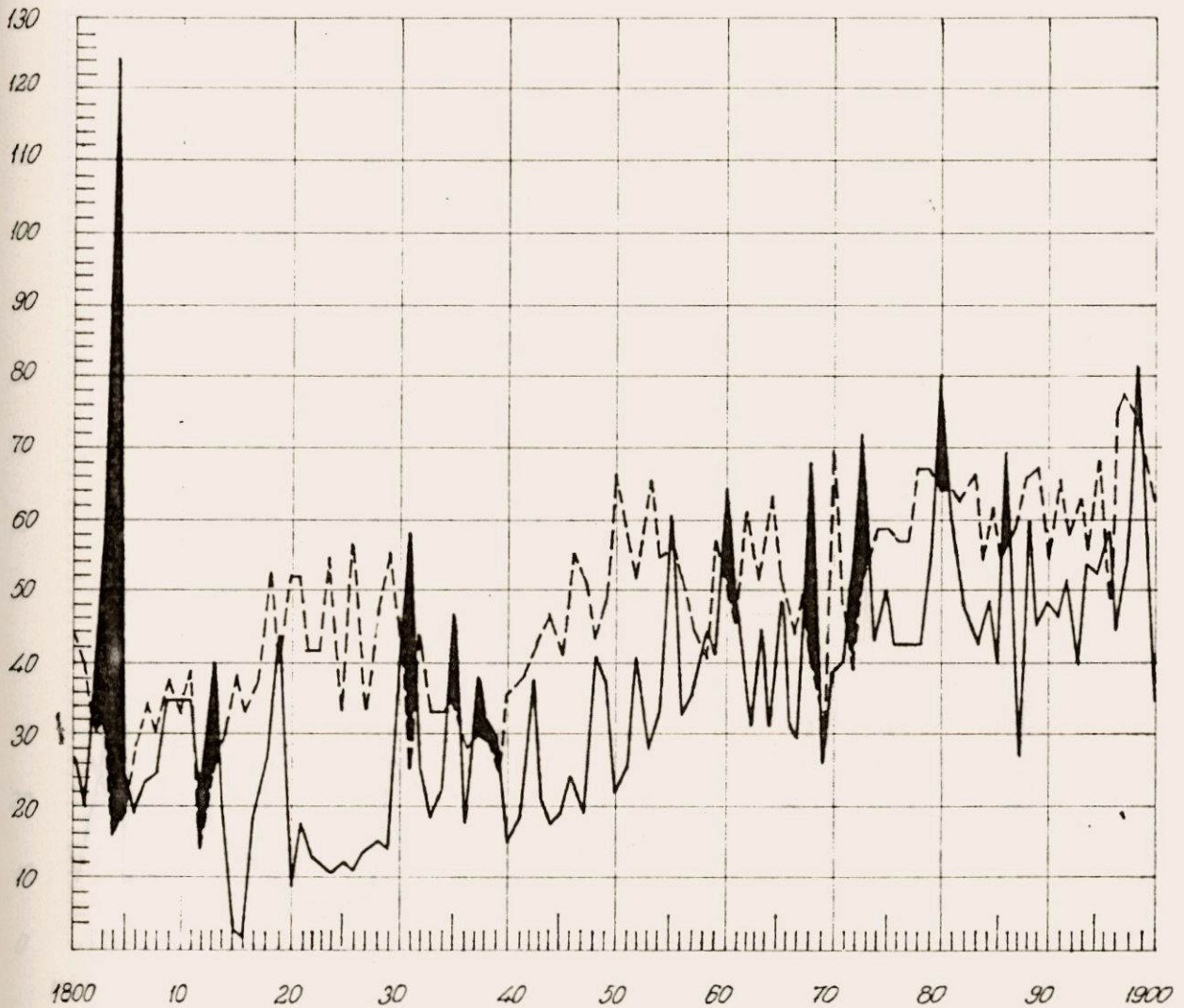



GRAFICO " " - Se observa claramente que las crestas negativas coinciden con simas profundas en los nacimientos. La falta de subsistencias, el declive de la Real Cabaña de Carreteros, el clima, el terreno son factores que unidos a la fiebre amarilla y al cólera, son causa de las grandes mortalidades. Pero vemos que el resultado de la evolución natural de la población en el s. XX es positivo.

MORTALIDAD INFANTIL

SIGLO XIX

Media Quinquenal 

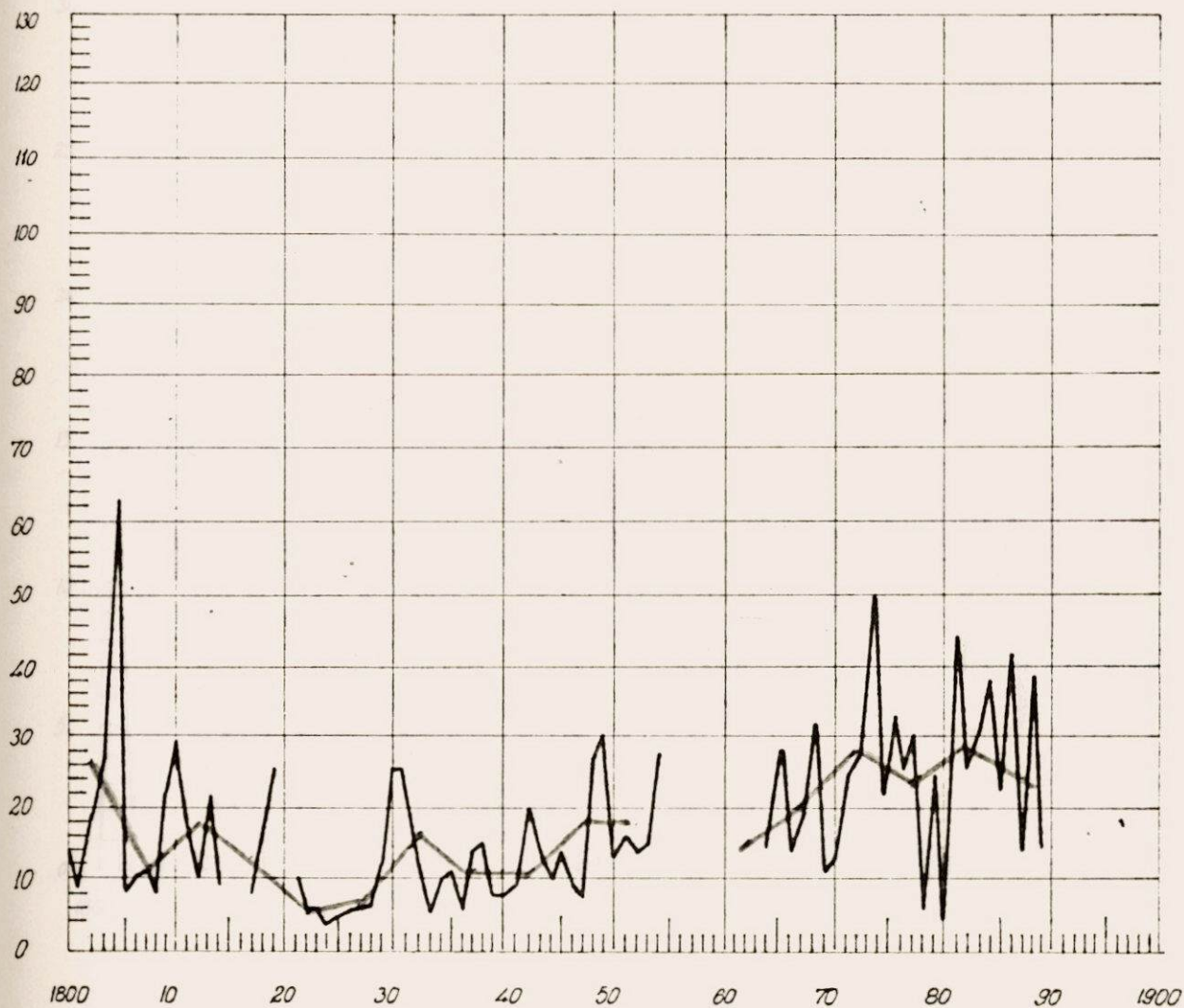


GRAFICO 11 - En los años de mayor mortalidad, vemos que los niños suponen casi el 50%.
Aún mueren demasiados niños.

RELACION DE MATRIMONIOS

SIGLO XIX

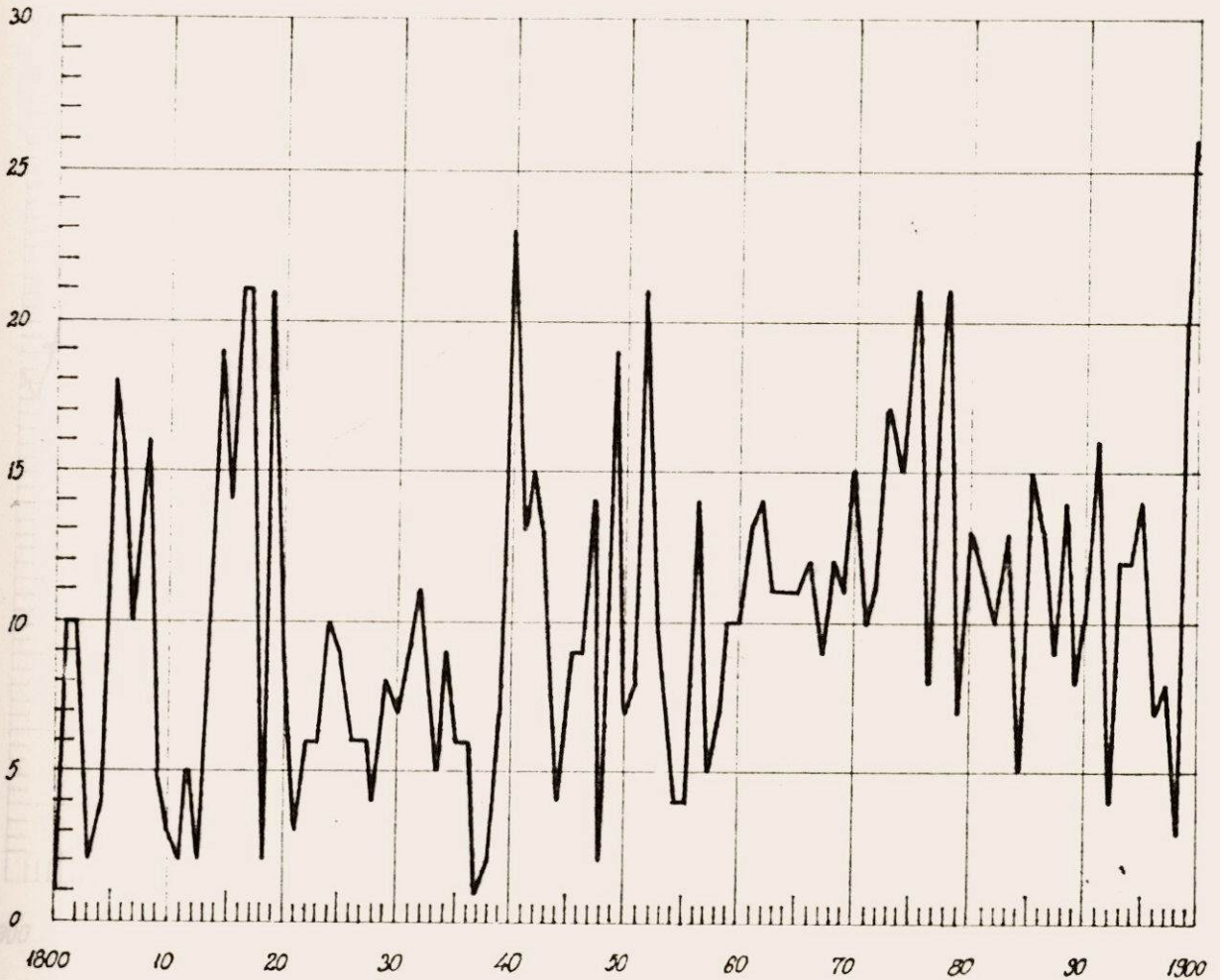



GRAFICO 1. - Las crestas y simas de los matrimonios, coinciden normalmente con los años de mayor número de nacimientos y de mayor mortalidad. La mortalidad trae consigo disminución de matrimonios y por ende la disminución de la fecundidad.

EVOLUCION DE NACIMIENTOS

201

SIGLO XX

Media Quinquenal 

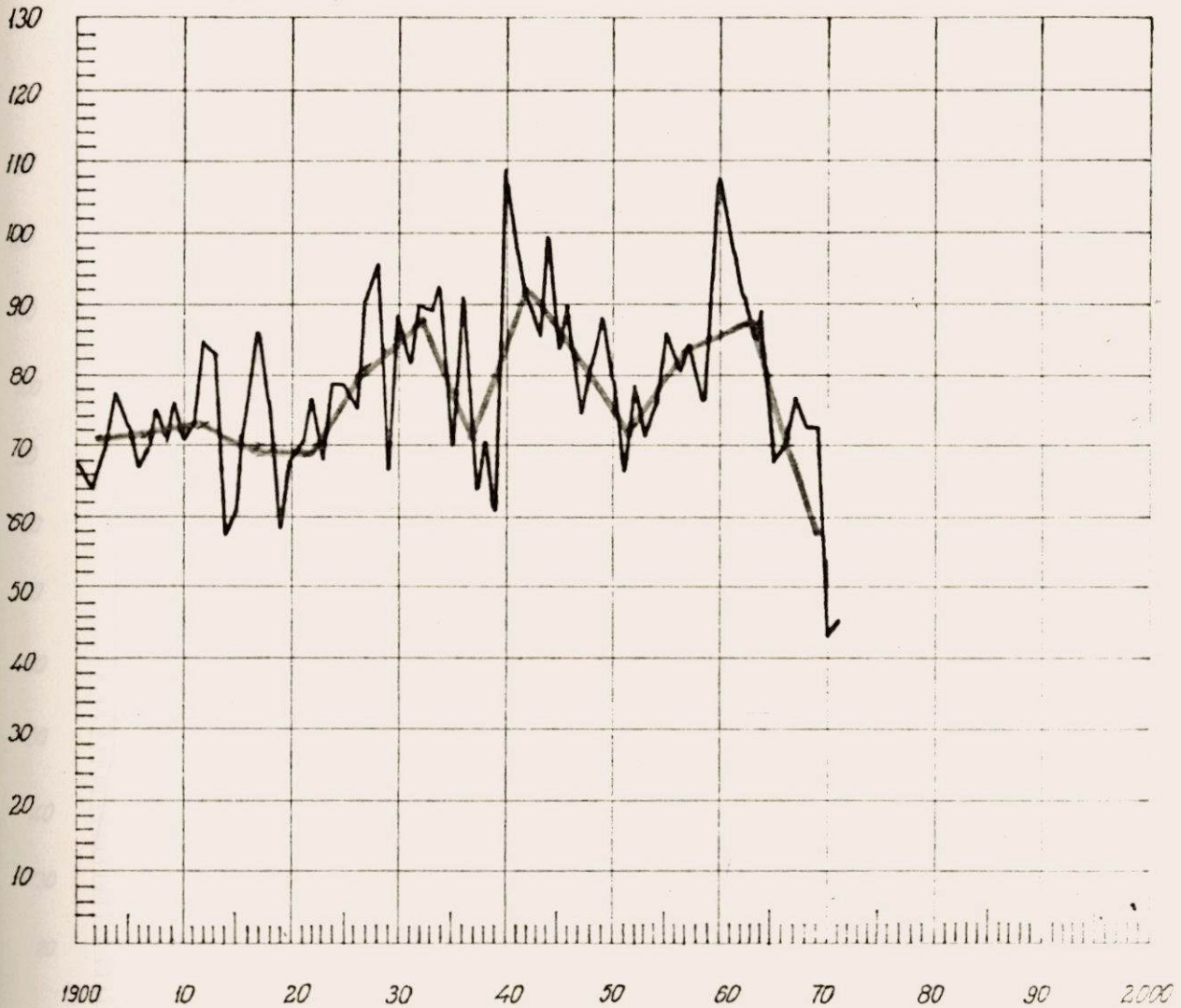


GRAFICO ... - Se ven las mayores cimas en 1912, 1913, 1927, 1928, 1934, 1936, 1940, 1944, 1960, y las simas mas profundas en 1914, 1919, 1920, 1929, 1937, 1938, 1939, 1951, 1953, 1965 a 1972. Se observa con facilidad que las cimas son coincidentes con la gripe de 1918, con la guerra civil del 36, con la baja de la madora de 1950 y con la migración y emigración tan espectaculares en los últimos años.

EVOLUCION DE OBITOS

SIGLO XX

Media Quinquenal ———

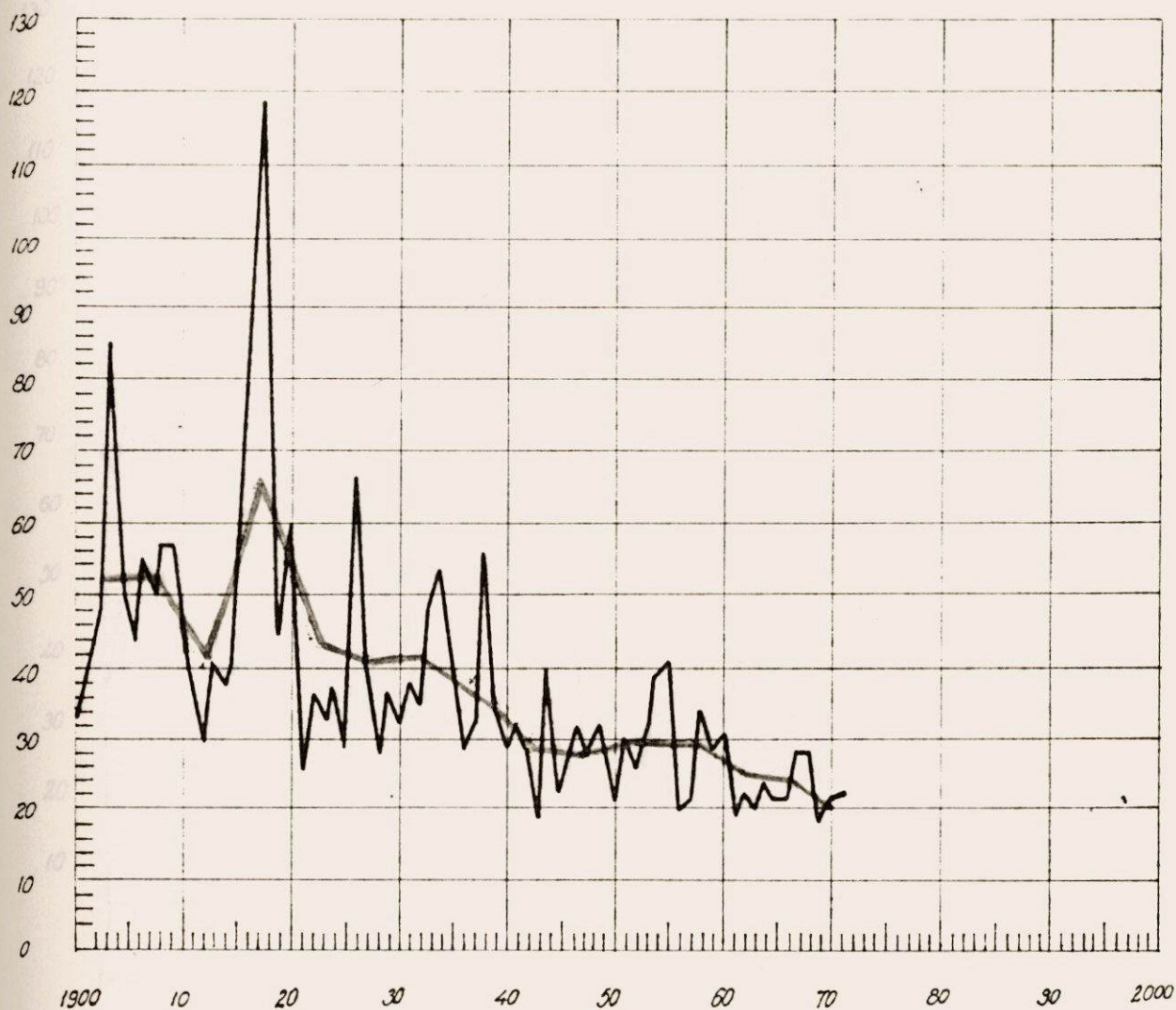


GRAFICO — Destacan las crestas negativas en 1903 y 1918 En 1918 debido a la famosa fiebre. Principales crestas de mortalidad en 1903, 1918, 1926, 1934, 1935, 1938, 1944 y 1955. La guerra civil incidio tambien en la mortalidad de Quintana Roo. Disminuye mucho la mortalidad. Las condiciones higienicas, medicas, de subsistencias confort, etc. se hacen notar.

EVOLUCION DE OBITOS Y NACIMIENTOS

Obitos - - - - -
Nacimientos ———

Siglo XX

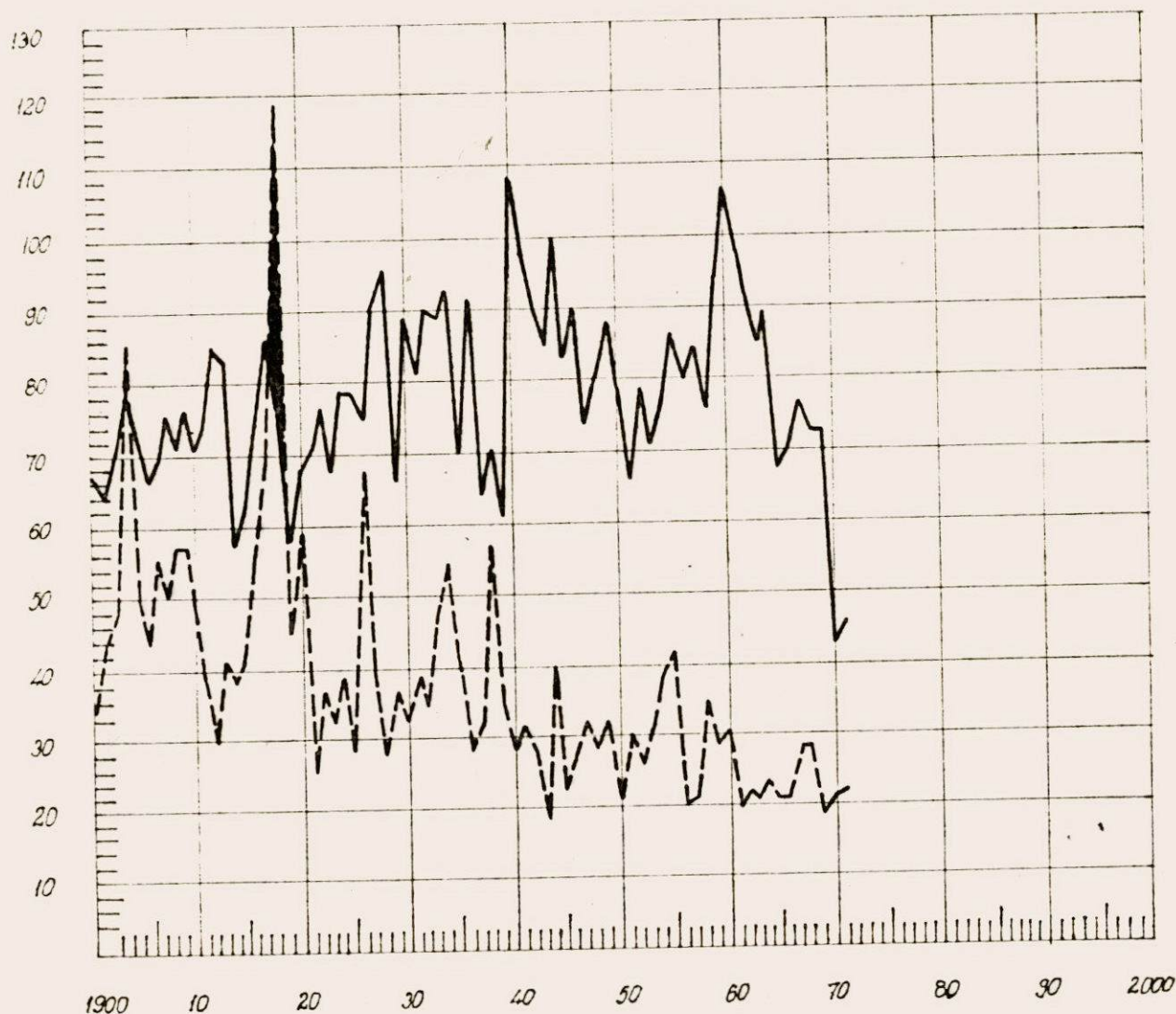


GRAFICO 1.8 - Se observa un crecimiento natural de la población positivo. En 1903 hay muchas defunciones pero, cosa rara, también bastantes nacimientos. La mortalidad de 1918 es causa de una disminución de nacimientos. Es la terrible gripe del siglo. En menor grado o parecido sucede en la guerra civil del 36.

MORTALIDAD INFANTIL

204

SIGLO XX

Media Quiquenal

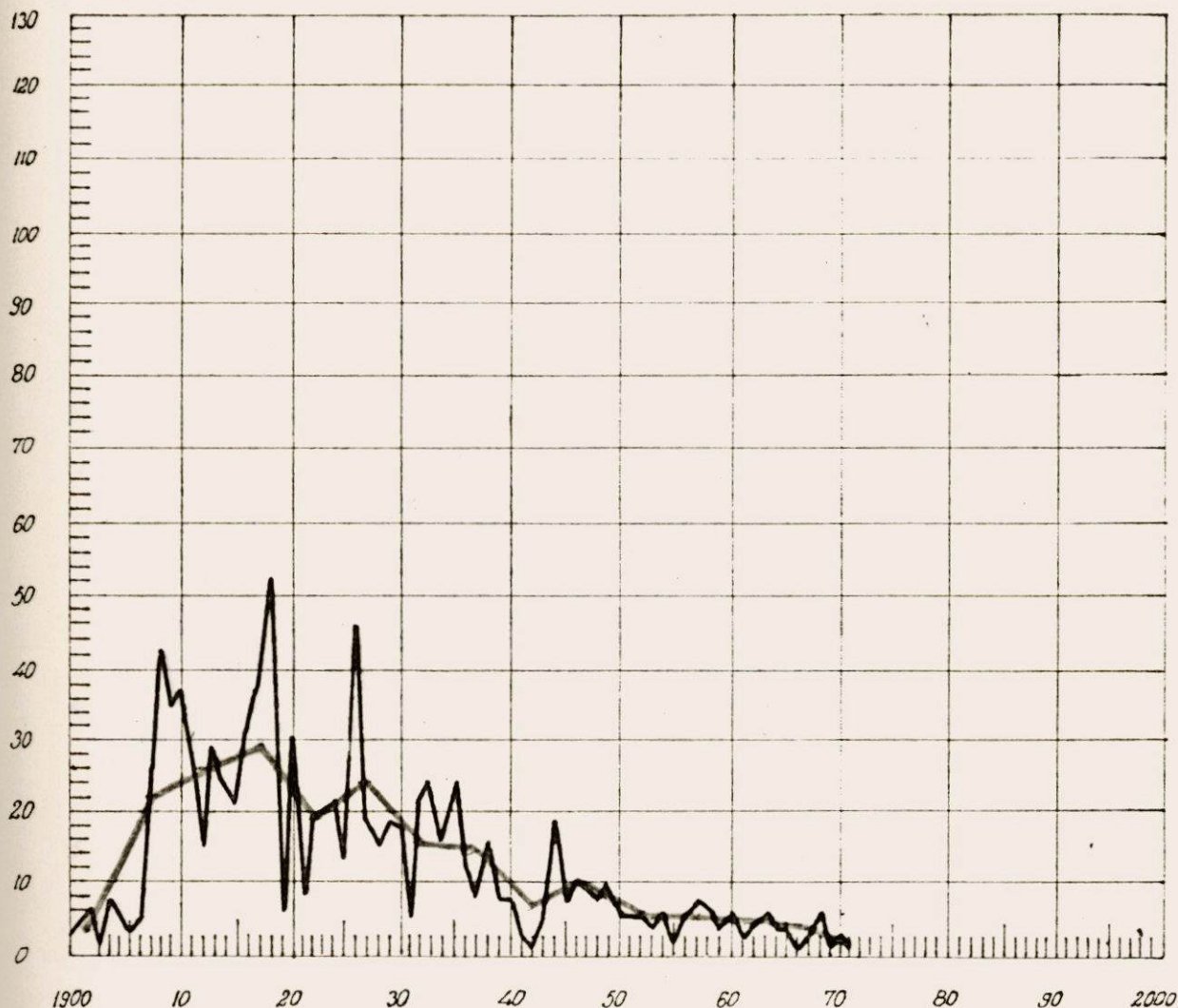


GRAFICO 11.1 - Solamente destacan tres crestas en 1908, 1918 y 1926. Posteriormente la mortalidad infantil viene a ser prácticamente nula.

RELACION DE MATRIMONIOS

SIGLO XX

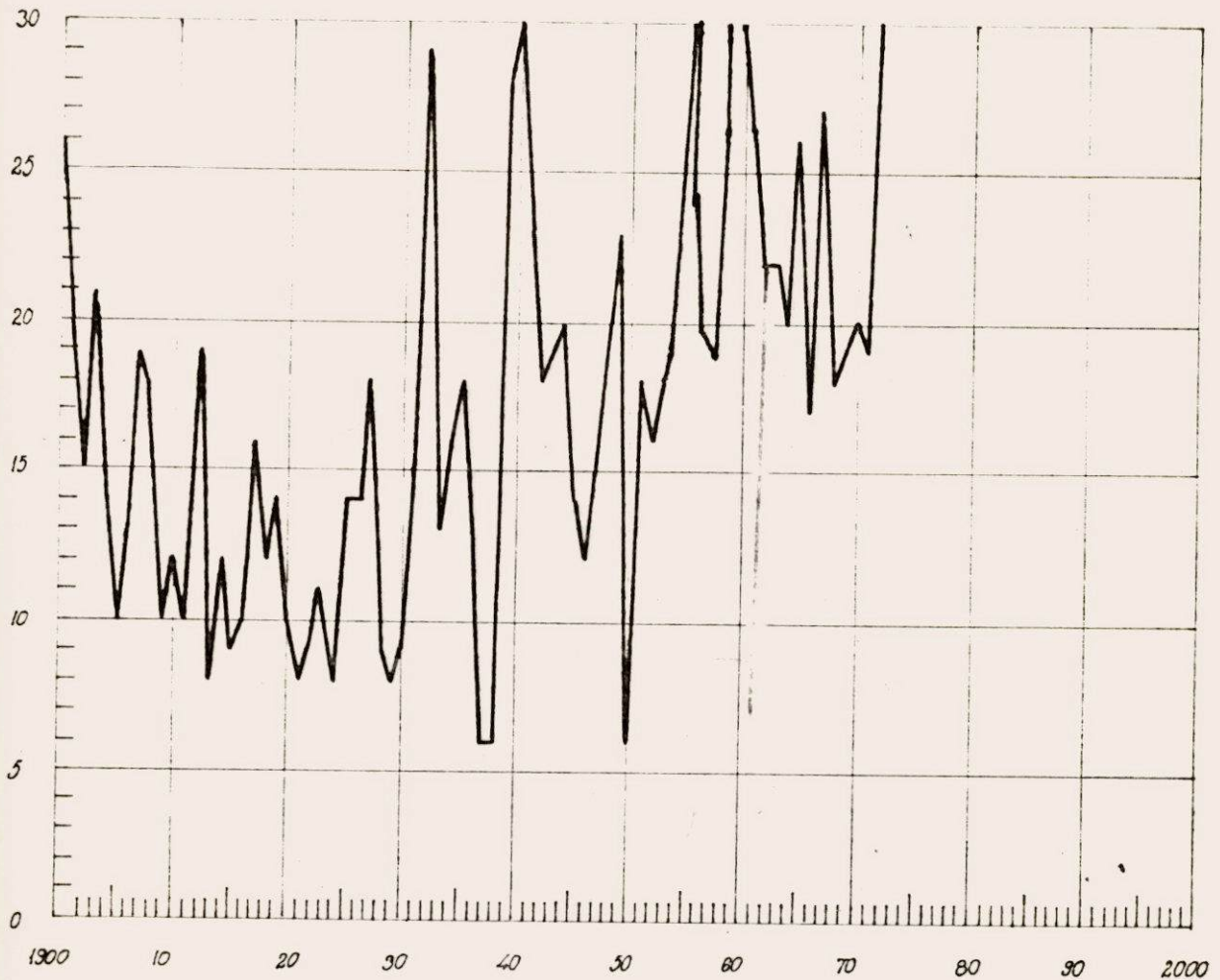


GRAFICO - Vemos las crestas mayores antes y después de la guerra civil del 36; también en 1965, 1967, y 1972. En los mismos años o en los inmediatamente siguientes, existe aumento de nacimientos. Las mayores simas se hallan en 1918, 1919, 1937, 1938, 1950 y 1961. Años en los que inciden también la gripe de 1918, la guerra civil del 36, etc....

PIRAMIDE DE EDADES

Y SEXOS

206

1970

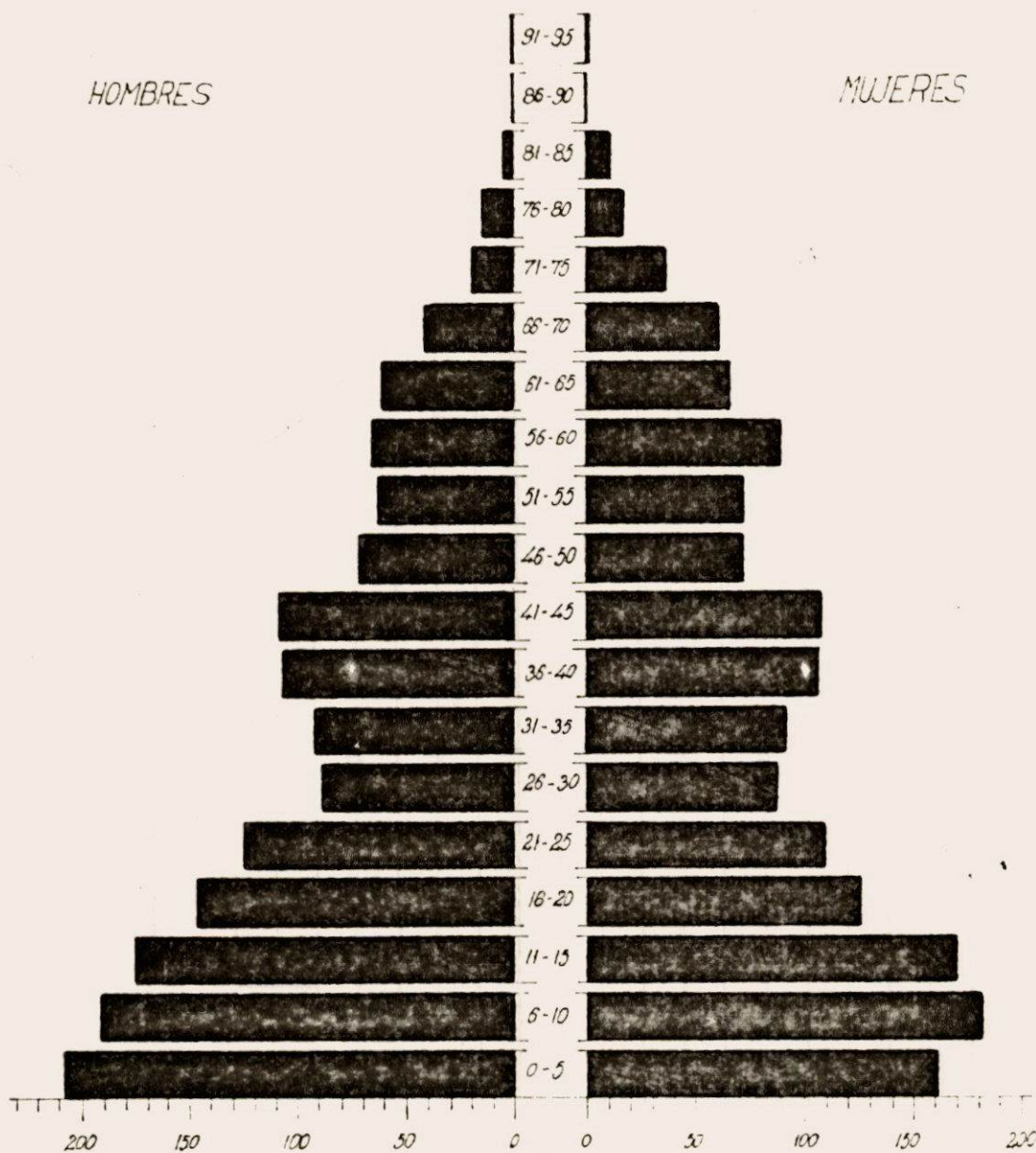


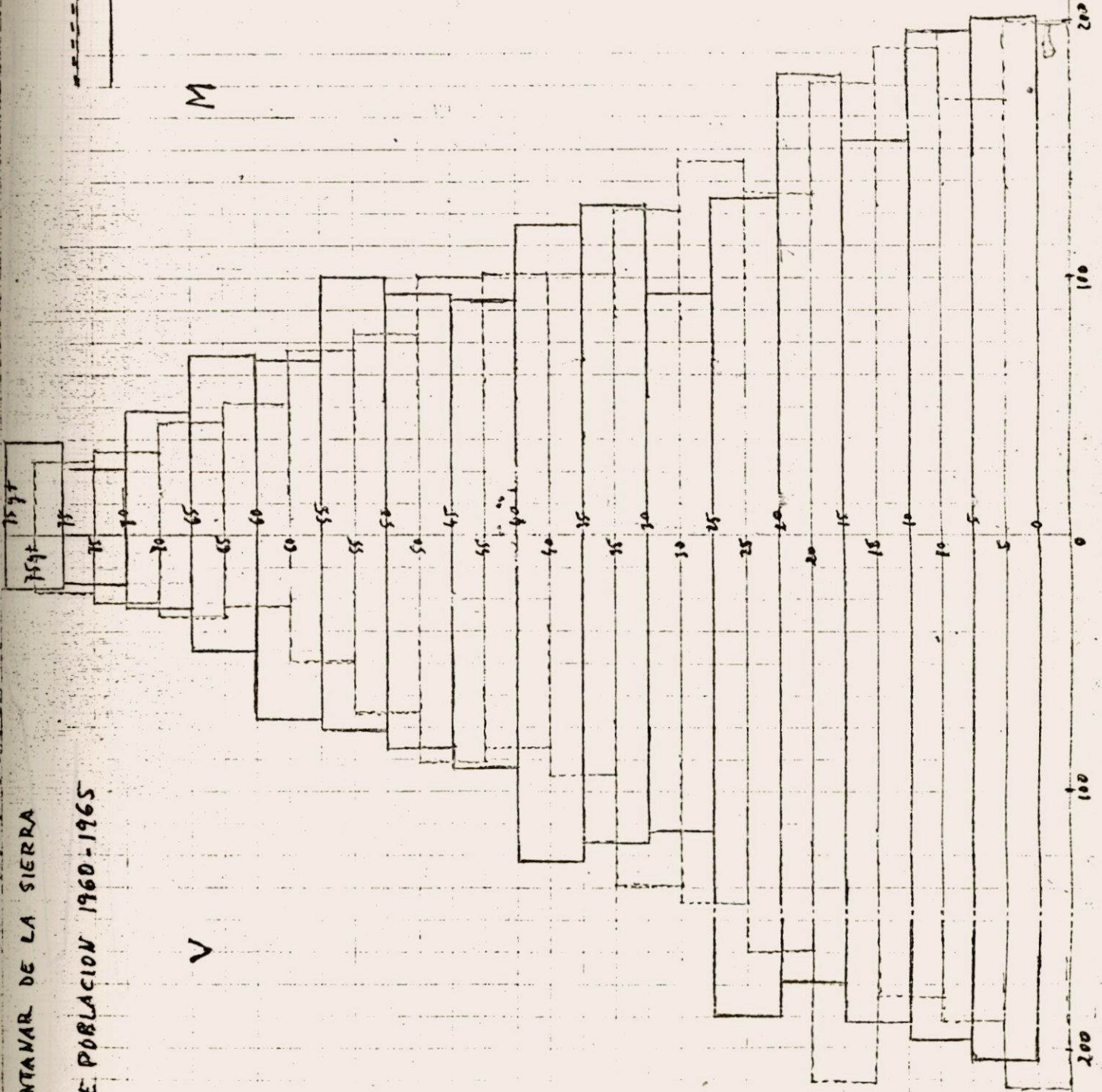
GRAFICO - Esta pirámide nos muestra un envejecimiento en la base femenina. Aunque la base sigue siendo joven vamos que en el centro existe un ensanchamiento y han aumentado los escalones superiores. La población de Quintanar en pocos años, envejece a causa de la migración interna y emigración europea principalmente. Destaca también el mayor número de niños.

QUINTANA DE LA SIERRA
PIRAMIDES DE POBLACION 1960-1965

----- 1960
_____ 1965

M

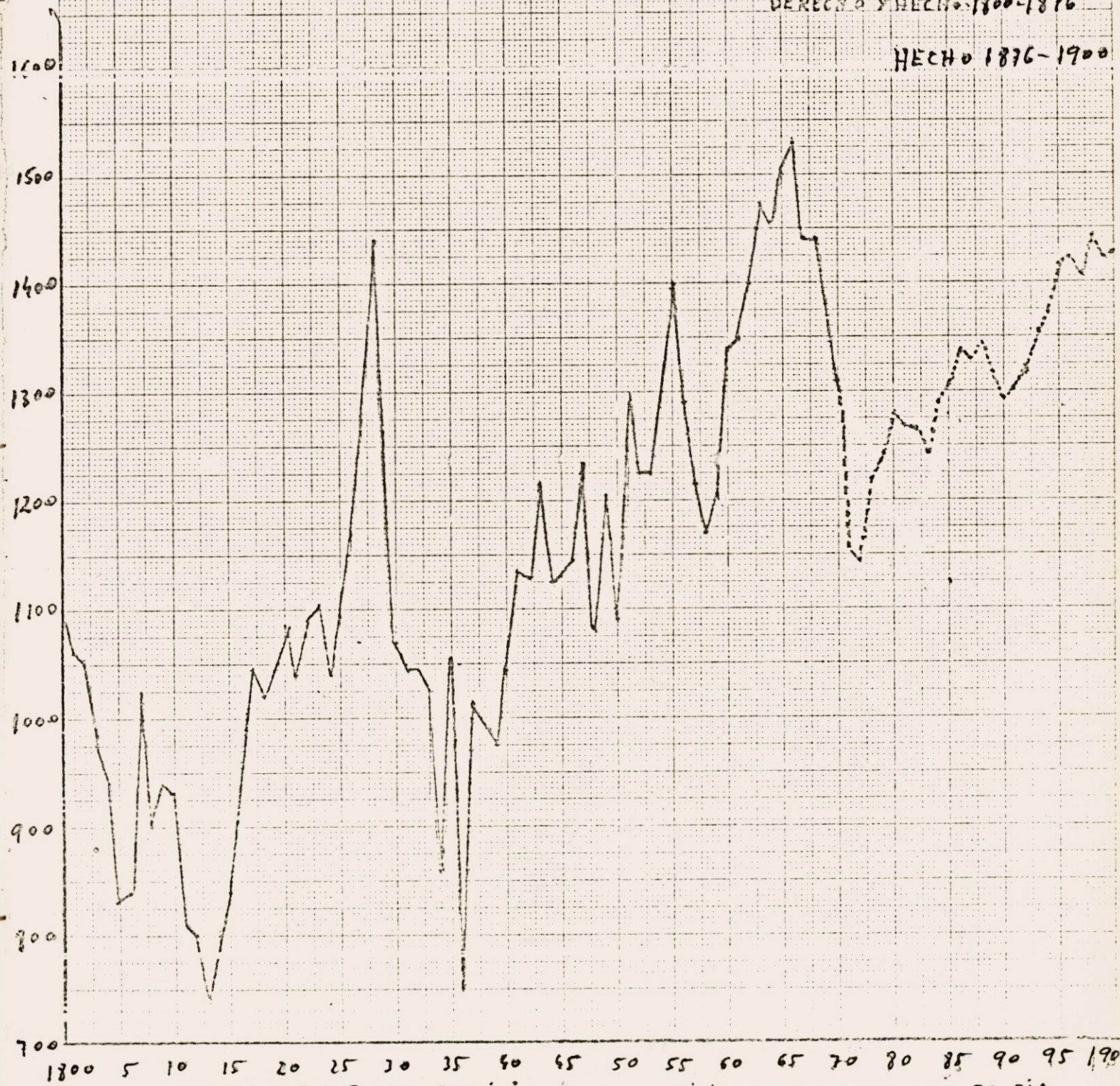
V



HABITANTES SIGLO XIX - QUÍNTANA DE LA SIERRA

DERECHO Y HECHO 1800-1876

HECHO 1876-1900

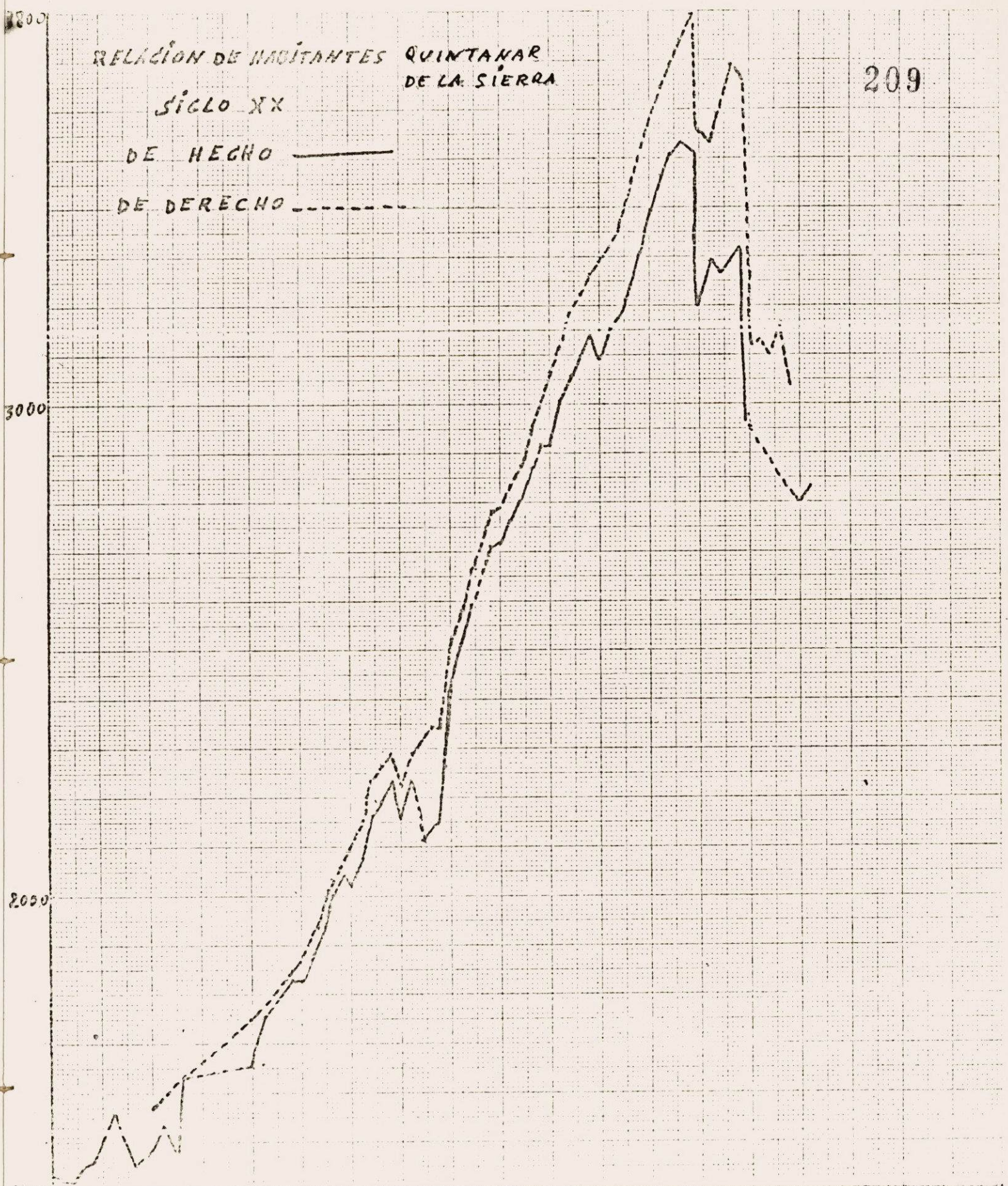


FUENTE: A.P.Q. REGISTRO CIVIL. CENSOS MUNICIPALES Y ELABORACION PROPIA.

RELACION DE HABITANTES QUINTANAR DE LA SIERRA
SIGLO XX

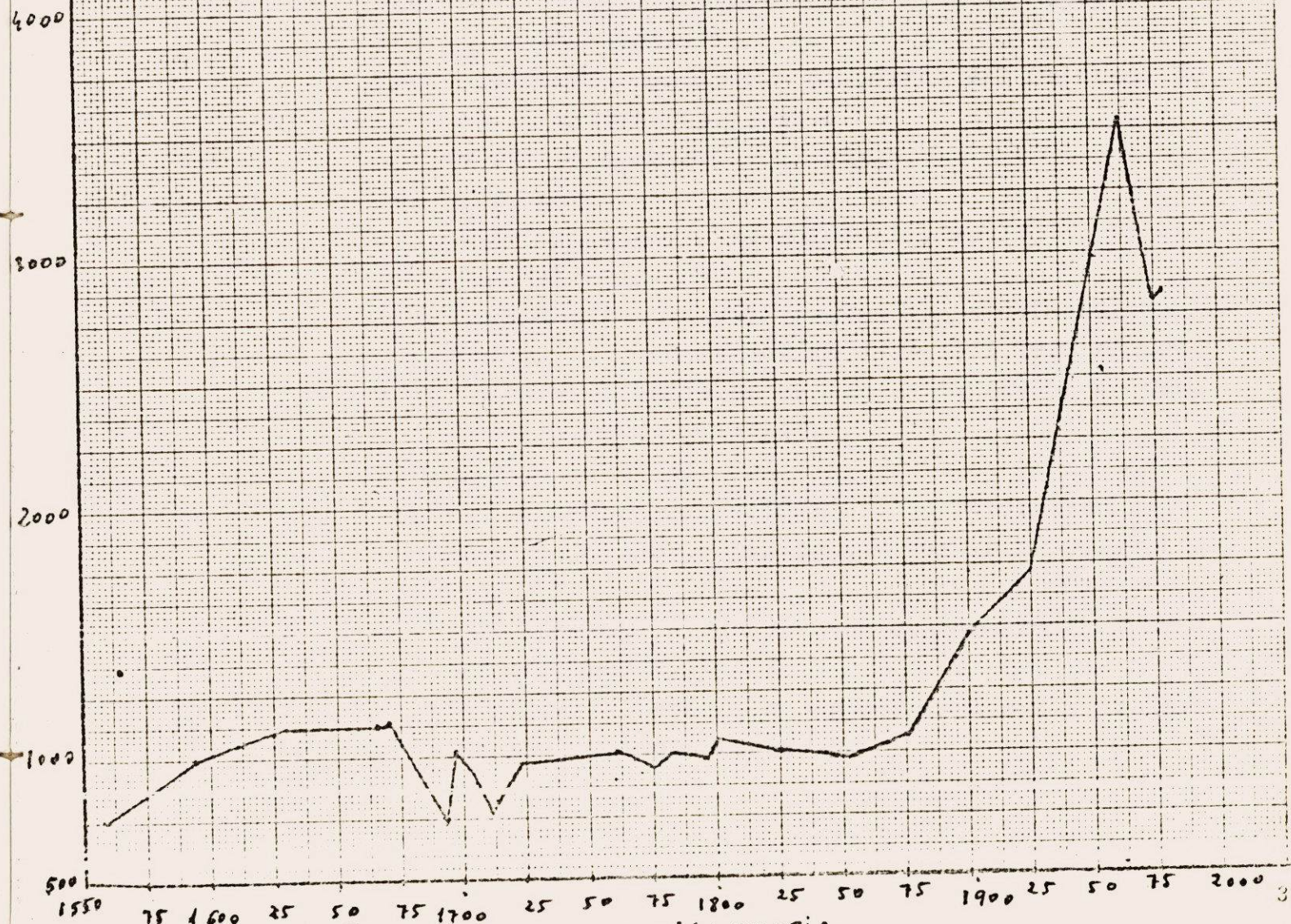
DE HECHO —————

DE DERECHO - - - - -



1900 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65 70 75
CENSOS MUNICIPALES Y ELABORACION PROPIA.

RELACION DE HABITANTES DE HECHO
DE QUINTANAR DE LA SIERRA
DESDE 1550 HASTA 1977



FUENTE: CENSOS Y ELABORACIÓN PROPIA.

II. SEGUNDA PARTENOTAS 1.

- 142.-Diego ,G.:Soria.
- 143.-LOTZE, Franz: El Cámbrico en España. Memoria del Instituto Geológico y Minero de España.1966,pág.65
- 144.-MARTINEZ SANTAOLALLA:Prehistoria burgalesa.
- 145.-Estrabón:Geografía III.
- 146.-LOPERRAEZ:Descripción histórica del Obispado de Osma.Parte 1.Cap.1,pág.4.
- 147.-ESTRABÓN:Geografía III pág.5.
- 148.-IDEM.pág.8.
- 149.-PLINIO:Historia Natural I-III.Cap.IV.
- 150.-MARCIAL:Epigramas.
- 151.-TARACENA B.:Excavaciones en las provincias de Soria y Logroño.Memorias JSEA,XIII,1928 pág.29.
- 152.-CORNIDE,J :Noticias de las antigüedades de Cabeza de Griego.pág.142-43.
- 153.-A.P.Quin. s.XVI
- 154.-GUILLAUME,Pierre y ROUSSOU,Jen Pierre:Demographie Historique.Paris.Arnaud Collin,1970.Cap.IV-VIII.
- LEGUINA,JOAQUIN:Fundamentos de demografía.Madrid Edit.Siglo XXI,1973,XI.
- NADAL ,J:La población española(sglos XVI al XX) Ed.Ariel Quincenal.pág.23.

- 155.-NADAL, J: Op. cit. pág. 23.
- 156.-A. P. Quin. s. XVI.
- 157.-A. A. Cov. Ordenanzas de Covaleda , 1601, pág. 31.
- 158.-A. P. Quin. s. XVIII núm. 21.
- 159.-IDEM.
- 160.-VICENS VIVES, J: Historia económica de España. Barcelona, 1967 pág. 378.
- 161.-LOPERRAEZ: Op. cit. Tomo II pág. 3.
- 162.- GIL **ABAD**, P.: Quintanar de la Sierra. Un pueblo de la Comarca de Pinares. Imp. Diputación Provincial de Burgos. 1980. pág. 215 y sig.
- 163.-A. P. Quin. s. XVI.
- 164.-DOMIGUEZ ORTIZ : La sociedad española en el siglo XVIII, págs. 65-75.
- 165.-A. P. Quin. s. XVIII núm. 52.
- 166.-A. P. Quin. s. XVIII núm. 57.
- 167.-NADAL, J : Op, cit. pág. 118.
- 168.-CAVANILLES A. J.: Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía, Agricultura, población y frutos del reino de Valencia. Vol. I Madrid, 1795.
- 169.-CARESMAR: Discurso sobre la agricultura, comercio e industria, con inclusión de la consistencia y estado en que se halla en cada partido de los que componen el Principado de Cataluña. 1780. pág. 197.

- 170.-NADAL,J :op.cit.pág.145.
- 171.-A.P.Quin. s.XIX.Libro de Matrículas.
- 172.-FOESSA :La población española y su territorio.
III Informe socio ógico sobre la situación social
de España hecho por el taller de sociología para
Fundación FOESSA.
- 173.-NADAL J.:Op.cit. págs.11-12.

3.- DESARROLLO HISTORICO DE LA JUNTA Y HERMANDAD

3.1.- Origen y ámbito. Organización jurídico-administrativa

Origen y ámbito

Fueron muchos los pueblos que se dedicaron al transporte de mercancías en toda España desde que el carro se utilizó para tal fin.

Fueron muchos los carreteros de bueyes que se integraron en la Cabaña Real de Carreteros después de ser creada por los Reyes Católicos. Pero la mayor parte de los mismos, efectuaban sus transportes en cortas distancias, dentro de sus respectivas provincias o en las colindantes con uno o dos viajes en verano.

La entidad que aquí nos ocupa constituye una organización de transportistas que fue haciéndose en el tiempo ya en el siglo XV y quizás antes.

En cuanto a su origen, no disponemos de los documentos de su constitución como Hermandad pero son muchos los que nos llevan a afirmar su existencia en el siglo XV.

No podemos estar de acuerdo con Ringrose(174) cuando afirma que la Hermandad Burgos-Soria "hace una tardía aparición en las fuentes"...y que "...la primera referencia concreta a la Hermandad data de 1678".

En una Carta Real, fechada en Madrid el 4 de Ju-

lio de 1591, dice Felipe II que:

"...que teniendo como tenían los vezinos de las billas y lugares del quintanal, bilbestre Palacios, canicosa, Regumiel, duruelo, covaleda, San Leonardo tierra de la ciudad de soría provisiones particulares, libradas en su fauor Por los cathólicos Reyes don fernando y doña ysabel y del emperador don carlos y Reyna doña juana su madre nuestros muy caros y muy amados pasdres que santa gloria ayan de más de neuenta y cinco años a esta parte y confirmadas y mandadas guardar por nos el año de mill y quinientos y sesenta y dos para aquellos carreteros de dichos lugares..." (175)

Las anteriores palabras nos llevan a afirmar que estos pueblos formaban asociación ya en 1496, antes de constituirse la Real Cabaña de Carreteros del Reino.

Con el explícito nombre de Hermandad de Carreteros de la villa y lugares de Palacios, Quintanar, Canicosa, Vilviestre, Regumiel, Duruelo, Covaleda, etc, figura ya en el año 1520:

"...e omes buenos de las uillas e lugares de palacios e bilbiestre e quintanar e canicosa e regumiel e duruelo e covaleda e san leonardo...de la Hermandad de los Carreteros..."(176)

En una Cédula Real dirigida a Quintanar de la Sierra, firmada en Madrid el 17 de marzo de 1646, leemos:

"...sauer que por parte de las uillas y lugares de la Junta y Hermandad de nuestra ca-

baña Real de la carretería que son las uillas de palacios, quintanar, bilbiestre, canicosa, regumiel, san leonardo y sus aldeas, ontoria y las suyas y lugares de duruelo, covaleda y salguero... (177)

Una carta fechada en Madrid el 2 de abril de 1650, dice:

"...que habiéndose hecho relación el año pasado de mill y sseiscientos y quarenta y sseeis por parte de las uillas y lugares de la Junta y Hermandad de nuestra Cabaña Real de las Carreterías que son las uillas de palacios, quintanar, belbiestre, canicosa, Regumiel, San leonardo y sus aldeas e ontoria y las suyas y lugares de Duruelo, Covaleda y salguero..." (178)

Otro documento que hace referencia a no ser quintados por tener privilegios concedidos en ese sentido, del 10 de Octubre de 1656, se hace referencia concreta a la Hermandad que nos atañe. (179)

Se podían presentar otros muchos documentos que con toda claridad nos permiten afirmar que ya en el siglo XV existía la Asociación de Carreteros Burgos-Soria; que ya en el primer cuarto del siglo XVI llevaba el nombre de Hermandad; que en 1646 ya se le conocía con el nombre completo de "Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros..."; que en 1650 figuran todas las villas y lugares que componían definitivamente la Junta y Hermandad.

Está claro que esta Hermandad de Carreteros tuvo su aparición como entidad jurídica mucho antes de 1678.

Dice también Ringrose(180) que la primera asociación de carreteros fue la Hermandad de Carreteros del área entre Granada y Murcia. Parece que deduce esta afirmación porque, según dicho autor, fue la primera en denominarse "Hermandad", al encontrar en sus pleitos en el año 1600, el título de "Hermanos de la Cabaña Real".

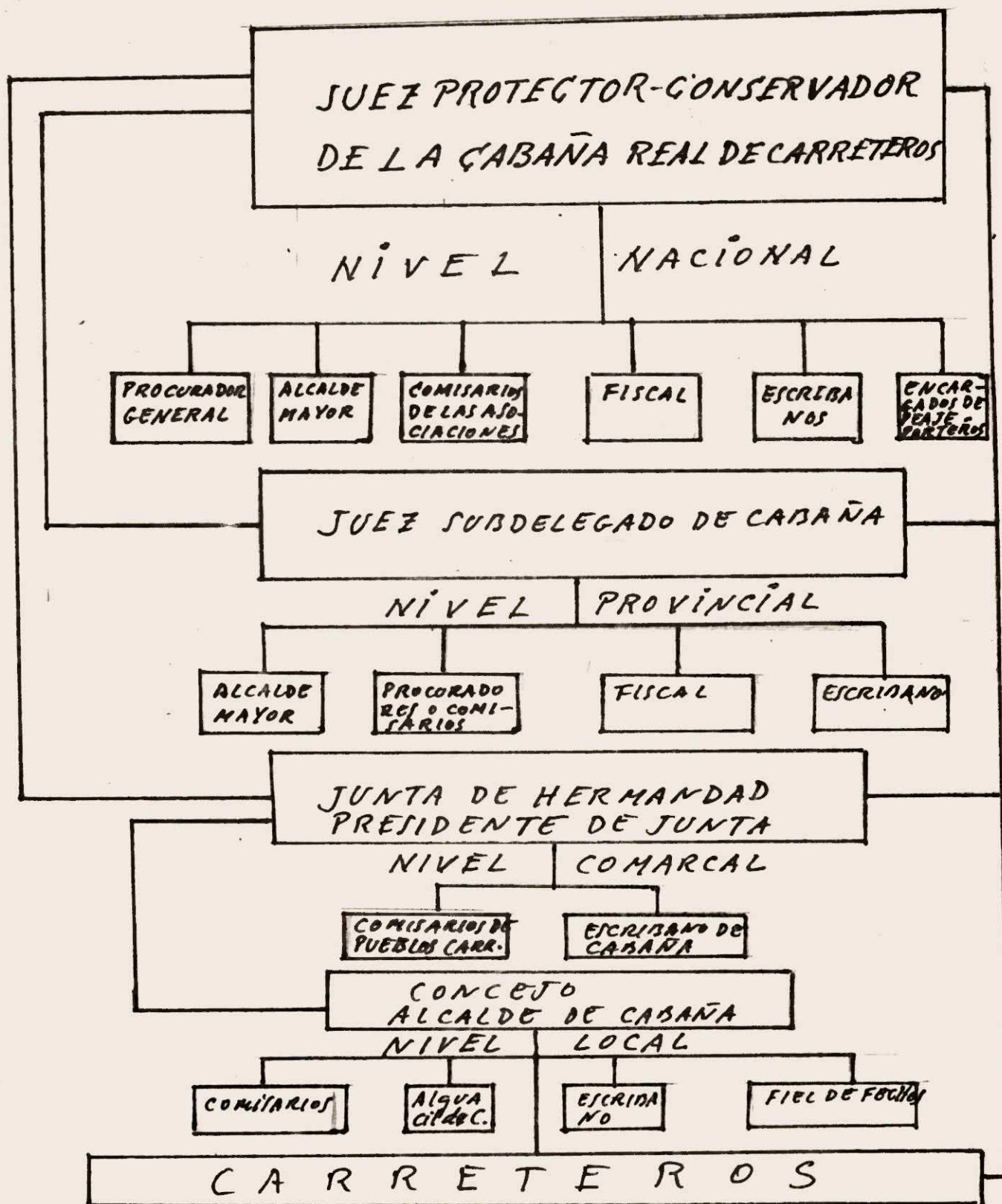
Creemos queda probado que la primera Asociación y Hermandad de Carreteros fue la de Burgos-Soria. No encontramos razones de peso para afirmar que "la primera asociación de carreteros fue la Hermandad de Carreteros del área entre Granada y Murcia". Por el contrario, defendemos que la primera asociación de carreteros y por la cual, quizás, los Reyes Católicos se decidieron a la creación e institucionalización de la Cabaña Real de Carreteros, fue la Hermandad de Burgos-Soria, Hermandad que, como veremos, fue la más importante durante la existencia de la Cabaña Real, con privilegios propios antes de dicha creación. (181)

La Asociación de Burgos-Soria figura en algún documento como Hermandad de Carreteros "serranos" (182) título que siempre ha llevado y lleva con orgullo la zona de los pueblos carreteros.

La Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria estaba integrada por seis pueblos

de la provincia de Burgos:Palacios de la Sierra,Vilviestre del Pinar,Quintanar de la Sierra,Canicosa de la Sierra,Regumiel de la Sierra y Hontoria del Pinar con sus aldeas,Navas del Pinar y Aldea del Pinar,y cuatro de la provincia de Soria:Duruelo,Covaleda,Molinos de Salduero y San Leonardo con sus cuatro aldeas,Arganza,Navaleno,Casarejos y Vadillo.(183)

ORGANIGRAMA DE TRIBUNALES DE JUSTICIA



3.2.- ORGANIZACION JURIDICO-ADMINISTRATIVA

Por estar integrada en la asociación nacional "La Cabaña Real de Carreteros, Trajineros, Cabañiles y sus Derramas", la organización de la Hermandad estudiada tenía el siguiente organigrama judicial:

3.2.1.- A nivel nacional: Tribunal Supremo de Justicia Carreteril, formado por:

Juez Protector Conservador

Alguacil Procurador General o Procurador General

Alcalde Mayor de Cabaña

Procuradores o Comisarios de las Organizaciones de carreteros de grandes distancias.

Fiscal

Escribanos

Porteros y encargados de peajes.

3.2.2.- A nivel provincial:

Juez Subdelegado o Subjuez provincial

Alcalde Mayor

Procurador o Comisarios provincial

Fiscal provincial

Escribanos

3.2.3.- A nivel de Comarca o Comunidad Carreteril:

Alcalde Mayor de la Comunidad-Presidente de la Junta de Hermandad

Comisarios (procuradores, diputados, delegados) dos por cada pueblo de carreteros.

Escribano-Notario

3.2.4-A nivel de concejos de pueblos carreteros:

Alcalde de Hermandad

Comisarios o procuradores de Junta

Alguacil de Cabaña

Escribano o

Fiel de fechos

Carreteros

Hablaremos de los diferentes niveles y cargos.

El primer cargo que aparece a nivel nacional es el de Alcalde de adelantamiento, alcalde e Juez de todas las ciudades e villas de carreterías de nuestros reinos". (184) Aunque no se especifican las funciones, el título es lo suficientemente claro para entender que bajo su jurisdicción estaba toda la Cabaña de Carreteros. Esto nos inclina a afirmar que desde la creación de dicha Cabaña, hubo una legislación especial, con un juez particular y con jurisdicción privativa y que después pasó a llamarse Juez Protector Conservador.

JUEZ PROTECTOR CONSERVADOR

NO podemos estar de acuerdo con Tudela, J. cuando dice que el Juez Protector fue creado por Real Orden de 18 de Abril de 1754, pues existió ya según sabemos por multitud de documentos, durante todo el siglo XVII. (185)

Por su parte Ringrose afirma que dicho cargo se creó en 1629 (186) y Gascón, dice:

"...podemos concluir que este cargo si bien pudo haber existido antes, fue actualizado o quizás creado por Felipe V entre 1700-1713". (187)

Estoy de acuerdo con Ringrose en que ya en 1626 existió el cargo de Juez Protector Conservador y antes, en 1521, aunque se llamara entonces "Alcalde de Adelantamiento, alcalde e Juez de todas las ciudades e villas de carreterías de nuestros reinos", ya que el poder era similar.

No puede existir duda, sin embargo, que el cargo de Juez Protector Conservador existió durante el siglo XVI.

Una real Provisión de 17 de Setiembre de 1599, parece que hace referencia únicamente al Alguacil Procurador General. No es arriesgado suponer que durante todo el siglo XVI actuaron el Alcalde de Adelantamiento, alcalde e Juez de todas las ciudades e villas de carretería de nuestros reinos, citado anteriormente y el Alguacil Procurador General, con funciones específicas cada uno.

Son muchos los documentos que nos hablan de la existencia del Juez Conservador en el siglo XVII, según acabamos de ver.

Nuestra afirmación es, pues, que dicho Juez existió desde la creación de la ~~Caballa~~ Caballa Real o pocos años después con el nombre de Alcalde de Adelantamiento, Alcalde e Juez, etc. Que al mismo tiempo existió el Alguacil Procurador General y que, posteriormente,

en el siglo XVII o antes, se dió el título de Juez Protector Conservador con categoría de Ministro del Consejo quizás con más amplios poderes como el de nombrar Subdelegados, etc.

Poder y funciones.-

Era el cargo de mayor poder y autoridad en la Cabaña Real de Carreteros a nivel nacional. Tenía categoría de Ministro del Consejo y podía elegir representantes suyos en las provincias. Su título era: "Juez Protector-Conservador de la Cabaña Real de Carreteros, Trajineros, Cabañiles y sus Derramas".

La Ley dice sobre él:

"...Atendiendo a la conservación de la Hermandad de Carreteros de la Cabaña Real de estos mis reinos y señoríos; he venido en elegir y nombrar un Ministro de mi Consejo, Juez Protector de ella y sus derramas, a fin de que desagrave a los carreteros y cabañiles de los daños y perjuicios que se les hagan por qualesquiera personas, Concejos o comunidades, haciendo justicia a las partes; conociendo de sus negocios y causas, que como tales carreteros tuviesen y se les ofreciesen sobre el uso y exercicio de sus carretas, y lo demás a ello anexo y dependiente, con inhibición de todos y qualesquier Tribunales, Chancillerías, Jueces y Justicias de estos mis reinos y Señoríos: reservando las apelaciones que se interpongan de sus autos y sentencias al mi Consejo en la Sala de Mil y Quinientas, siendo en asunto de dehesas y pastos de invierno, y en los demás negocios a

la Justicia, y no para otro juez ni tribunal alguno". (188)

Las anteriores disposiciones nos hacen ver que los carreteros, con la creación del Juez Protector Conservador, consiguieron una cota jamás pensada por ellos aunque, como se ve en la actuación carreteril, la Corona no podía hacer otra cosa si quería tener un transporte propio, efectivo y barato.

Su jurisdicción privativa sobre los asuntos de carretería era total. Las mismas Chancillerías, aun en asuntos criminales, si se trataba de carreteros, los pasaban al Juez Protector. (189)

A él tenían que llegar todos los pleitos en última instancia, pudiendo existir solamente apelación a la Sala de Mil y Quinientas en asuntos de dehesas y pastos, y a la de Justicia en el resto de los casos.

El Juez Conservador debe dar las providencias que crea necesarias para que se guarden los privilegios de los carreteros, las exenciones y preeminencias que tienen (190). Debe estar informado de todo lo concerniente a las carreterías para que en cualquier momento

"puedan conducir los abastos y provisiones de los Ejércitos, sin dejar de atender al comercio de la Corte, Reynos y Señoríos...". (191)

No debe permitir que se detengan ni hagan prisioneros a los trabajadores de las carreterías: mayo-

rales, aperadores, ayudantes de aperadores, pasteros, ayudantes de pasteros, gañanes, ayudantes de gañanes, etc.

"...porque en todo lo que mira al uso de dichas carretas y su tráfico han de estar sujetos precisamente a sus órdenes y providencias". (192)

Estaba facultado para nombrar en las provincias cabezas de partido a representantes suyos que tomaron el nombre de subdelegados y subjueces de cabaña en el futuro, (193) y, si no había un nombramiento específico, podía comisionar "a los Ministros de las Audiencias y Chancillería, Corregidores de los partidos y Abogados de los Consejos". (194)

Esta facultad fue ejercida frecuentemente, incluso nombrando Subdelegados de Cabaña a los Alcaldes Mayores y a los Escribanos. (195)

La actividad del Juez Protector Conservador fue intensa pues los conflictos de los carreteros, principalmente relativos a pastos y dehesas y acotamientos, eran continuos en su "trajino" permanente durante los diez meses del año.

Hay momentos en que las dificultades son especiales y disminuyen las carreterías y el transporte, debido a las muchas pérdidas de ganado y riesgo de las vidas. (196) Las actuaciones judiciales disminuyen en consonancia, como consecuencia lógica.

El Decreto de las Cortes de 8 de Junio de 1813 sobre medidas para el fomento de la agricultura y la ganadería, será el detonante que haga explotar definitivamente la bomba de las controversias entre agricultores y ganaderos en perjuicio de estos últimos. Desde este momento se agudizan más las posturas y los acotamientos proliferan por doquier, dificultando el transporte. Los reyes se ven en graves dificultades pues desean complacer a todos y, a veces, existen contradicciones legislativas.

Un sinnúmero de Leyes, Decretos, Reales Ordenes y Provisiones apoyan a los carreteros en sus privilegios, principalmente desde 1490, Ley II, tít. 28 de la Novísima Recopilación, hasta la de 6 de Setiembre de 1836. El problema de los acotamientos trae continuas reyertas y pleitos entre pueblos, propietarios y carreteros. En estos momentos la actividad del Juez Protector Conservador es mayor y sus intervenciones son casi continuas.

Como hemos dicho anteriormente, la mayor parte de los pleitos afectaban a asuntos entre carreteros y propietarios de las dehesas de invierno, pastos comunes de pueblos y rastrojeras, en relación con los derechos de arrendamientos y privilegios concedidos a la Cabaña Real. (197)

La actividad del Juez Conservador fue tan intensa que se necesitó crear un aparato judicial, "protectoría de la Cabaña Real", bajo la impronta de la judicatura tradicional española. En la cumbre estaba el Juez Protector Conservador.

Encontramos al Juez Conservador en todos los siglos de la carretería, incluido el último tercio del siglo XVII, interviniendo en cuestiones de pastos. (198)

Si alguna vez el Juez Conservador parece no tener actividad en los pleitos de los carreteros, no es por apatía de éstos como insinúa Gascón (199) sino porque tenían sus graves crisis en pérdidas de bueyes. Ejemplos tenemos en la pérdida de 400 bueyes en los viajes de aprovisionamiento de grano y pertrechos de guerra a los ejércitos en las Guerra de Cataluña (200), de 100 bueyes en la Guerra contra Portugal y 240 en la Guerra de la Independencia a manos de los franceses (201) y otros muchos casos que podríamos citar en los que se muestra el temple serrano de los carreteros y con lo que nos demuestran que los privilegios se los conceden por justicia.

PROCURADOR GENERAL DE LA CABAÑA REAL DE CARRETEROS

Este cargo aparece muy pronto pues ya el 17 de Setiembre de 1599 se dice que a petición suya se dan las cuatro primeras leyes que privilegian a los carreteros. (202) Se le conceden la facultad de ejecutar las disposiciones relativas a que los carreteros puedan cortar madera de los montes para reparar sus carretas y que no paguen derechos por los bueyes sueltos que lleven de remuda. (203) Hasta ese momento aparecen Procuraderes de los carreteros en otros pleitos de modo circunstancial, como sucede en 1520, que lo fue Juan de la Puebla. (204)

Cada seis meses debía dar cuenta de los ejecutado.

Desde el principio de su nombramiento se encargaba de que se cumplieran las leyes, Reales Decretos, Reales Ordenes, Provisiones, etc. Posteriormente fue el representante directo y efectivo de todos los carreteros del Reino. En las primeras referencias aparece como Alguacil Procurador General de la Cabaña.

El 17 de Mayo de 1646, encontramos al Procurador General recurriendo al Consejo para que se ordene que al pasar los carreteros por los pueblos

"...no se les quite el vino y mantenimiento que llevaren para su sustento, ni se les maltrate por esa razón". (205)

Así mismo el 17 de Julio de 1652, interviene ante dicho Consejo para que

"...yendo o viniendo las carretas cargadas por los pueblos, no se embarguen para la conducción de la sal." (206)

El 23 de Marzo de 1804, a recurso de los Comisarios y el Procurador General, manda el Consejo a las Justicias que en sus respectivas jurisdicciones, se cumplan las leyes y privilegios dados a los carreteros...

Por Real Provisión de 20 de Mayo de 1806 y 9 de Julio de 1823, el Procurador General se preocupa de que se impriman los privilegios y de que los tengan todos los carreteros para poderlos llevar consigo y enseñar a las Justicias para que surtieran los mismos efectos que los originales.

La Junta y Hermandad de Carreteros de la Comarca Burgos-Soria llegó a tener tal relevancia que se le concedió el derecho a nombrar al Procurador General, lo que le daba al tener también su comisario o Procurador regional, una superioridad manifiesta sobre las demás organizaciones en lo jurídico-administrativo ya desde el siglo XVIII. (207)

El cargo de Procurador General de Cabaña está en la organización jurídica desde el principio de la Cabaña; en trato directo con el Consejo del Reino pero no con categoría de Ministro como el Juez Protector Conservador. El segunda cargo en importancia.

Alcalde Mayor de Cabaña

Su función primordial era ejecutiva. Citaba a las Juntas de las diferentes Hermandades o Asociaciones cuando era necesario fletar los diferentes trenes de carretería para el acarreo de sal, trigo, carbón, provisiones, vituallas, municiones, pertrechos de guerra, etc para servicio público y de la Corona. (208)

Fiscal y Escribanos

Técnicos juristas, profesionales de las leyes con los estudios de abogacía. Los escribanos de la Protectoría firmaban todos los escritos que emanaban de los tribunales nacionales. Sin su firma no tenían valor legal los comunicados o documentos. Su firma iba con la del Secretario de Cámara del Consejo de Castilla. (209)

Procuradores-Comisarios de Organizaciones de la Cabaña Real.

Tenían como misión propia ajustar y contratar con la Real Hacienda los artículos correspondientes para los transportes. (210)

Una vez contratados los transportes, lo comunicaban a las Hermandades respectivas, de las cuales eran representantes, y éstas se reunían en Junta de Hermandad para efectuar el reparto de los portes a cada pueblo .

Tenemos constancia de la presencia de Comisarios o Procuradores de la Junta y Hermandad Burgos-Soria,

"...para el cotejo y arreglo de lo que por dicha Comunidad de Carreteros se trató y confederó en la villa y Corte de Madrid por dos comisarios que para ésto se remitieron a dicha corte..."(211)

Esto nos confirma en que la Hermandad tenía derecho a que la representaran dos comisarios en la Corte en los repartimientos de transportes de la Real Hacienda, lo que nos muestra el poder de la Hermandad por aquella época. No la representaba un procurador sólo según dice Ringrose(212)

Al aumentar su importancia determinaron que un procurador estuviera constantemente en Madrid para llevar de cerca todos los asuntos concernientes a su negocio. El prestigio e importancia de este procurador y el volumen de negocio de los transportes fue el principio motor que llevó al Consejo a conceder a la Hermandad Burgos-Soria, el derecho a nombrar el Procurador General, según dijimos anteriormente.

JUEZ SUBDELEGADO DE CABAÑA

Era el representante directo del Juez Conservador que tenía capacidad jurídica para nombrar a delegados suyos.

La Ley nos habla de sus facultades:

"...que haya sugetos en las provincias cabezas de partido, para que con más facilidad puedan ocurrir, a la conservación de dichos carreteros y cabañiles, y reintegrarlos de los daños que se intente hacerles..."(213)

Pueden ser Subdelegados:

"...los Ministros de las Audiencias y Chancillerías, Corregidores de los partidos y Abogados de los Consejos".(214)

De manera concreta, la Ley, nos habla de sus poderes:

"...para que puedan proceder en todo lo concerniente a la enunciada carretería Real con la misma inhibición (que el Juez Conservador); y en su consecuencia avocar y retener los procesos y autos que se hicieren y firmaren por las Justicias ordinarias, y demás jueces y Ministros de estos mis reynos y Señoríos continuándolos hasta sentencia definitiva; admitiendo las apelaciones, que se interpongan por las partes para el mi Consejo y Salas de Mil y Quinientas y Justicia segun su clase".(215)

Con la llegada de los Borbones a España, se pone en funcionamiento el cargo de Jueces Subdelegados producto de su sistema.

Las Subdelegaciones evolucionan al ritmo de los Jueces Protectores o Protectorías de Cabaña. Siguen la pauta de la judicatura española: Juez Subdelegado, Procurador, Fiscal y Escribanos con Alcalde Mayor.

No todas las Subdelegaciones tenían los mismos cargos aunque sí las mismas funciones.

En cada Subdelegación debían contar con listas actualizadas del total de carros, bestias y propietarios disponibles, de largas y cortas distancias; listas que enviaban a la Protectoría Nacional. (216)

El ámbito de su jurisdicción comprendía una provincia, zona o comarca determinada, residiendo en las capitales de provincia o pueblos importantes: Zamora, Becerril, Atienza, Roa, Campillo de Altobuey, Toro, Briviesca, Burgo de Osma, Salamanca, Granada, Ecija, Segovia... (217)

El Subdelegado comunicaba a los corregidores de los diferentes lugares para que éstos obligaran a las Justicias cumplir las sentencias y disposiciones emanadas del Juez Conservador y del Consejo en asuntos referentes a la carretería.

Al candidato, se le nombraba Juez Subdelegado de la correspondiente ciudad y "en diez leguas al contorno". (218)

El nombramiento lo hacía directamente el Juez

Conservador. Intervenían en todas las disputas de carreteros en primera instancia.

El cargo recaía en distintos funcionarios destinados ya en las ciudades para las que eran nombrados. Ellos mismos solicitaban ser nombrados. Tenemos múltiples ejemplos. Piden ser nombrados Subdelegados: el escribano real de Atienza(219), el Alcalde Mayor de Zamora(220), el Alcalde Mayor de Ecija(221), el Abogado de los Reales Consejos de Segovia(222)...

El Juez Conservador accedía normalmente a las peticiones de nombramiento de Subdelegados de Real Cabaña.

Al no existir un nombramiento concreto de Juez Subdelegado, recaía directamente en los corregidores y posteriormente en los intendentes.(223)

Al ostentar un mismo funcionario distintos cargos en una misma jurisdicción, se daban casos difíciles y posturas comprometidas ya que la gama de conflictos entre los carreteros, afectaban a aspectos municipales, agrarios, de pastos comunales, de dehesas, etc. siendo la postura del Juez Subdelegado determinante y difícil por ello. La mayor parte de sus intervenciones tienen lugar por los pastos de invierno.(224)

A veces se ve en conflictos con las Chancille-

rías y existen disquisiciones jurídicas sobre el ámbito de competencias en determinadas materias. Así sucedió al actuar contra varios carreteros por la muerte acaecida a Pedro Valero, uno de ellos. (225)

Alcalde Mayor

Recaían en él las mismas obligaciones y funciones a nivel provincial que las del Alcalde Mayor a nivel nacional.

Comisarios, Delegados o Procuradores provinciales

Los Jueces Subdelegados convocaban Juntas Comarcales y enviaban a ellas a sus diputados o delegados.

Las funciones son similares a las desempeñadas a nivel nacional, en su ámbito provincial.

Fiscal y Escribanos

Daban fe de todos los escritos y documentos de las Subdelegaciones provinciales con su firma. Sin ella no tenían valor legal. Eran cargos técnicos y estaban ocupados por letrados.

Organización Comarcal y local de las Juntas y Hermandades de la Comarca Burgos-Soria.

El concejo era la unidad administrativa y judicial. En concejo abierto trataban los pueblos de la Hermandad todos los asuntos referentes a la carretería.

Los concejos de las villas y pueblos de la Hermandad Burgos-Soria elegían cada año un Alcalde de Hermandad, un procurador un alguacil de cabaña y dos comisarios que representaban al pueblo en las Juntas de cada año. (226) También había en cada pueblo un escribano real o fiel de fechos que refrendaban los documentos y les daban valor legal a los mismos.

La Hermandad de la Comarca de Pinares Burgos-Soria celebraba sus reuniones, llamadas Juntas de Hermandad todos los años y cuando lo consideraban oportuno o era necesario por tener que efectuar servicios públicos en los transportes de sal, munición, artillería, grano, carbón, etc.

Tenemos conocimiento de diversos años en los que tuvieron lugar antedichas Juntas: 1732, 1733, 1743, 1749, 1750, 1751, ¹⁷⁵² 1756, 1758, 1759, 1760, 1785, 1786, 1787, 1788, 1819, 1836, 1840, 1841, 1851, 1852... (227)

Esto nos lleva a efectuar la afirmación hecha antes al decir que reuniones de Junta tenían por lo me-

nos una vez al año ,lo que no va muy de acuerdo con lo que dice Ringrose al decir que eran periódicas e interpretando que las tenían principalmente por cuestión de litigios.(228)Y no era así pues los asuntos de las Juntas trataban principalmente de los transportes de la temporada.De ahí que las fechas de celebración de Juntas fueran normalmente durante los meses de Marzo y Abril.Es claro que también trataban, si así lo requerían las circunstancias,de los asuntos jurídicos.

Las Juntas de Hermandad de la Comarca de Pinares estaba constituida por un Consejo.

Este Consejo lo formaban un Alcalde Mayor de Cabaña y dos delegados(diputados,comisarios,procuradores) de cada uno de los pueblos de la Hermandad.

Entre estos dos comisarios estaban los dos que iban a representar a la Hermandad en la Corte de Madrid ante la Real Hacienda.

Estos procuradores o comisarios eran elegidos anualmente en concejo abierto por todos los carreteros de las localidades de la Hermandad.(229)

Las Juntas tenían una duración,como máximo de dos o tres días.Se celebraban indistintamente en cualquiera de los pueblos carreteros de la Herman-

dad, "por suerte de Cabaña", (230): Hontoria en 1819; Quintanar, 1750; Canicosa, 1840; Vilviestre, 1788-1750; (231)

El Alcalde Mayor citaba a las Juntas mediante circular, cuando era necesario "alistar las carretas" para cualquier servicio público. (232)

En las Juntas se ejecutaban los repartimientos de mercancías y señalamiento de rutas, por suerte, mediante cédulas o "politas". (233)

El Alcalde Mayor era elegido cada año entre los miembros de la Hermandad.

"Es bien público y costumbre que el cuerpo de la Cabaña Real de Carreteros se haya de nombrar anualmente Alcalde Mayor a un individuo de ella". (234)

El Alcalde Mayor de Cabaña presidía la Junta de Comisionarios o Delegados y era el encargado de que se ejecutaran los acuerdos tomados en Junta. De acuerdo con los comisarios, era al mismo tiempo el encargado de convocar las Juntas correspondientes.

Aunque no tenía funciones judiciales legales, estaban los carreteros obligados a obedecer sus normas elaboradas en común consejo con los comisarios de la Junta. Muchas veces resolvía cuestiones difíciles entre los componentes de la Hermandad y, otras, parece que se mete en cuestiones que no son de su incumbencia como sucedió con Manuel Rubio, Prior S'indico de

la villa de Quintanar de la Sierra el cual dice:

"que el Alcalde Mayor se abstenga...en asunto alguno judicial que ocurra entre partes aunque sea entre individuos y criados de la misma"...(235)

apelando a las Ordenanzas Municipales de la villa de Quintanar. Esto nos viene a reafirmar en lo que antes decíamos respecto a que los asuntos judiciales no eran precisamente los temas prioritarios o exclusivos.

Cuando los comisarios o diputados de los respectivos pueblos regresaban, los Alcaldes de Hermandad, citaban a reunión de concejo "a repique de campana o pregón según costumbre".(236)

En el concejo tenía lugar el repartimiento de los transportes. Previamente se llegaba a un acuerdo en la manera de llevarlo a efecto. A continuación se efectuaba el sorteo por insaculación de cédulas o politas en las que figuraba la carga a transportar, los lugares de destino o (alfolíes) el origen en su caso, los precios por legua y fanega o por carro, según la mercancía. A los que correspondía rutas más fáciles se les solía dar "sobras" ^{"de hueso"} para nivelar en cierto modo las suertes. En las reuniones, firmaban todos los carreteros cumplir con lo acordado siendo ya cada transportista el responsable de su cumplimiento. Si así no lo hacía, la Junta próxima le ponía la sanción correspondiente ya que el sancionado era el pueblo al no cumplir con

con los compromisos del transporte.(237)

Terminaba el repartimiento dando fe el escribano de todo lo acordado y firmando todos los carreteros el compromiso.(238)

En cada pueblo, había un libro llamado de Cabaña en el que se reflejaban los transportes, transportistas, viajes hechos y resultados de los mismos en pérdidas o ganancias. Las cantidades se repartían de modo proporcional al trabajo desarrollado y a los bueyes que llevaba cada propietario. El libro de cabaña era llevado por el Escribano o Notario de Hermandad por lo cual recibía unos honorarios.(239)

En algunos pueblos de la Hermandad que estudiamos figuraba el cargo de Alguacil de Cabaña que hacía las veces del Alcalde de Hermandad.(240)

Al cobrar las ganancias, se dejaba en el libro un tanto por buey y carreta para pagar los gastos administrativos y contables. Alguaciles y Alcaldes de Cabaña eran los encargados de cobrar y controlar en el concejo este tipo de impuestos municipal.(241)

J La Junta y Hermandad de la Cabaña Real Burgos-Soria, ya a mediados del s. XVIII, tenía dos procuradores en Madrid.(242) Llegó a tener uno constantemente en la Corte en dicho siglo(243) y ya en la última década del XVII(1693).

Al ser la primera en importancia llegó a hacerse con las riendas del poder central, llegando en el siglo XVIII a elegir ellos mismos a un miembro de su comunidad carreteril como Procurador General de Cabaña en reunión comunitaria. Así fue ya en 1701 y 1703, años en que figuran con dicho cargo de Procurados General, respectivamente, José Manero y Juan Martínez carreteros de la Hermandad y vecinos de Vilviestre del Pinar. (244)

Siguieron haciéndolo durante muchos años y tenemos noticias de una elección del cargo en 1754. (245)

Los servicios prestados por la Hermandad en los años difíciles de las guerras del XVIII, dieron la supremacía a la Junta y Hermandad de Burgos-Soria, y, por méritos propios, la Corona concedió este poder de representación.

En el Gobierno central de la Carretería hubo, pues, un miembro ejecutivo clave que hizo subir aún más a los carreteros serranos. Además tenían derecho a dos comisionados en las Juntas nacionales ante la Real Hacienda al efectuar los repartimientos de mercancías.

El engranaje jerárquico administrativo de abajo arriba era perfecto, rápido y cómodo para los carreteros que podían acudir en sus querrela directamente al Juez Subdelegado y al Juez Conservador, sabedores de

que serían perfectamente atendidos y con grandes probabilidades de obtener una sentencia favorable a su demanda.

Ya hemos visto que, aun en asuntos de muerte, las Chancillerías reconocían la protectoría del Juez Conservador. (246)

Resumiendo

La organización jurídico-administrativa de la Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria, era la siguiente:

A nivel nacional: El Tribunal Jurídico-Administrativo que a los pocos años de instituirse la Cabaña, tuvo necesidad de instaurarse con el único representante llamado ya en 1520 "Alcalde de Adelantamiento, alcalde e juez de todas las ciudades e villas de carretería de nuestros reinos". (247)

Al aumentar el volumen de la carretería, los pleitos fueron también en aumento, siendo necesaria una estructura jurídico-administrativa más amplia. Se creó el cargo de Alguacil Procurador General de la Cabaña Real de Carreteros, representante directo de dicha Cabaña y ejecutivo que se encargaba de publicar, comunicar y hacer cumplir las leyes, Reales Decretos, Reales Ordenes, Provisiones, etc. que emanaban del Consejo.

En la primera mitad del siglo XVII, hubo necesidad de estructurar un verdadero tribunal de Justicia con la correspondiente rama administrativo-organizativa. Entonces, sobre 1626, se consiguió el mayor logro de los carreteros, el nombramiento de un Juez Protector Conservador de la Real Cabaña, (248) con poder absoluto en todo lo relacionado con los carreteros en jurisdicción exclusiva y con única apelación a la Sala de Mil y Quinientas y de Justicia según la materia.

Incluso asuntos que no tenían relación con pastos dehesas, etc. llegaron a su jurisdicción reconocidos por las Chancillerías.

En el siglo XVIII, con la venida de los Borbones se reestructura la jurisdicción al estilo nuevo, nombrando representantes, Subdelegados o Subjueces, en todas las provincias e incluso en partidos y comarcas.

A nivel nacional, se crearon los cargos de Procuradores o Comisarios representantes de las principales asociaciones de carreteros; el puesto de Fiscal y el de Escribanos de Cabaña. Así quedaba completo el tribunal de acuerdo con las normas jurídicas españolas. Junto a ellos los porteros y los encargados de los peajes carreteriles.

Al Juez Conservador acudían los pleitos en última instancia, y sus sentencias sólo podía revocarlas, según se ha dicho antes, la Sala de Mil y Quinientas y

la de Justicia.

A nivel provincial, presidía el Subdelegado o Juez Subdelegado de Cabaña. Contaba con un procurador, un fiscal y escribanos. Este tribunal actuaba en primera instancia y se encargaba de hacer cumplir las sentencias emanadas del Juez Conservador. Era la representación provincial del tribunal nacional aunque con jurisdicción propia en su ciudad y diez leguas en contorno.

A nivel de Comunidad de Comarca de Pinares, el órgano supremo era la Junta de Hermandad. Estaba formada por un Alcalde Mayor de Hermandad, que era el Presidente y ejecutivo de dicha Junta, y un Consejo formado por dos delegados, diputados o comisarios de cada uno de los pueblos de la Hermandad.

Daba fe de todos los acuerdos un Escribano o Notario de Hermandad.

El cargo de Alcalde Mayor de Hermandad era elegido cada año lo mismo que el de comisarios o delegados. Esto no quiere decir que no pudiesen ser reelegidos como así sucedía, según podemos ver en distintos documentos.

A nivel local, de pueblo existía un Alcalde de Hermandad, elegido cada año, procuradores o delegados de Junta elegidos todos los años, y un escribano de Caba-

ña o fiel de fechos que daba fe de todos los acuerdos tomados en el concejo y llevaba al mismo tiempo el Cuaderno de Cabaña.

Como cada localidad disponía de sus Ordenanzas, no había a nivel local una organización jurídica sino mas bien administrativa y organizativa, que llevaba todo el movimiento de transportes y la problemática que consigo llevaba.

El Alcalde de Hermandad y los Alguaciles, si los había, estaban encargados de cobrar los impuestos municipales a los carreteros y de controlar el estado de las cuentas de carretería.

Las Juntas de Comarca eran las que determinaban los transportes de cada pueblo, mediante sorteo e insculación de cédulas previamente discutidas por los interesados o sus representantes... Cada pueblo hacía otro tanto en sus concejos una vez conocidos los transportes que les habían correspondido, señalando carga, lugares de origen, de destino, clases de mercancía, precio del transporte, etc.

Si los carreteros que se comprometían a llevarlo no lo hacían en las fechas y condiciones fijadas, eran sancionados en Junta y obligados a pagar la multa correspondiente.

Era una organización comunitaria pues prácticamen-

te todos los ~~se~~ municipios carreteros lo eran en más de un noventa por ciento de sus vecinos.

Ordenanzas de la Junta y Hermandad de la Cabaña
Real de Carreteros Burgos -Soria.

Además de la existencia de unas Ordenanzas aprobadas por la autoridad competente para la buena marcha de cada uno de los pueblos, en las que se refleja todo el orden administrativo y práctico de cada concejo, existían Ordenanzas de la empresa que tratamos.

De la Junta de Hermandad que se celebró en Canicosa de la Sierra el 13 de Febrero de 1840, podemos sacar los capítulos de que trataban dichas ordenanzas y el orden de su articulado.

Tenían 13 capítulos y 80 artículos.

El Capítulo I trata del presidente, de la corporación de Cabaña de carreterías del reino, sus circunstancias, elección, facultades gubernativas y responsabilidad. Consta de 18 artículos.

El capítulo II trata de las Juntas de Cabaña, su convocación, número de individuos que la componen, nombramiento, circunstancias, obligaciones, ritos de su admisión, orden en los asientos y atribuciones en la Junta. Consta de 19 artículos.

El capítulo III trata del nombramiento de comisionados, circunstancias, orden y método que ha de observarse en la elección, responsabilidad y prohibi-
ci

ción que se les impone. Consta de 5 artículos.

Capítulo IV. Trata de las contratas que se celebran por los comisionados en nombre de la Cabaña, orden que se ha de observar para el repartimiento, obligación de los individuos de ella a su cumplimiento y prohibición sobre este particular. Consta de cuatro artículos.

Capítulo V. - Trata de las cesiones, permutas y trasposos de los géneros que se contraten en comunidad y orden que ha de observarse sobre estos particulares. Consta de cuatro artículos.

El capítulo VI trata de las cuentas finales, épocas y orden en que deben hacerse y nombramiento de contadores que las han de informar. Consta de cuatro artículos.

El capítulo VII trata de la cobranza de repartimientos, multas y alcances que resultasen de las cuentas, método, orden y sistema que ha de llevarse en su ejecución. Consta de cuatro artículos.

El capítulo VIII trata de las demandas o disputas que pueden ocurrir entre los individuos de Cabaña y pueblos de su tránsito para hacer las conducciones de géneros estancados y otros que resulten de contrata. Consta de dos artículos.

El capítulo IX trata de la preferencia y orden que ha de observarse para los cargamentos, tanto en las salinas como en los demás puntos donde se reúnan dos o más carreterías; así mismo en los descargaderos y métodos que han de guardarse en los caminos y apartaderos. Consta de cuatro artículos.

El capítulo X se refiere al agente procurador de Cabaña, su nombramiento, obligaciones, responsabilidades, y prohibiciones. Consta de ocho artículos.

El capítulo XI trata del escribano de cabaña, su nombramiento, obligaciones y responsabilidades. Consta de cinco artículos.

El capítulo XII. Trata de salarios de empleados en el servicio de la Cabaña de Carreteros del Reino,. Consta de ocho artículos.

El capítulo XIII trata de la traslación del archivo de papeles, orden con que ha de hacerse la entrega y depósito de las llaves en poder del presidente. Consta de cuatro artículos.

Estas ordenanzas nos vienen a confirmar todos los cargos dichos. Como se celebraba Junta en cada pueblo carretero, tenían que trasladar todas las cosas de la Hermandad. Tenían vigencia a nivel de Junta pero no podían ir en contra de las ordenanzas locales.

3.3.-RUTAS Y CAMINOS UTILIZADOS POR LOS CARRETEROS DE LA COMARCA DE PINARES BURGOS-SORIA.

Basados en los caminos y carreteras nacionales descritos en la Primera Parte, efectuamos un recorrido minucioso de los caminos y carreteras usados por los carreteros de la Hermandad en sus distintas rutas por la Geografía española.

Para su estudio más concreto, dividiremos las distintas rutas: Ruta del Norte hacia el Cantábrico; Ruta de Castilla la Vieja y León; Ruta de Castilla la Nueva y Madrid; Ruta de Burgos y provincia; Ruta de Soria y provincia; Ruta de Barcelona; Ruta de Extremadura; Ruta hacia Sevilla; Ruta de provincias limítrofes; Ruta de San Sebastián; Rutas de los pastos de Invierno...

A todas estas rutas haremos coincidir unos mapas hechos con los datos aportados documentalmente.

3.3.1.- Ruta del Norte hacia el Mar Cantábrico

El camino de Santander a Burgos por Reinosa hasta Alar del Rey, fue el de las lanas.

En el siglo XVII, el comercio castellano había derivado preferentemente a Bilbao con mejores caminos. La nueva ruta carreteril quedaría trazada para faci-

litar el enlace entre esta villa portuaria montañera y Burgos. Patiño fue el promotor directo de la idea en 1730 colaborando con Campillo y Cossío. Hasta el siglo XVI, Burgos había sido centro del comercio lanero. Patiño quería que el comercio que se hacía por Bilbao con la lana, se hiciera por Santander y que, en Burgos, pagasen los derechos de puertos secos que se pagaban en Vitoria. Este camino quedó concluido en 1753. Se cobraría un portazgo en Reinosa. Cada carro de lana pagaría 4 reales y cada carro que se sacara de hierro del país pagaría 4 reales (13-3-1753). Pero Bilbao se llevaría la supremacía creando el Consulado en un acuerdo independiente con Burgos después de una dura lucha.

El binomio definido por el interior y los puertos cantábricos mantendrá su supremacía hasta el siglo XVIII.

Las Montañas de Burgos eran paso obligado, en los caminos que conducían, tanto a los pueblos vizcaínos como a los montañeses santanderinos más orientales, desde el interior castellano a través de Burgos, desde Tierra de Campos y desde la Comarca de Pinares Burgos-Soria, en sus rutas lanera, maderera y de la brea.

Desde el siglo XVI, logra Bilbao un papel prepon-

derante que conservará en adelante en el Cantábrico y que afianzó el rol de los caminos de la Montaña Burgalesa como ruta obligada entre la Mesta y el Cantábrico.

Son varios los puertos que deben salvarse en el trayecto que une la Castilla del Duero con la Costa del Golfo de Vizcaya. Los más elevados son los Montes de Reinosa, del Escudo, de Egaña, Valnera, de la Peña, etc., y, junto a ellos, existen otros menores! Pozazal, Páramo de la Lora, Montes Obanenes.

Los pasos occidentales son difíciles por su repentina ascensión y descenso. Hay sectores más fáciles, como el Puerto de los Tornos, importante para las comunicaciones entre Laredo-Santoña.

También son importantes el boquete de Trueba y el Portillo de Peña Angulo. Por ellos se reducen las dificultades de los pasos hacia el Cantábrico.

En la segunda parte del siglo XVIII pasaba por Medina de Pomar el camino Real para los puertos de S. Sebastián, Vitoria, Bilbao, Castro Urdiales, Laredo, Santander, Burgos, Navarra y otros puertos de tránsito preciso y necesario para los lugares citados. (249)

Entre los caminos del Norte, se encuentran tres que son, los que canalizan las salidas castellanas hacia los puertos cantábricos y Vizcaya: de los Hocinos,

la Horadada y Orduña. Por ellos discurrió el tráfico económico desde el siglo XII entre las ciudades castellanas y los puertos; entre el interior y el mar.

El camino de la Horadada fue el más usado por la carretería. Partía de Burgos, seguía por Villímar, los Publacedos y Poza; llegaba a Oña, salía de Trespaderne y, vadeando el Nela, seguía por Mijangos y Nofuentes a Medina de Pomar. Es el camino más cómodo, más liberado de nieves y alturas, el más fácil para la carretería y uno de los más transitados por esas razones.

El camino de los Hocinos. Tiene en común con el anterior, la parte superior de su trazado. Los dos utilizan el paso del Trueba y el Valle de Mena o el Puerto de los Tornos y los dos se centran en Medina de Pomar, hasta el siglo XVI, en que se utiliza la variante de Villadiego que es más directa. Es el camino de las Parameras de la Lora. Por Peñahoradada, Hontomín, Cernécula, se llega a las alturas de Villalta-Pesadas. Por el Almiñé se desciende al Valle de Valdivielso, cruza el Ebro por Puentearenas, se mete en la hoz del Ebro por un paso peligroso; salía a Bisjueces, se llegaba a Medina por Quintarnaza o por el Vado; ~~o caa-~~ Villarcáyo más directamente, desde el siglo XVI. De aquí podía seguir hacia Bilbao por Villasante-Bercedo.

Por este ramal había una bifurcación hacia Laredo por Los Tornos y hacia Bilbao por Castro Urdiales.

Por la depresión de Mena y por la vieja calzada romana, el llamado Camino de Nava por Liciñena, Irús, Arceo, llegaba a Burceña y Nava de Mena y penetraba por Valmaseda en Vizcaya. Una bifurcación llevaba a Espinosa de los Monteros y los puertos del Alto Trueba a Santoña y Santander. (250)

El boquete abierto por el río Trueba da origen a una hendidura de varios kilómetros de anchura a menos de 700 m. de altitud, lo que supone un fácil enlace con la costa, por el Valle de Mena y por el descenso progresivo y menor de El Cabrío, con un nivel de sólo 200-300m, muy cómodo y simple. Es este el mejor trazado para penetrar en la costa Cantábrica desde el interior de la Castilla del Duero. El descenso por Peña Angulo es más elevado (700 m.) y tiene la contrapartida de la Peña.

Otros portillos de interés son, aunque menores, el de la Magdalena, en el extremo occidental del valle de Mena con Losa; el de Egaña, y otros pero inadaptados como itinerarios actualizados.

El camino de Orduña significó un duro golpe para el camino carretero burgalés hacia Bilbao, que discurriría por los Altos de la Lora y Valdivielso, del

mismo modo que para el camino de la Horadada anteriormente descrito. (251)

Este camino, a pesar de lo antinatural por la Peña de Orduña, era mucho más rápido y cómodo que los tradicionales para el transporte de carros. Renació en el siglo XVII.

3.3.2. Ruta de Castilla la Vieja y León

Las provincias comprendidas por estas dos Regiones fueron las más frecuentadas por las carretas de la Hermandad. Podemos decir que es difícil que se pasara un pueblo sin que fuera visitado por los bueyes de los serranos. Caminos difíciles, rutas inverosímiles eran recorridas por los carreteros en busca de cargas de grano principalmente.

La sal, el grano, la madera, la lana, la harina, vino, bizcocho, etc. fueron materias que llevaban los carreteros con paso firme y rodar cadencioso.

3.3.3. Ruta de Castilla la Nueva y Madrid

Siempre fue Madrid un centro de atracción de todos los transportistas y también, es lógico, de los de nuestra Hermandad. Y más aún desde su espectacular aumento poblacional durante el siglo XVIII. El Norte y Madrid llegaron a acaparar todo el transporte, llegando a ser insuficiente. Desde la Comarca de Pinares Burgos-Soria, desde la comarca de Almodovar del Pinar, desde la

de Navarredonda, desde todos los pueblos de ambas Castillas, Extremadura y Andalucía, acudían las carretas a la llamada de la Corona ante el apremio de la capital.

Antes de abrir para los carros, el paso por el Guadarrama, que comunicaba las dos Castillas, la ruta de los carreteros pasaba por **Aguardenterías**, de mala pendiente para los carros. El paso por Guadarrama, acortó y facilitó el acercamiento a la capital de España. (252)

Guadalajara, Toledo, Ciudad Real fueron provincias traqueteadas por los pesados carreteros de la Hermandad Burgos-Soria.

Jaspe, madera, azogue, armamentos, bagajes de guerra, carbón, leña, harina, aceite, hierro... materiales que eran totalmente necesarios, fueron transportados con diligencia.

3.3.4. Rutas de Burgos y Soria

Desde la Comarca Pinariega, los carreteros de la Hermandad recorrieron palmo a palmo las capitales y los pueblos crecidos, llevando la madera, leña, gamellas, tauretes, trillos, tabla, tablón, machones; material de construcción para cuarteles, conventos, iglesias, monasterios, etc. Transportaban la lana desde los lavaderos de Vinuesa, la piedra para la catedral de Burgos; material de construcción para la catedral del Burgo de Osma;

el grano a Madrid; el Carbón de Castilla la Vieja.

Las rutas de Soria y Burgos construyeron con sus carretas toda la estructura urbana de los pueblos y ciudades, bajando el material de la montaña al valle y formando el esqueleto con los pinos multiseculares.

Así lo vemos en todos los recorridos mencionados en este trabajo al hablar del pinar.

3.3.5. Ruta de Barcelona

~~Ruta~~ de provisiones guerreras en años difíciles de crisis bélicas, de transporte de armamento, municiones, grano, vituallas y bagajes de guerra...

Soria, Agreda, Tarazona, Mallén... Por allí dicurrieron y allí dejaron cientos de bueyes inmolados en la dura lucha diaria.

3.3.6. Ruta hacia Sevilla

Por las rutas de Toledo, llegaban a Almadén, en momentos de carencia de transportes, cargaban el azogue y seguían hasta Sevilla.

3.3.7. Ruta de Extremadura

Aunque Extremadura estaba abastecida por los carreteros de la Comarca de Navarredonda, fueron los de la Comarca Burgos-Soria, desde Castilla la Vieja y León con trigo y desde Madrid con armamento y munición

para los ejércitos en la guerra contra Portugal, hasta Mérida y Badajoz.

3.3.8. Ruta de San Sebastián

En la Guerra de los Comuneros, las carretas de la Sierra transportaron en 1520 los cañones y artillería desde San Sebastian. A veces a sus tierras llegaban los carros de bueyes portando lana de los lavaderos de Vinuesa por la parte de Agreda.

3.3.9. Rutas de los pastos de Invierno

Cuando el invierno se aproximaba calculaban los carreteros las rutas oportunas, de acuerdo con las dehesas que arrendaban en invierno para los bueyes. En un capítulo especial hablamos de este interesante punto.

3.3.10. Ruta de las provincias limítrofes

Uno o dos viajes durante el verano y alguno durante el invierno, efectuaban los carreteros de la Hermandad prioritariamente a las provincias limítrofes con las llamadas carretas churras o de cortas distancias. En ellas llevaban madera, tauretes, aros, gamellas, tauretes, leña... y de esas provincias importaban aceite, vino y otras subsistencias necesarias para los pueblos carreteros.

Creemos de interés traer aquí las rutas o circuitos que Klein señala para los transportes de carreteras, aunque no coincidan a veces con los nuestros.

3.3.4: Circuitos o rutas anuales de los carreteros al Norte y Sur del Tajo

Cuando salían el ganado de las dehesas, de invernar en Toledo, en Extremadura o en tierras próximas al Duero, al llegar la primavera, cargaban las famosas lanas segovianas rumbo al Norte cantábrico. En Vitoria, añadían hierro a su carga. En Portugalete, embarcaban estos dos productos y, en Bilbao. En el Viaje de regreso, cargaban caños y hierro, en Salinas de Rosío y Añana y principalmente en Poza de la Sal hacían el cargamento de sal que distribuían por toda Castilla la Vieja, León, Castilla la Nueva, parte de Navarra y de Zaragoza.

Cuando iban hacia el Sur, llevaban leña para los hornos de Talavera o carbón... Cargaban cerámica en sus carros y la transportaban a Sevilla. De allí, llevaban sal para Extremadura de acuerdo con los de Navarredonda. Desde almadén cargaban el mercurio que llevaban a Sevilla para embarcar a Méjico. (253)

Todas estas rutas, nos ayudarán a comprender mejor los mapas que incluimos a continuación, con los transportes y caminos.

3.4. CONTRATOS DE CARRETEROS

Los carreteros tuvieron que suscribir diversos documentos contractuales como trabajadores y como transportistas principalmente. Creemos de gran interés hacer referencia a algunos de ellos pues nos darán mucha luz sobre su vida, economía, costumbres...y otros muchos datos positivos.

Los contratos de trabajo eran simples y sencillos:

"En la villa de quintanar de la sierra A seys días del mes de marzo deste año de 1733 nos ajustamos y combenimos de la huna parte Francisco Manchado Molinero y de la otra Xristobal mancio becino de la billa de quintanar en la forma siguiente: en que yo el dicho francisco Manchado me obligo a serbir al hoficio de la carretería aquello que me fuese mandado: y io el dicho Xristobal Mancio le he de dar de soldada desde el día de San Marcos: asta el día de san andrés de dicho año, es a saber ciento y sesenta rreales de Bellón y la carreta libre que lleba, y ora de sebo, cebicas y maderas y porque lo compliremos de huna y otra parte: y por el que faltase nos somitimos a todas las Justicias del rey nuestro señor y porque lo compliremos de huna y otra parte lo firmamos quintanar y marzo 6 de 1733. Lo firman Francisco Manchado.-Xristobal Manzio. (254)

Podemos constatar otro contrato muy similar, aunque con alguna novedad:

"en la billa de quintanar de la sierra a dieciseys días Del mes de enero deste Presente año de 1734 nos ajustamos y conbenimos de la huna parte Melchor ybáñez Becino de la billa de palacios y de la otra Xristobal mancio becino de la de quintanar en que yo el dicho melchor me obligo A serbir con el dicho Xristobal mancio, Al oficio de la carretería Para aquello que me fuese mandado y io el dicho Xristobal mancio le he de dar soldada Por dicha temporada que es de el día de San Marcos Asta el día de San andrés o Cho días más o menos=trescientos y cinquenta y seys Reales de bellón=y una costa y libre de diezmos=y si echase carreta y según el tiempo la echare se a de reputar la lleba para bajarla de dicha soldada= y Por berdad que lo compliremos de huna y otra Parte lo firmamos en la dicha billa de quintanar dicho día mes y año=Lo firman Melcho Ybáñez.- Xristobal Mancio. (255)

En los anteriores contratos laborales figuran los siguientes aspectos:lugar donde se celebra el compromiso contractual; fecha; nombre de los contratantes, amo y carreteros; lugar de vecindad de ambos contratantes; duración del contrato; si lleva el trabajador, o no, carretas en la carretería y tiempo en que pone; servicios de mantenimiento de las carretas que lleva el trabajador carretero: sebo, maderas, cebicas, ...; pago de ciertos impuestos del trabajador por parte del propie-

tario mayoritario de la carretería; libre de diezmos; fecha y lugar donde se firma el contrato y firma de los contratantes.

En ellos vemos que, de llevar carretas a no llevar las en el negocio, el sueldo es diferente. Además se puntualiza que si llevara carreta se rebajará "según el tiempo" que la tuviera", la soldada.

La Hermandad de carreteros Burgos-Soria ocupaba una de las zonas más boscosas de España con muchos kilómetros cuadrados de pinos, hayas y robles. Muchas veces contrataban transportes a diferentes lugares. Eran concertados con particulares, con entidades locales, con el ejército, con superiores de conventos, con constructores, con iglesias, etc... Veamos algunos ejemplos:

"En la villa de canicosa A 2 días del mes de Mayo deste año de 1788 Nos obligamos nosotros Pedro Peyrotén y Mateo Chaperó, francisco Ramón Pérez y diego Pérez A conducir quinze carros de madera A la ciudad de Burgos para la santa yglesia de dicha Ciudad Con Mas otros dos Carros de Manuel Mateo y bezinos todos de dichas Villas, y se les paga Por cada un carro de porte A zinquenta y zinco Reales y se les da de Socorro trescientos Reales, en esta forma A pedro peyroten Zien rreales A mateo chaperó Zien rreales A diego pérez otros Zien rreales, y se Adbierte que se A de cargar la madera A el pie de la tocona en donde se fabrica y cada uno Aya de cargar en cada

un carro A correspondencia de piezas Según corresponda y se An de conduzir en todo el mes de Junio y Julio deste presente año y, que se obligan los dichos A todos los daños y perjuizios que se originasen A esta Villa, por no conduzirla en el tiempo que Arriba Se espresa y por no conduzirla en el tiempo que Arriba Se espresa y por berdad lo firmamos en canicosa y Mayo Arriba dicho fecha Ut Supra. Lo firman; Matheo Chapero; Diego Peyrotén; Manuel Matheo y Francisco Ramón Pérez. (256)

Otro contrato parecido, con otros detalles:

s "En la villa de canicosa a quinze días del mes de Abril deste año de mill setezientos ochenta y ocho. Nos obligamos nosotros Ambrosio Molinero Prior Síndico General desta referida villa y a nombre de ttodos los vezinos y de la otra parte Manuel Saez Pardo vezino de la Ziudad de Burgos. En que yo el dicho Ambrosio me obligo a ponerle en la Ziudad dicha de Burgos a su costa la parttida y clases de madera siguientes//: //Zinquenta y dos digo settentta y siette quartta en cuadros de a diez y onze piés; cuarentta y dos quartas en cuadro de a Veinte y cuatro piés; veintte y dos quartas en cuadro de a veintte y cuatro piés; treintta y seis quarttas en cuadro de a veintte y cuattro piés; treintta y seis quarttas en cuadro de a veintte y ttres pies; cuarenta y ocho quarttas en cuadro de a diez y nueve piés; veintte y cinco quarttas en cuadro de a veintte y dos piés; xiento y zinquenta machones de a diez y ocho piés. Cuya especie de madera se an de conduzir en ttodo el mes de junio y julio deste año de ochenta y ocho y io el dicho Manuel

me obligo a pagar por cada un machón, Puesto en dicha Ziudad a Catorzenreales. y que si alguna pieza acaeziese que fuese algo venture ra, no siendo con demasía no se a de repugnar Cosa Alguna y que para empezar a laboriar dicha madera y empezar el acarreo de dicha madera a de dar dicho Manuel ttres mill rreales y siempre que fuere antes de los paraque se diese algún dinero se lo remittirá dejando rezibo para su resguardo Como también dicha madera a de ser libre de puenttes y Alcabalas en dicha Ziudad y con dichas condiciones esttipuladas uno y ottro Nos obligamos a lo que arriba echo se menciona. y para el que no Cumpliésemos nos obligamos a ttodos los agrabios Que a cualquiera de las partes se le orijinasen. En cuya Conformidad lo firmaron las partes de que yo el fiel de fechos fui presente a ttodo ello siendo testigos Manuel Marcos y Bernardo Chapero vezinos desta referida villa en dicho día mes y año arriba dicho fecha Ut supra//. ttestigos a ruego de Antonio Molinero. Lo firman Juan de Pedro López, Manuel Saez Pardo, Manuel Marcos, Bernardo Chapero. Como fiel de fechos yo presente fui Francisco Ramón Pérez. (257)

Contratos como los presentes los encontramos a cientos en los libros municipales de todos los pueblos de la Hermandad. La madera fue un material que proporcionó sustantivos ingresos a los municipios, a los carreteros como transportistas y a toda la zona para construcción de gamellas, carretas, trillos, aros, tauretes, etc. Es el concejo el que contratava el precio de la madera y el que fija el precio del transporte.

El Prior Síndico General, cargo elegido todos los años en los pueblos, contrataba en nombre de los vecinos. Figura el precio total por machón puesto en Burgos y para estar seguros de la venta, exigen al comprador una cantidad como señal. La venta está libre de los derechos de puente y de alcabalas. Se comprometen a cumplir las condiciones. Firman los contratantes y da fé el fiel de fechos.

Los carreteros, a veces, se comprometen "con sus personas y bienes muebles y raices presentes y futuros y juntos y de mancomún a voz de uno y cada uno de nos por sí y por el todo insolidum" a "renunciar como renunciarnos las leyes de la mancomunidad como en ellas y en cada una se contiene de cuio remedio no usaremos..."(258)

Renunciaban, pues, a los privilegios de legislaciones particulares y privativas en los contratos con particulares.

Firmaban también contratos relativos a la utilización de madera para construcción y arreglos de carretas, construcción de aros, gamellas, tauretes, etc., trabajo que realizaban en invierno cuando estaban en casa y durante todo el año los que no iban al trajino.

"En la billa de canicosa A beinte y siete días del mes de Abril de este Año de 1788. Nos conbenimos y ajustamos entre partes, de la una Ambrosio Mo inero Prior Síndico General y de la otra Agustín Garzía Vezino desta Villa, en que yo dicho Prior le bendo A dicho Agustín beinte y zinco pinos para el edificio de aros en el sitio del badillo Sin

sa

salir de dicho-badillo A prezio de zinco Reales menos quartillo cada un pino y no los A de Cortar Sin marco y si Alguno pareziese Cortado Sin Marco En el territorio de ziento y zinquenta pasos después de los marcados los A de pagar Al Prezio de mill maravedís cada uno Siempre que se conozcan son para el edifizio de Aros que para este fin Se benden y io el dicho Agustín A de dar el dinero a el presente y para quenta. Con este lo firmamos En esta de canicosa y abril A beinte y zinco de Mill Setezientos ochenta y ocho fecha Ut Supra.Y por no Saber firmar dicho Agustín trago a un testtigo.testtigo A ruego Francisco Ramón Pérez."(259)

Los carreteros transportaban todos estos útiles y muebles, hechos por la maravillosa artesanía de los vecinos carreteros de la Hermandad y de sus mujeres e hijos. Valiéndose de los privilegios exportaban gamellas, tauretes, trillos, aros para panderetas, panderas, cribas, cedazos, etc. En Navaleno aún existe un lugar cuyo nombre recuerda esta actividad, "El Valle de los Areros"; en Quintanar, "Donde tuestan las gamellas", etc. En todos los siglos del transporte de la Hermandad tenemos ejemplos de contratos semejantes, .Algo particular y propio de la zona que nos ocupa.

Como pueblos carreteros, estaban obligados a acudir a las capitales de provincia respectivas con un número determinado de carros al "servicio de carruages" para retem de la ciudad de Burgos para servicio de transportes y vagajes", cuando el Gobernador Militar lo

determinara y por el tiempo que fuera necesario. Esto daba lugar a los correspondientes contratos con los carreteros que efectuaban dichos servicios.

"En la villa de Quintanar de la Sierra a Veinte y nueve de Mayo de este año de mil ochocientos y catorze, en virtud de orden del Señor Governador Militar de esta provincia para que el partido de Salas en el que se comprehende esta villa, aprompte veinte carros y treinta caballerías en el retén de la ciudad de Burgos, para el serbicio de transportes y vagajes, se hizo en este día (por correr bastante priesa y apurara la orden con vastante rrigor) en público conzejo saver por el Procurador si havia algún vezino que quisiese yr ha acer este serbizio, y no ubo otro que con más equidad lo hiziese que fue Francisco Guevara Pavlo quien se obligó a poner a su costa Dos carros en el retén de Burgos y por el tiempo que obligue el Señor Governador y asta que les fazilite la lizencia y si en caso de poderse lograr revajar un carro, se obliga a hasistir con el un carro, por el precio de veinte y nueve reales Diarios cada carro. que dará principio en el día treinta de el presente mes de mayo y concluirá quando se logre la lizencia, y su paga a de satisfacer esta villa hasta su regreso a ella, verificado que no se emplee en otro serbizio más que el expresado, y en caso de emplearse los Dos carros le ha de acompañar Christoval Medel vezino de esta villa, en la intelijencia que no se puedan ausentar sin lizencia pues

serán responsables a los perjuicios que por falta de su cumplimiento resultasen a estas villas y para cumplir todo lo referido lo firmaron los señores: Cristoval de Andrés Alcalde ordinario, Antonio Camarero rejidor y Miguel Simón Prior Síndico General, y los individuos que se obligan en dicho día fecha ut supra. Xristobal Andrés, Antonio Camarero, Miguel Simón y Francisco Guebara. (260)

Era normal el firmar contratos con el Gobierno y, en su nombre, los asentistas correspondientes cuando se trataba de llevar trigo, cebada, centeno, carbón, armamento, artillería, vagajes de guerra, vituallas... para los ejércitos. Firmaban dichos contratos el asentista correspondiente y un vecino en nombre del pueblo contratante o varios si se trataba de la Junta y Hermandad.

Como modelo vamos a poner el contrato entre Juan de Ucero, en nombre de Quintanar y sus vecinos con Juan de Silíceo Asentista de S.M., sobre transporte de ciertas fanegas de trigo desde Alaejos a Mérida. (261)

"Otorgamos que damos todo nuestro poder cumplido el que de derecho en tal caso se requiere y necesario a el dicho Juan de Ucero familiar del Santo oficio vecino de la dicha villa y de los demás vecinos della baya a la villa de Madrid y a las demás partes y lugares necesarios, y con D. Juan de Silíceo asentista de la Majestad del trigo y pan, de municion de los exércitos de extremadura o contra qualquier persona o personas que en su nombre y con poder bastante estubieren para la guerra referida trate y ajuste la cantidad

de trigo que se aya de conducir desde castilla la bieja adonde se hubiere de portear de los que tuviere comprados o comprare de los de su obligación para los conducir a la parte o partes en que se combinieren y necesitaren y ajustados e combenidos en la cantidad e cantidades de fanegas de trigo que se ayan de conducir por esta dicha villa y sus vecinos=El poder se extiende a que firme escritura de lo que deben dar a los carreteros en caso en que el enemigo les quite bueyes, carretas, etc., porque pasarán cerca de Portugal... El poder es absoluto... "como si nosotros este dicho concejo los hiciéramos y otorgáramos... que el poder que se requiere sin limitación alguna le damos".

Renuncian a las leyes de la mancomunidad propia..

"renuncian a su fuero y domicilio..y la ley sit convenerit de jurisdicione unum judicum ...". Lo firman en Quintanar a 17 de Marzo de 1667

Juan de Silíceo tiene poder del Juez Conservador para llevar las carretas que necesite para transportar 6000 fanegas de trigo de Castilla la Vieja, Salamanca y Arévalo a Mérida. Quintanar transportará a cuenta de ellas, 468. Otorgan escritura pública con una serie de condiciones:

"Que conducirán dichas fanegas a 17 maravedís fanega y legua, que lo llevarán por camino carretero y vía recta, que D. Juan de Silíceo debe darles a 16 reales por carreta para sacar los bueyes de dehesa donde han estado invernando y el resto en Mérida

• en la Corte a rrazón de dos reales por cada fanega de trigo conforme a las guías y si faltare algo, se les descuentee..

fijan la fecha en que deben llevarlo a primeros de Mayo que bendrá deste presente año dos días más o menos...

se fija lo que debe dar D. Juan de Silíceo si por su culpa no les cargan a tiempo

seis reales por cada carreta y otros seis por cada carretero cada día...

la medida con la que debe dárseles el trigo

"medida del Barco de Avila"...

Fijan con precisión lo que debe dárseles en el caso de que el enemigo les quite bueyes, carretas, etc

" que si por pasar cerca de la rraya de portugal el enemigo rreuelde tomare o se lleuare algunos de los bueyes o carretas los a de pagar el dicho Don Sebastián Silíceo a la dicha villa y sus carreteros a rracon de a cien ducados por cada par de Bueyes y por cada carreta a diez y seis ducados..."

Dicen que si se les obliga al llegar a Mérida a conducir harina, bizcochos, víveres o municiones, D. Juan de Silíceo se obliga a pagar por cada día a 14 reales y además pagará 15 días de la vuelta y 14 reales para entrar en sus dehesas por cada carreta... Se dice que la villa de Quintanar con este servicio queda libre de que se puedan embargar sus carretas aunque lo mande el rey

o el Juez Conservador. Aceptan esta escritura las partes. Se someten a la jurisdicción del Juez Conservador, "a cuyo fuero fuero y jurisdicción se someten, ... D. Juan de Silíceo renuncia al privilegio de asentista...

Dichas fanegas fueron llevadas por Juan Calvo y las cargó en la villa de Alaejos, las llevó con Bartolomé Gallardo y las entregó en la fábrica de Cubillas a D. Xristobal de Olmos.

El contrato lo firman Juan de Ucero y D. Juan de Silíceo.

Nos da muestras de cómo los carreteros dejan bien atados todos los puntos como hombres experimentados en las lides transportistas.

NOTAS 3

- 174.-RINGROSE, D :Op.cit. pág.127.
- 175.-A.P.Quin. s.XVI(4-7-1591). *Ap. Doc. n.º 7.*
- 176.-A.R.CH.V. Sección Pleitos Civiles.Quevedo
leg.1079-1;1080-1.Apéndice Documental núm.1.y 2.
- 177.-A.P.Quin. s.XVII.Apéndice Documental núm.14.
- 178.-A.P.Quin. s.XVII.Apéndice Documental núm.15.
- 179.-A.P.Quin. s.XVII.Apéndice Documental núm.17.
- 180.-RINGROSE, D :Op.cit. pág.124.
- 181.-A.P.Quin. s.XVI.Apéndice Documental núm.4.
- 182.-A.R.CH.V. Sección Pleitos Civiles.Quevedo
leg.1079-1;1080-1.Apéndice Documental núm.1.y 2.
- 183.-A.G.S. Catastro, libro 15 fol.271.
A.P.Quin.s.XVII
A.H.N. Consejo leg.395-9.-RINGROSE, D.Op.cit.
pag.127,
- 184.-A.R.CH,V.Secc.Pleitos Civiles.Quevedo.leg.1079-1
1080-1. *Ap. Doc. n.º 1 y 2.*
- 185.-N.R.lib.7,tit.28,ley 4 Nota 4.
- 186.- Real Provisión de 18 de Octubre de 1645.
-A.P.Quin.(3-4-1667);A.A.Vil.1750;A.G.S.Cámara
de Castilla 1831. *Ap. Doc. n.º 1 y 2.*

- 186.--RINGROSE D:Op.cit.pág.131.
- 187.--GARCÓN BUENO, Fco.: El Valle de Alcudia durante el s. XVIII. 1978. Ciudad Real .pág. 228.
- 188.--N.R.lib.7 tit.28, ley 5.
- 189.--A.H.N. Consejo leg. 51197 fol. 33.
- 190.--N.R. lib.7, tit.28, ley 5.
- 191.--N.R. lib.7, tit.28, ley 5.
- 192.--N.R.lib.7, tit.28, ley 5.
- 193.--A.H.N. Consejo leg. 51197 números 13, 17, 29, 36...
- 194.--N.R.lib.7, tit.28, ley 5.
- 195.--A.H.N. Consejo Leg. 51197 números 13, 28, 36.
- 196.--A.P. Quin. 1640-1649: Apéndice número 14.
- A.H.N. Consejo leg. 51197 número 52.
 - Libro privativo de cuentas de Francisco de Diego y Núñez, natural de Salduero, año 1850. Proprietario del mismo Herminio Latorre, vecino actualmente del mismo pueblo.
- 197.--A.R. CH.V. Sección Pleitos Civiles. Quevedo.
leg. 3323 número 1; 1070-1; 1080-1. *Apend.*
- A.H.N. Consejo leg. 51197 números 2, 3, 7, 9, 16, 21, 23, 24, 27, 28, 40, 41, 45, 46, 48, 49, 51, 52.
- 198.--A.R. CH.V. Sección Pleitos Civiles. Quevedo (1679)
leg. 3323 núm. 1 (1679-1682). *Apend.*
- 199.--GASCON BUENO, FCO :op.cit. pág. 228.

- 200.-A.P.Quin.s.XVII.Apéndice Documental núm.14.
- 201.-A.R.CH.V.Secc.Pleitos Civ. Quevedo leg.3323-1.
- 202.-N.R.lib.7,tit.28,ley 4,Nota 1.
- 203.-N.R.lib.7,tit.28,ley 4,Nota 1.
- 204.-A.R.CH.V.Sección Pleitos Civiles.Quevedo
leg.1079-1;1080-1. *Ap. Doc. n.º 1 y 2.*
- 205.-N.R.lib.7,tit.28,ley 4,Nota 5.
- 206.-N.R.lib.7,tit.28,ley 4,Nota 6.
- 207.-A.H.N. Consejo Leg.395-núm.9.
- 208.-A.A.Vil.s.XVIII.
-A.H.N. Consejo Leg.395 núm.9.
- 209.-TUDELA J.:Op.cit.pág.28.
- 210.-Real Provisi' on de 23 de Mayo de 1815.
- 211.-A.A.Vil.s.XVIII(18-4-1750).
- 212.-RINGROSE D.:Op.cit. pág.127.
- 213.-N.R.lib.7,tit.28,ley 5.
- 214.-N.R.lib.7,tit.28,ley 5.
- 215.-N.R.lib.7,tit.28,ley 5.
- 216.-A.P.Quin.s.XVII;A.A.Vil.s.XVIII;A.H.N. Consejo
leg.2067 fol.2.
- 217.-A.H.N. Consejo leg.51197 números 13,16,18,22,36,
40,41,46,48,49,50,51,52.
- 218.-A.H.N. Consejo leg.51197 números 13,16,28,39,48,
51.
- 219.-A.H.N. Consejo leg.51197 núms. ~~28~~, 13, 16, 22, 36,

- 220.-A.H.N. Consejo leg.51197 núm.13.
- 221.-A.H.N. Consejo leg.51197 núm.36.
- 222.-A.H.N. Consejo leg.51197 núm.9.
- 223.-A.H.N. Consejo leg.51197 núms.6,33,37;
leg.2334 núm.1.
- 224.-A.R.CH.V.Sección Pleitos Civiles.Quevedo
leg.1079-1;1080-1;leg.3323 núm.1 *Ap. Doc. n.º 172.*
-A.H.N. Consejo leg.51197 núms.10,16,40.
- 225.-A.H.N. Consejo leg.51197 núms.33,16,40
- 226.-A.A.Vil.s.XVII,XVIII,XIX;A.A.Can.s.XVII
A.A.Quin.s.XVII,XVIII,XIX;A.A.Cov.s.XVII.
- 227.-A.A.Quin.Libro de cuentas municipales 1749-52
A.A.Vil.Ordenanzas,1750.
A.P.Quin.Libro de Cuentas de Xristobal Mancio *Ap. Doc. n.º 26-27*
- 228.-RINGROSE,D:Op.cit.pág.126.
- 229.-A.A.Vil.1691-93-94;1700-1-3.
A.A.Quin. s.XVII;A.A.Pal.s.XVII.
- 230.-A.A.Vil.s.XVIII(18-4-1756). *Ap. Doc. n.º 38.*
- 231.-A.A.vil.s.XVIII(18-4-56);A.A.Quin.s.XVIII
TUDELA,J:Op.cit.pág.28. *Ap. Doc. n.º 38.*
- 232.-A.A.vil.s.XVIII(1750).
- 233.-A.A.Can.s.XVI,XVII,XVIII,XIX.
- 234.-A.H.N. Consejo leg.51197 núm.57.
- 235.-A.H.N. Consejo leg.51197 núm.57.

- 236.-A. A. Vil. s. XVIII (1750); A. A. Quin. s. XVII, XVIII;
A. A. Can. s. XVIII; A. A. Hon. s. XVII, s. XVIII.
- 237.-A. A. Vil. s. XVIII; A. A. Quin. s. XVIII
- 238.-A. A. Vil. s. XVIII, s. XIX; A. A. Quin. s. XVIII, XIX.
- 239.-A. H. N. Cons. leg. 395 núms. 8, 9. RINGROSE op. cit.
pág. 127.
- 240.-A. A. Quin. s. XVII; A. A. Pal. 1818.
- 241.-A. A. Quin. s. XVII, XVIII; A. A. Pal. 1818.
A. A. Vil. s. XVII; A. A. Can. s. XVIII
- 242.-A. A. Vil. 1756. *Op. Doc. n.º 38.*
- 243.-A. H. N. Consejo leg. 395 núm. 23.
- 244.-A. A. Vil. s. XVIII.
- 245.-A. H. N. Consejo leg. 395 núm. 9 fol. 1, 2.
- 246.-A. H. N. Consejo leg. 51197 núm. 22.
- 247.-A. R. CH. V. Sección Pleitos Civiles. Quevedo
leg. 1099 núm. 1 fol. 40. *Op. Doc. n.º 1.*
- 248.-N. R. lib. 7, tit. 28, ley 5.
- 249.-Archivo Municipal de Medina de Pomar, La Horadada
y Orduña. Indulto perpetuo de Puentes.
- 250.-ORTEGA VALCARCEL J.: Las Montañas de Burgos. La
Transformación de un espacio rural. Universidad
de Valladolid. Departamento de Geografía. Vallado
lid, 1974. pág. 133.
- 251.-IDEM, pág. 133-34.
- 252.-IDEM pág. 258.

- 253.-KLEIN, J:Op.cit.págs.35-36.
TUDELA, J :Op.cit.pág.20.
- 254.-A.P.Quin.s.XVIII Contrato de trabajo entre
Xristobal Mancio y Fco.Manchado,1733.Ap.Doc. n: 27.
- 255.-A.P.Quin. IDEM.1734. Ap. Doc. n: 27.
- 256.-A.A.Can.s.XVIII. Contrato entre el Concejo de
Canicosa y cuatro vecinos del mismo para lle-
var 15 carros de madera para la Catedral de Bur-
gos. Ap. Doc. n: 53.
- 257.-A.A.Can. s.XVIII. Contrato entre Canicosa y Ma-
nuel Saez Pardo sobre cierta cantidad de made-
ra para llevar a Burgos. Ap. Doc. n: 54.
- 258.-A.A.Vil.s.XVII.
- 259.-A.A.Can.s.XVIII. Contrato entre el concejo de
Canicosa y un vecino de la misma sobre conce-
sión de cierta madera para fabricación de aros. A.D.n: 52.
- 260.-A.A.Quin.s.XIX. Contrato entre la villa de Quin-
tanar y dos vecinos de ella para ir a Burgos con
dos carros para "el servicio de transportes y
vagages". Ap. Doc. n: 59.
- 261.-A.P.Quin.s.XVII(3-4-1667). Contrato entre Juan de
Ucero, en nombre de Quintanar y sus vecinos con
Juan de Silíceo, asentista de S.M., sobre condu-
cción de fabegas de trigo a Mérida. Ap. Doc. n: 22.

III.- SOCIOECONOMIA DE LOS CARRETEROS

Chipitot

280

Cocina del Carretero.

Cono

Calleja entrada

Harin

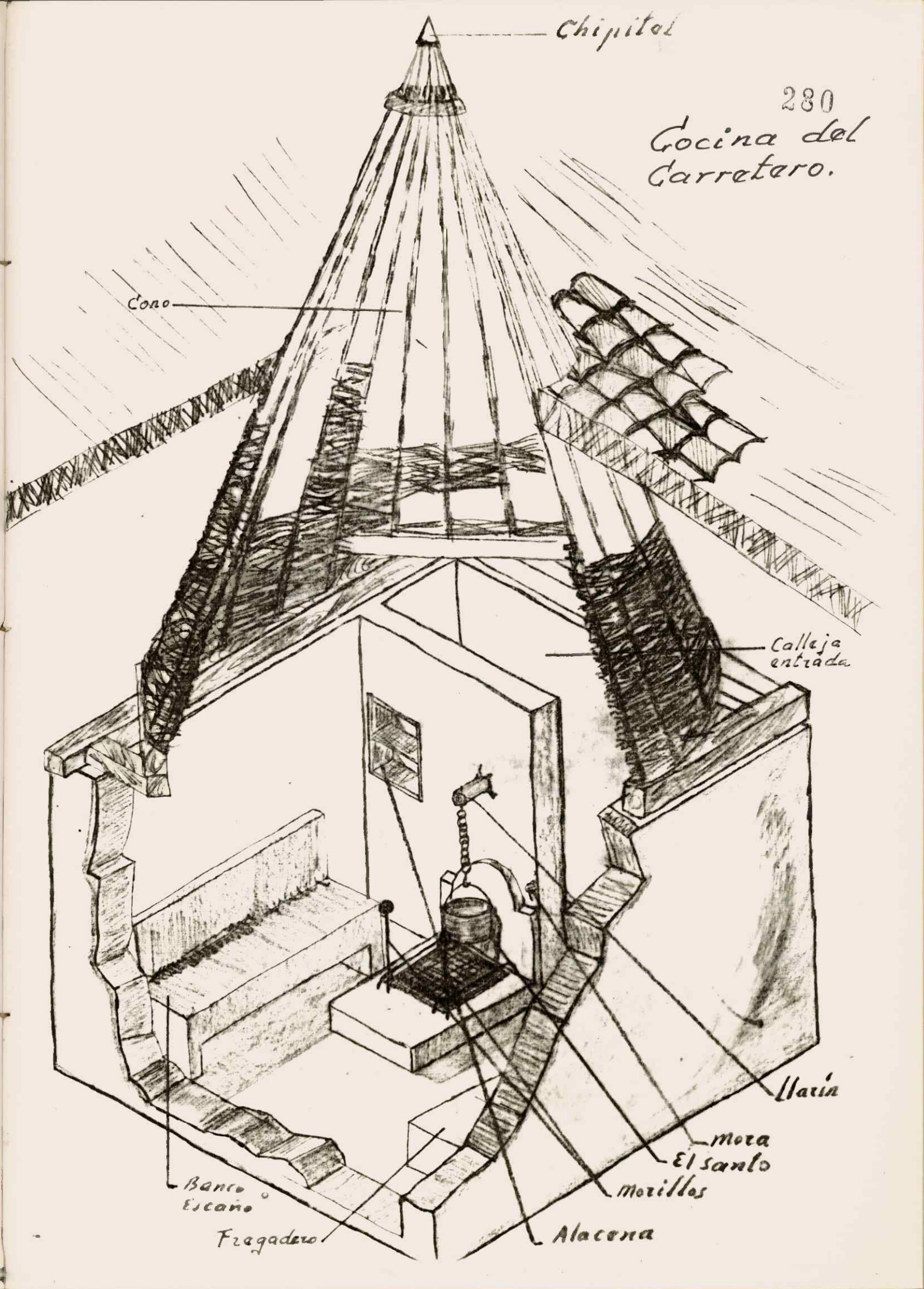
Mora
El santo

Morillos

Alacena

Banco
Escaño

Fragadero



CONDICIONES MATERIALES

Vivienda

Casa del carretero o Casa pinariega.-Como parte importante de la vida del carretero, es de interés describir su casa, su vivienda de la cual, en el presente, quedan raros ejemplares en la Comarca de la Hermandad.

Su construcción cotempla el clima y el trabajo del carretero principalmente.

El material empleado en su construcción era la madera y la piedra. Las cuatro paredes son de piedra y, algunas veces, el piso superior es de madera, lo mismo que la cámara.

A causa del clima, extremadamente frío, las ventanas son muy pequeñas y, especialmente, las que dan al Norte.

La madera, abundante en la zona, es un elemento muy importante. Además del piso superior en algunas, se emplea la madera en el suelo de las habitaciones, en las puertas, ventanas, estructura del tejado, vigas, escaleras, chimeneas, suelo de la cámara...

Las partes principales son: En la planta baja, además entrar por la puerta principal, hay un gran portal. Por dicho portal, entran las personas y los ganados. Al fondo del portal suele estar la cuadra. Desde

el portal se pasa directamente a las habitaciones y a la cocina. A ambos lados del portal, nadamás entrar a la casa, había dos habitaciones, "el cuarto de arriba y el cuarto de abajo". A continuación de ambos, a un lado, la cocina y, al otro, cerca de la cuadra, "el cuarto de atrás". En el portal estaba "el arcón", arca grande donde se guardaba grano, yeros, pienso para los ganados, etc...

Al portal daba una escalera por la que se subía a la cámara.

En "las cuadras" estaban los ganados y, junto a las cuadras solía haber "un casito", adosado a la pared de la vivienda, bajo un mismo tejado. A veces lo separaba de la casa-vivienda sólo un tabique de madera. Los "casitos" son típicos de esta zona. En ellos se guardaba hierba, pienso, leña, carros, aperos del carretero: ubio, melenas, coyundas, estrinque, subeo, charpones, garrote, comederas, etc. Es muchas veces tan amplio como la vivienda.

En el cuarto de arriba y de abajo, dormían la familia. En el cuarto de atrás se guardaban los alimentos haciendo las veces de despensa. Además, en el portal, había arcas, arquitas y arcones con las cosas diarias para personas y animales.

La cocina es muy original y única. La ventilación

e iluminación la recibe directamente del exterior. Es el centro de la vida familiar del carretero. En ella come, descansa y pasa sus ratos de solaz. Su forma es más o menos cuadrada. Las paredes tienen unos dos metros de altura. Desde las paredes se levanta una chimenea de forma cónica, muy elevada. El vértice del como está abierto al exterior para dejar entrar la luz y la ventilación. Se construye con barro y pinochos entretrejidos con gran habilidad. El remate de las chimeneas tiene formas diferentes y se llama "chipitel".

Se entra a la cocina por "la calleja" formada por una de las paredes de la cocina y el muro en que se apoya el hogar.

Pasada la calleja, se entra en el cuadro de la cocina. El hogar está sobre una pequeña meseta que tiene en el suelo una plancha de acero, sobre la que se hace el fuego. En el fondo, sobre el muro que separa la calleja, hay una plancha de hierro, "el santo", y, sobre él, "el llarín" del que cuelga una **caléna** para colgar cubos, calderas, etc. y ponerlas al fuego.

A ambos lados de la plancha de acero de la base del hogar, hay dos "morillos" sobre los que se apoyan las leñas.

Junto al fuego, en la parte izquierda, hay un ban-

co sencillo o con escaño. En la pared, sobre la que se hace el fuego y en la parte izquierda, se halla "la alacena" y, a la derecha del hogar, "la mora", donde se colocaban las teas para alumbrar la cocina por la noche o cuando fuera necesario.

En la pared de la derecha, se encuentra "la vaserá", lugar en el que se coloca la vajilla; y un muro ancho, algo elevado sobre el suelo, donde se fríega.

En la pared del fondo, enfrente del hogar, hay un horno para hacer el pan casero de la familia.

En la cocina, se cura la matanza del año, al humo y al aire.

La cocina del carretero de la Comarca de Pinares Burgos-Soria, es semejante a la que describen Herrero, A. y Antón Pacheco, I:

"Es pequeña y acogedora e impresiona muy agradablemente cuando sentados en el banco de respaldo, llamado escaño, contemplamos las llamas de los troncos de leña, las cacerolas brillantes destacan sobre la pared jabelgada, los múltiples aparatos primitivos que rodean el hogar (morillos, cadena para colgar la caldera, ...) y el cono de la chimenea que arranca negro, brillante por el humo, a dos metros del suelo y al final del cual, a través del copete de tablas se ve el cielo. (262)

La cámara o desván está situada en la planta alta. Es una especie de Arca de Noé: paja, hierba, leña, trastos inservibles, etc. Se comunica directamente con la cuadra por un hueco cuadrado llamado "butrón". Por él se echa a la cuadra la hierba, la paja, etc., para el ganado. El suelo es de madera, al igual que todas las vigas de la casa y el armazón del tejado.

Trajes típicos

La falda de carro.—Es la más antigua en la zona de Pinares Burgos-Soria y va unida estrechamente a la carretería de la que toma su nombre. Las mujeres iban muchas veces con las carretas churras u ordinarias al campo e incluso al monte y a las ciudades y pueblos cercanos. Para esos momentos utilizaban la llamada "falda de carro". La tela de esta falda es de lana roja, con bastante vuelo y con una greca en negro a unos diez centímetros, aproximadamente, hecho de flores, pájaros, etc. El resto del atuendo femenino era igual que el del traje de serrana.

El atuendo de "serrana" es semejante en todos los pueblos de la Hermandad. Va montado sobre ropa almidonada. Está formado por una falda encarnada de paño adornada con trestercio pelo a unos 25 centímetros del bajo. Sobre la falda un delantal de brocado negro adornado con abalorios.

En la parte superior, un jubón de seda negra con mangas que terminan en una puntilla plisada en el puño. Se tocan con un mantón, "mantón de manila" o "mantón de serrana", bordado en múltiples colores, con amplia puntilla y madroños. Lleva zapatos de paño negro o de ante del mismo color. Se corona con amplia peineta y a la iglesia van con una manteleta negra de seda, bordada de terciopelo. Se adorna también con cinta negra de terciopelo. El peinado debe hacerse con raya central y pequeñas trenzas laterales y un trenzado trasero que va adornado con una cinta negra.

Atuendo del "serrano".—Coseta de pantalón de pana rayada, negro o pardo, faja negra y blusa a cuadros blancos y negros adornado en lana negra con adornos de pasamanería. Es en tela de vichí. Calza alpargatas blancas con cinta negra y se toca con boina negra, tipo vasco, con pañuelo al cuello de color vivo.

La carreta o carro de bueyes. Fue el vehículo utilizado por los carreteros. La rueda del carro primitivo era maciza, llena. Posteriormente fue aligerada en el despiece. La llaneta era de madera.

En la época medieval, la rueda más usual fue la de cambrones y pinas. La rueda de radios fue posterior aunque incluso se utilizó en la época medieval. Antes de pasar a esta rueda, hubo otra intermedia, la llamada de pié y reja. (263)

La rueda de radios y llanta de acero ha evolucionado en los momentos actuales hasta convertirse en la rueda neumática, normal hoy en los pueblos de la Comarca de la Hermandad.

La carreta de rueda llena estuvo en activo hasta muy entrado el siglo XX en que fue sustituida por otra mayor, la de radios y llanta de acero

Existían dos tipos de carretas, la de "puerto a puerto" o de largas distancias y "la churra" u "ordinaria" o de cortas distancias. Las de "puerto a puerto", llamadas así por hacer a veces sus recorridos del Cantábrico al Atlántico Sur. Las "churras" se dedicaban a viajes de cortas distancias en la misma provincia de los propietarios o en las provincias limítrofes y a las labores agrícolas y pinariegas. Mientras las primeras efectuaban de 5 a 7 viajes en la temporada, las churras solamente hacían dos en la época de verano.

Esta carreta de "puerto a puerto" tenía las ruedas más pequeñas y era más pesada y resistente pues debía estar preparada para rutas más difíciles y para mayores contratiempos. La churra tenía rueda y radios mayores. Eran más ligeras.

En un principio, la rueda estaba sujeta al eje pues era éste el que giraba. El eje fue un elemento fundamental en las carretas. Era de madera.

Ejemplos de ruedas antiguas llenas y de radios, existen aún en los pueblos serranos: Salduro, S. Leonardo, Quintanar, Palacios... La encontramos también en los recorridos hechos a las salinas de Imón, en uno de sus almacenes.

En todos los pueblos de la Hermandad, según leemos en sus archivos, tenían derecho a cortar madera para hacer sus carretas y repararlas (264)

En las Ordenanzas de Covalada se dice,

"que sus vecinos se dedican en el invierno a labrar madera... y que el que quiere, hace pértigas y timones (aimones) para carretas, de pinos secos..." (265)

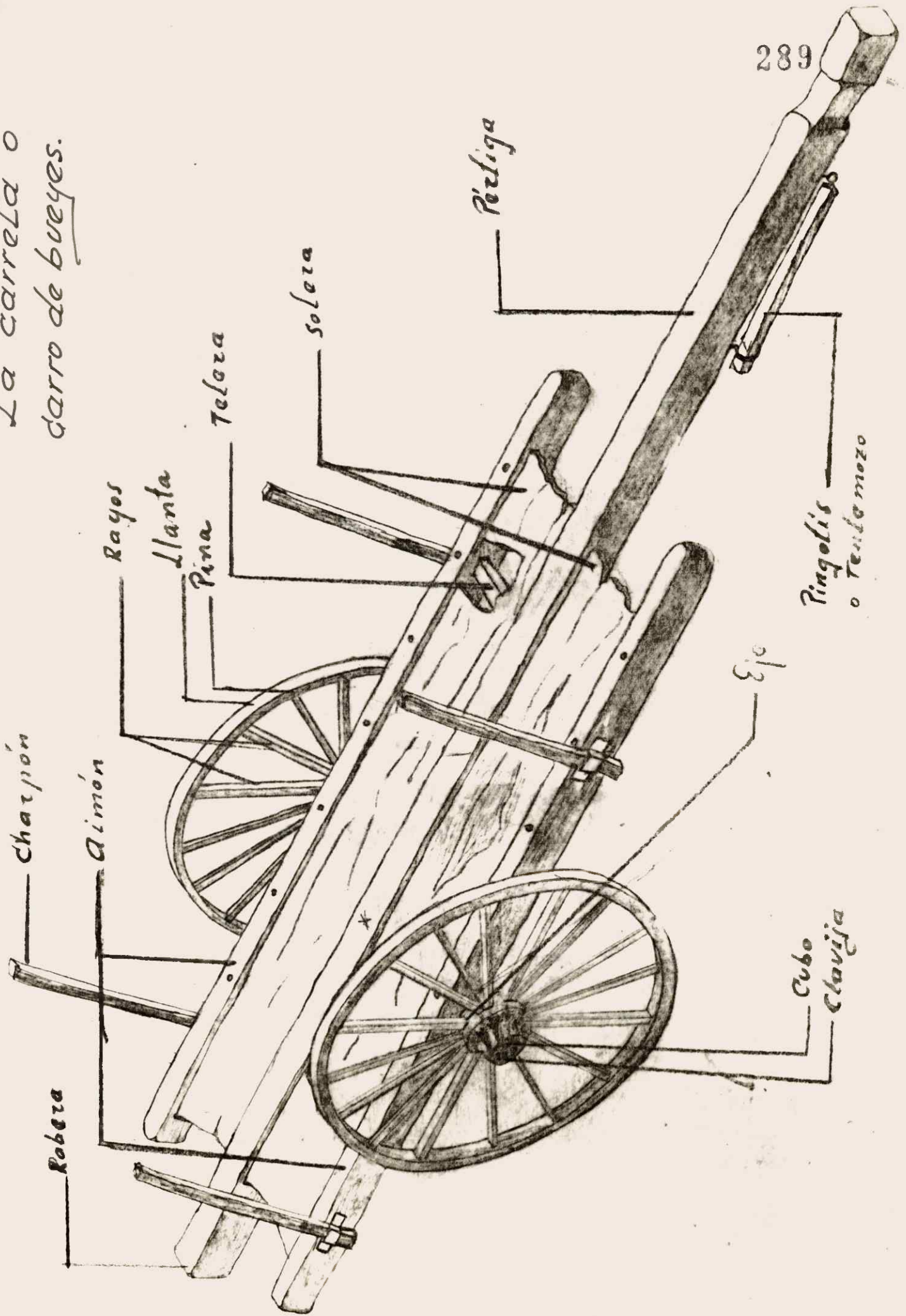
En las mismas Ordenanzas, se dice que los de Duruelo cortaban también en sus montes maderas para sus carretas.

En las Ordenanzas de Vilviestre se lee:

"...Otrossí hordenaron que el procurador que es o fuere tengan obligación de ir quatro días a ventas en el mes de diziembre para vender maderas para edifizio de carretas a los sitios acostumbrados y ponerlo en el libro de dicho año. (266)

Durante todo el invierno se dedican a construir y reparar sus carretas. (267) Pero a veces, en su trajino compran carretas en otros lugares, como sucedió con el Excmo. Sr. Marqués de Virueña, propietario de la dehesa de Sinova. (268) Al disponer de un material abundante

La carreta o
carro de bueyes.



y barato, su construcción resultaba relativamente fácil cómoda y barata.

Descripción de la carreta serrana.-Estaba formada por una plataforma formada por tres piezas gruesas de madera dura, especial, dos laterales llamadas "aimones" y una central, "pértiga". Las tres piezas están unidas entre sí por una serie de palos llamados "teleras". En los "aimones", hay unos agujeros, "bujeros", donde se colocan los "palos" o "los charpones", más gruesos que los palos, según la carga de la carreta o carro. Junto a uno de los "aimones" se coloca "el acho" en el "achero". Los últimos carreteros llevaban y llevan "el estrinque", cadena gruesa de acero, en uno de los charpones y "la barra", encima del carro. El "garrote" era y es un palo largo y fuerte utilizado para asegurar la carga con las sogas, estrinque y atarres al efecto.

De una a otra rueda iba, por la parte trasera, un palo que al ser accionado con una soga presionaba sobre las ruedas y hacía de freno. Posteriormente se clavó una goma maciza al palo y el freno fue más perfecto.

Cuando el carro estaba cargado y sin yunta, la pértega se apoyaba a un palo redondo, clavado al efecto de bajo de la misma, llamado "pingot'ís o tentemozo".

En Navaleno, S. Leonardo, Casarejos, Vadillo, Arganza... se utilizaban, además, otros vocablos propios de

la carreta: "los reczones" con sus "hijuelos", el "indies tro" con sus "verolas", el "bujé" o "cañonera", "el Char rrión", "la bolandera". Todas las piezas eran construi- das artesanalmente en los respectivos pueblos, según se ha dicho anteriormente.

El "Ajo carretero".—Era la comida preferida por el ca⁹ rretero; Consistía, y consiste pues aún hoy se hace, en poner carne de carnero en un caldero o caldera. Se co- loca esta al fuego vivo, llena de agua. Se tiene hirvien do durante un tiempo considerable. Pasado ese tiempo, se saca la carne de la caldera y al calde que resta se le ponensopas de papay y se sirve la sopa así hecha a los platos. Lo curioso del ajo carretero es que primero se come la carne caliente y después la sopa. Es un plato muy rico y sabroso.

Carga de las carretas y precio de los transportes

Ya hemos visto que el vehículo utilizado en los transportes era la carreta o carro de bueyes. En los libros de cuentas de particulares, de los Ayuntamientos, en los contratos, encontramos datos con cargas de carretas o dedonde podemos sacarlos con facilidad.

Los carros de bueyes eran más sólidos y resistentes que los de arrierías y se utilizaban imprescindiblemente para cargas muy pesadas.

Para llevar grandes vigas, grandes piedras y largas piezas de jaspe, etc. utilizaban las carretas formando un tipo de trailes con ellas. Sobre la carreta que llevaban la yunta, iba apoyada la pértiga de otra que le seguía. Un cabezal fijo había en la carreta de atrás y otro en la carreta delantera. La pieza iba sujeta en la carreta trasera y podía deslizarse girando libremente a derecha e izquierda. De esta manera podían trasladarse piezas que no cabían en una sola carreta siendo el precedente ingenioso de los posteriores trailers como decíamos.

Las carretas de los arrieros eran más rápidas pero, es evidente, que para trabajos muy pesados no podían utilizarse.

En los libros de cuentas de particulares o de

los Ayuntamientos, en los contratos con el Gobierno y con los particulares, es fácil averiguar las cargas de los carros de bueyes o carretas, y el precio del transporte.

Nos referiremos a los tres siglos básicos XVII, XVIII y XIX. Las distancias más o menos largas, los caminos más o menos difíciles afectaban a la posible carga de las carretas. La clase de materiales transportados también afectaba a la cantidad y al precio.

No estamos de acuerdo con Ringrose, cuando dice:

"...hay muy pocas referencias a cargamentos específicos como para comprobar la capacidad de un carro de bueyes". (269)

Si encontramos acertado cuando dice:

"...que el buey fue la bestia de tiro por excelencia en toda España del Norte y Central, proporcionando a los vehículos características muy peculiares". (270)

El transporte del carro de bueyes resultaba más barato que el de los arrieros y era insustituible, como hemos dicho para ciertas cargas por sus dimensiones y por su peso. La galera de los arrieros no podía aguantar determinadas cargas y caminos.

La carga no era fija, estaba comprendida entre las 10 y 14 fanegas. Esta última cantidad es

es la mayor que hemos encontrado en nuestros archivos. La carga aproximada era, pues, de 1150 a 1700 Kgs. (271). Estos precios los encontramos en viajes a Salamanca, Madrid, Valladolid, Medina, Mérida...

Tenemos viajes en que hemos encontrado referencias de cargas de carretas con 9 fanegas (272) que trajinan por Le'on, Garaño, Tordesillas a Reinosa, Cantalapedra a Reinosa; carros con 6 fanegas y 3 celemines a Ponferrada (273); otros con 7 fanegas y 9 celemines (274). Lo normal es que correspondieran a tres fanegas por buey contando tres bueyes por carreta.

Las carretas de bueyes cargaban, pues, unas 40 arrobas y entre 10 y 14½ fanegas de trigo, según podemos ver en el cuadro que va a continuación:

<u>Mater.</u>	<u>Origen</u>	<u>Destino</u>	<u>Cantid.</u>	<u>Precio</u>	<u>Fuente</u>
Trigo	Alaejos	Mérida	468 fan.	17 mar. f. 1.	A. P. Q. XVII
Centeno	Carrión	Vitoria	1050 f.	7-8R. Fan.	ARCHV Sec
			15 carr.		Pl. Civ.
			a 7 fan.		Quevedo
			carreta		leg. 3323-1
					1682
Sal	Poza	a Villafranca	80 f.	9rs. 19 mr. F/1	A. P. Q
					Libro cuen
					tas S. XVIII
Centeno	Villafranca		40 fan.	3rs. 8mr	idem
	a La Montaña				
idem	idem		112 "	9rs. 19 mr.	idem

<u>Material</u>	<u>Origen</u>	<u>Destino</u>	<u>Cantid.</u>	<u>Precio</u>	<u>Fuente</u>
Carbón		-Madrid	64 arr.	20mr.arr.	A.P.Q.XVIII Libro de cuen tas. 1732
trigo		a La Hoz	100 fan.	7rs.fan.	idem
lana		a la Hoz	14 sacas (105 kg.saca)	14 rs.saca	idem, 1733
sal	Poza	a Salamanca	10fan	9rs.10 mr.	idem
trigo	Castilla	a Madrid	10 fan.	4 rs.fan.	idem
sal	Im'on	a Vallecas	10 fan.	por carreta	A.A.Vilv. 1761
sal	Poza	a Peñafiel	10 fan.	8rs.4mrv.	A.P.Q.s.XVIII 1733
sal	Imón	a diferentes		11-12-15	AAVil.XVIII
		alfolies		171/2mrv.	1785-1788
sal	ImónPoza	a Difer.	6 fan	3celem.	A.A.Cani- cosa(1788)
		alfolies		por carr	
trigo	de Tordesillas	a Reinosa	14 fan.	16-17	A.P.Q.
"	Cantalapiedra	a Reinosa		por carr.	rs.f. 1836
Sal	Poza	a C.Rodrigo	392 fa.	15rs. f/1	idem
sal	Imón	a	14 1/2 fan.	carr.	
sal	Imón	a Salamanca	10 fan.	12rs.8mar.	idem
sal	Imón	Salamanca	244 fan	19rs.3 mrv.	idem
			9fan	por carr.	
sal	Poza	a León-Garaño	405 fan.	entre 7rs.2mrv.	AAQ
			135 bueyes.	a 3fan.	1851
			por buey.	9 fan.carr.	

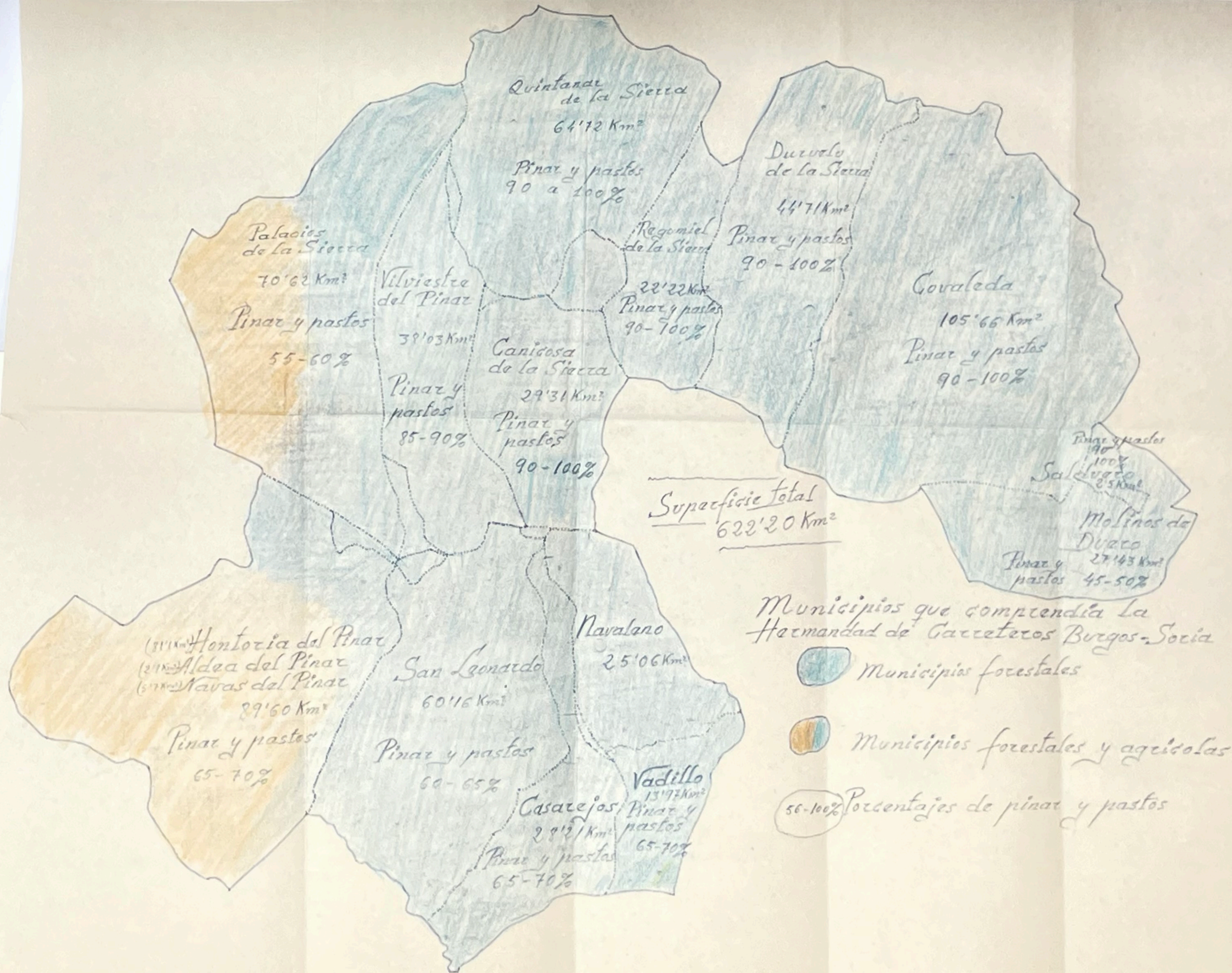
<u>Material</u>	<u>Origen</u>	<u>Destino</u>	<u>Cantid.</u>	<u>Precio</u>	<u>Fuente</u>
Sal de Poza	a León	531 fan.entre	7Rls. AAQ.		
		177bueyes a 3		1851	
		fanegas por buey			
		9 fans.por carr.			

Precios

Los precios variaban, según observamos en la relación anterior, pero el precio que pagaba el gobierno era elevado. En el siglo XVII tenemos precios de 17 maravedís fanega y legua (1667) y 7-8 reales fanega y legua en 1682.

En el siglo XVIII la media más común era entre 15 y 20 maravedís fanega y legua.

Estos precios nos llevan a la afirmación de que, si los transportes eran más económicos por término medio si se trataban de particulares, el gobierno se veía obligado a primar los transportes de carros elevando los precios para poder contar con el abastecimiento necesario a la capitalidad de Madrid y a los ajércitos y a la Casa Real. Era la única manera de que los carreteros de la Hermandad se decidieran a los transportes de largas distancias, de "puerto a puerto", a pesar de las dificultades que ello traía.



EL PINAR Y EL TRANSPORTE

Los aproximadamente ~~630~~ Km² que ocupaban los pueblos de la Hermandad, han quedado analizados en su Escenario Físico. Allí han quedado reflejados los tantos por ciento de pinar que tiene cada uno de los pueblos.

Consideramos de interés ver las posibilidades de producción de estos pinares y así deducir las cantidades de madera con que pueden contar los carreteros para sus transportes y para sus productos.

Relación de pueblos de la Hermandad con la producción actual de sus pinares:

<u>Pueblos</u>	<u>Producción en m³ año</u>
Viviestre del Pinar-----	5.200
Palacios de la Sierra-----	4.200
Quintanar de la Sierra----	11.000
Canicosa de la Sierra-----	4.500
Regumiel de la Sierra-----	3.100
Duruelo de la Sierra-----	7.000
Covaleda-----	18.500
Salduero-----	300
Molinos-----	1.650
San Leonardo-----	6.300
Casarejos-----	3.300
Vadillo-----	2.100

<u>Pueblos</u>	<u>Producción en m³ año</u>
Navaleno-----	10.248
Hontoria del Pinar-----	5.500

El total de la producción maderable de la zona se aproxima a los 83.000 metros cúbicos lo que supone una enorme riqueza en materia prima.

Los nativos serranos supieron aprovechar los productos madereros para la fabricación y creación de diferentes industrias enfocadas hacia el transporte: gamellas, tauretes, aros, carretas, casas,...

Es verdad que en la antigüedad no estaban los pinares tan hechos como en la actualidad, y no producían tanto, pero desde muy antiguo se repartían pinos entre los habitantes de la Sierra. Ya en el siglo XIII los Señores percibían repartimientos de pinos como los vecinos (275)

No intentamos hacer un estudio técnico del pinar sino analizar las posibilidades e importancia del mismo con respecto a la industria del transporte y al comercio de la zona.

En primer lugar, es básico porque proporciona la materia prima de la carreta, vehículo utilizado prioritariamente en la industria de los transportes.

Todos los pueblos podían cortar madera en los primeros meses del año para construcción de carretas, gamellas, aros, tauretes, pértigas, aimones, ejes, etc. (276) De esta manera les resulta todo más económico.

En Covalada por ejemplo había en 1752, 50 vecinos que se dedicaban a la fabricación de gamellas, 12 a fabricar aros, y a la carretería 131. (277) En esa proporción existían en Navaleno, Casarejos, Duruelo, Palacios, Canicosa, etc.

La madera fue una materia que proporcionó abundantes transportes en cortas distancias y, a veces, en largas distancias.

El Escorial, la Catedral de Burgos, la del Burgo de Osma, las iglesias de S. Esteban de Burgos, la de San Lesmes (Burgos), Cuarteles, Conventos de Lerma, casa del Deán de Burgos, Toledo, Almadén, Laredo, Santander, Soria, Sahagún, Palencia, Valladolid, Logroño... todo Castilla y León, el Norte cantábrico... lucieron y lucen aún las maderas de la Comarca de Pinares de los pueblos de la Hermandad. Catedrales, iglesias, palacios, conventos...

"los milenarios pinares de Quintanar, Regumiel y Canicosa de la Sierra, fueron el trípode constructivo que formó el viejo Burgos". (278)

"...aquellos seculares pinares de Quintanar de la Sierra, Canicosa de la Sierra, y Regumiel de la Sierra que desde muy lue-

ños años suministraron tan preciosa y preciada, materia prima para la construcción unas veces de modestas viviendas y en otras ocasiones de palacios altivos que tuvieron su asiento secular en las ruas de la vieja ciudad". (279)

Además de lo que supuso para la industria del transporte y para la economía la fabricación de gamellas, tauretes, aros, etc., supuso el pinar un saneado ingreso para los vecinos de los pueblos de la Hermandad pues se repartía entre ellos una cantidad de pinos cada año, desde muy antiguo. Una serie de privilegios reales vinieron a ratificar estos repartimientos, concediendo a muchos pueblos una cantidad de pinos al año. San Leonardo disfrutaba de privilegios reales desde 1564. El siglo XVIII es abundante en privilegios de pinos. Navaleno lo consigue en 1753, Canicosa, Palacios, Vilviestre, Quintanar, Regumiel... lo hacen en 1792. Cada pueblo solicitó el número de pinos que consideraba suficiente para poder vivir sus vecinos. Así Quintanar, Palacios, Vilviestre, Canicosa, Regumiel solicitan 2.500 pinos, Covalada, 4.000; Duruelo, 1747; Molinos, 510; Salduero, 215; S. Leonardo, 1162; Navaleno, 900; Casarejos, 476; Vadiello, 177...

Debe tenerse en cuenta el producto de la Fábrica de betunes de Quintanar que da dinero y transportes.

Los reyes conceden pinos también en otros momentos para construcción de carreteras, para dorar iglesias, etc...

Los pinares fueron causa de muchos pleitos.

Como durante el verano todos los pueblos de la Hermandad estaban en el trajino con el 95% o más de sus ganados vacunos, arrendaban los pastos

a los ganaderos de la Mesta de los pueblos vecinos: Neila, Tolbaños, Vinuesa, etc., divididos en partes llamadas "quintos": Rozavientos, Hoyuelos, Ojoscosos, Triguera, Pitañal...

Los pueblos messteños llegaron a abusar e incluso pretendieron apropiarse de algunas partes de los pueblos carreteros debido a esos arrendamientos de pastos, llegando hasta cavar partes altas de los montes, aprovechándose de los privilegios de la Mesta que una vez arrendado un terreno daba prioridad al arrendatario de los pastos aun sobre el propietario que no podía arrendarlo a otro sin autorización del arrendatario anterior, y, si así lo hacía no tenía validez el contrato de arrendamiento. Lo mismo sucedía a los carreteros con los arrendamientos de sus dehesas de invierno. Esto fue motivo

de muchos pleitos.

Para que no se abusara en las cortas de **pinos** hacían juramento todas las personas, hombres y mujeres de 15 años adelante, el uno de enero, de no poder cortar pino, roble, ni haya. (280)

Los pueblos arrendatarios, a veces, al no conseguir sus propositos ~~de~~ vengaban porque no les dejaban pasar con sus ovejas a buscar la cañada soriana de trashumancia y quemaban los montes. Así sucedió con los de Palacios, Quintanar, Vilviestre, Canicosa y otros. (281) A veces se daba con los causantes como sucedió con Juan de **Pablo** pastor y consortes, vecinos de Neila cuando en 1n88 quemaron los montes de Quintanar y Regumiel. (282)

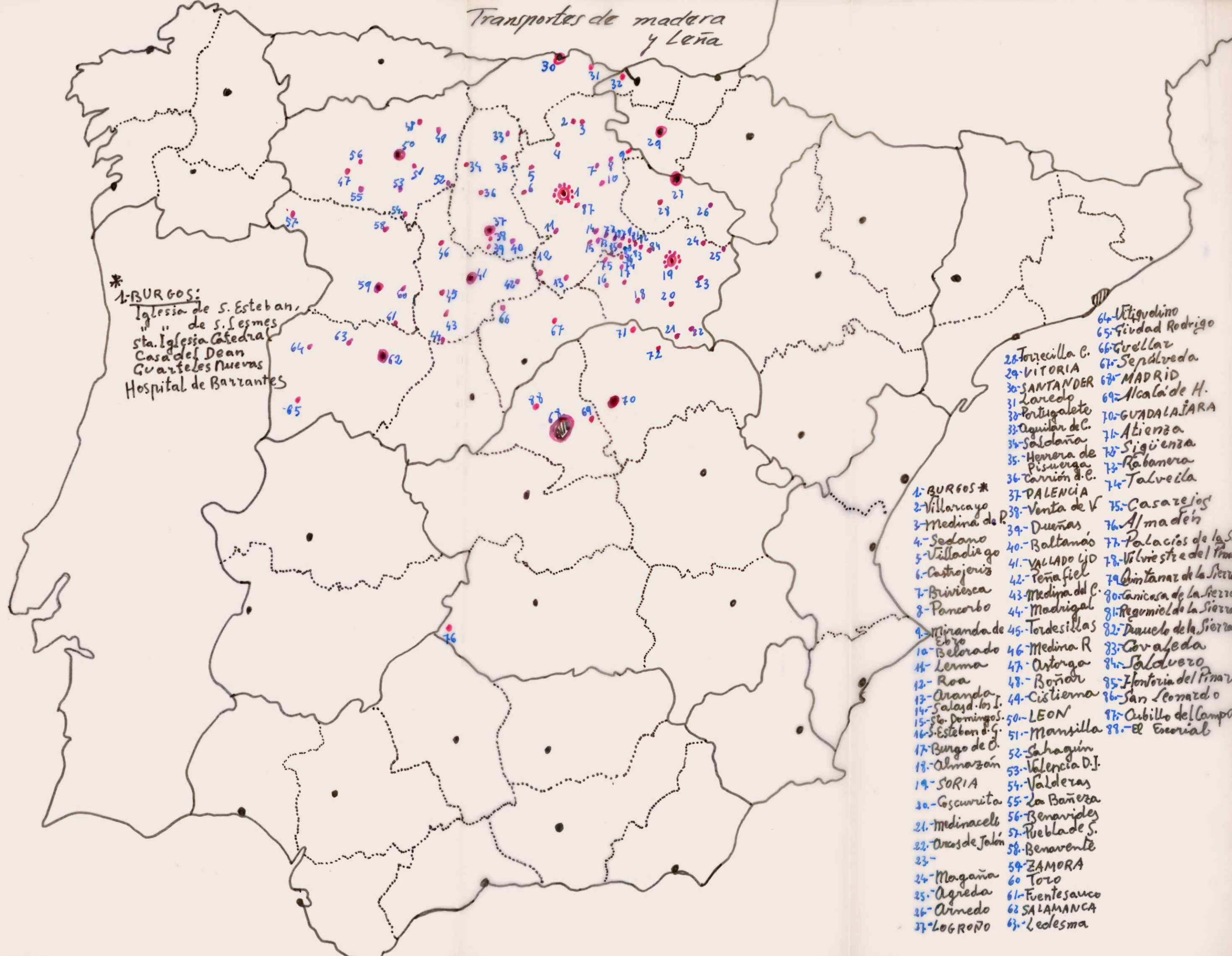
El pinar ha sido, es y será el centro de vida de los **pinablos** serranos. En esta breve visión debe quedar claro que en la antigüedad fue un motor importante para el transporte de la carretería. En un cuadro y mapa aparte veremos viajes y rutas madereras.

A continuación haremos mención a un número determinado de datos que nos ayudan a señalar las rutas más normales de la madera y leña.

Origen	Destino	Pueblo Transportis.	Fuente
Quintanar a Madrid-	Quintanar	A.R.Q.s.XVI	1583 Cédula Real
Quintanar a El Escorial-	Quintanar	A.P.Q.s.XVI-7-	1583 Cédula Real
Quintanar a El Escorial-	Quintanar	A.P.Q.s.XVI-7-	1586 Cédula Real
Cabrejas a Valladolid-	Vilviestre-Quint.	CERVERA VERA, L	Conjunto Palacial de Lerma.pág.313 21-3-1605
Arauzo-Lerma-Vilviestre			idem.-1606
Palacios - Lerma --	Palacios		idem-1613
Quintanar- Lerma-	Quintanar	CERVERA VERA, L:	El Con- vento de Sto.Domingo en la villa de Lerma(1969)pag.67 19-4-1614
Canicosa			
S.Leonardo, a Lerma	Quintanar	Canic., S.Leon.Quin.	idem.pag. 151
S.Leonardo a Lerma		S.Leonardo	idem.pág.79 2-5-1615
S			
Huerta de Rey a Lerma--	Canicosa, Quint.		idem.pág.72 1616

Origen	Destino	Pueblo	Transportista	Fuente
Quintanar Canicosa Regumiel	Burgos y pro- vincia	Canicosa Regumiel Quintanar		García RAMILA Documentos del los s. XVI-XVII Doc. núm. 71 19-Dic-1611
idem	Burgos, Casa Deán, Catedral	idem		iedem
idem	Burgos	idem		idem. pág. 56 doc. 34; 9-5-1585
Quintanar idem	Sahagún Palencia	Quintanar idem		A. A. Q. s. XVIII idem. (1726)
Vilviestre	Burgos	Palacios		A. A. Vilv. 16-4-1750
idem	S. Benito el Real de Sahagún	Vilvies.		A. A. V. 4-5- 1751
idem	Palencia	Vilviestre		A. A. Vil. 6-7-1756
idem	Villa de Paredes	Vilvies.		A. A. Vil. 30-7-1759
Quintanar	Valencia de D. Juan	Quintanar		AAQ-4-11-1751
Quintanar Canicosa	Pancerbo Burgos	Quintanar Canicosa		AAQ -1770 AAC-15-4-1788

Transportes de madera y Leña



* 1-BURGOS:
 Iglesia de S. Esteban,
 " " de S. Isemes
 Sta. Iglesia Catedral
 Casa del Dean
 Cuarteles Nuevas
 Hospital de Barrantes

- | | | |
|---------------------|------------------|--------------------------|
| 1-BURGOS* | 37-PALENCIA | 64-Vitigudino |
| 2-Villarcayo | 38-Venta de V | 65-Ciudad Rodrigo |
| 3-Medina de P. | 39-Dueñas | 66-Guella |
| 4-Sedano | 40-Baltanás | 67-Serálveda |
| 5-Villadiego | 41-VALLADOLID | 68-MADRID |
| 6-Castrojeriz | 42-Tenañel | 69-Alcala de H. |
| 7-Biviesca | 43-Medina del C. | 70-GUADALAJARA |
| 8-Panorbo | 44-Madrigal | 71-Atienza |
| 9-Miranda de Ebro | 45-Tordesillas | 72-Sigüenza |
| 10-Belorado | 46-Medina R | 73-Rabanera |
| 11-Lerma | 47-Ostorga | 74-Talveila |
| 12-Roa | 48-Bañar | 75-Casarejos |
| 13-Oranda | 49-Cistierna | 76-Almadein |
| 14-Salad. los I. | 50-LEON | 77-Palacios de la S. |
| 15-S. Domingos | 51-Mansilla | 78-Vilviestre del Pinar |
| 16-S. Esteban d. G. | 52-Sahagún | 79-Antanar de la Sierra |
| 17-Burgo de O. | 53-Valencia D.I. | 80-Tanica de la Sierra |
| 18-Almazán | 54-Valderas | 81-Regumiel de la Sierra |
| 19-SORIA | 55-La Bañera | 82-Dueto de la Sierra |
| 20-Goscurita | 56-Benavides | 83-Covaleda |
| 21-Medinaceli | 57-Puebla de S. | 84-Salduero |
| 22-Orcos de Jalón | 58-Benavente | 85-Hontoria del Pinar |
| 23- | 59-ZAMORA | 86-San Leonardo |
| 24-Magaña | 60-Toro | 87-Cubillo del Campo |
| 25-Agreda | 61-Fuentesauco | 88-El Escorial |
| 26-Arnedo | 62-SALAMANCA | |
| 27-LOGROÑO | 63-Leodesma | |

Rutas de madera y leña



Durante todo el siglo XIX, siguieron transportando madera de todos los pinares de los pueblos de la Hermandad pero quedaban ya reducidos a las dos provincias de Burgos y Soria, aunque Madoz aún dice en su Diccionario de la mayor parte de estos pueblos que llevan maderas de sus pinares al Cantábrico para construcción de barcos.

Si se quisiera hacer una relación de los transportes de madera con un poco de detalle, necesitaríamos muchos cientos de folios para poder llevarlo a efecto y no es ese nuestro propósito. Si dejar constancia de que el medio físico y la materia prima principal de la zona fueron circunstancias que hicieron de los serranos pinariegos los principales transportistas de España durante varios siglos.

TREN O CUADRILLA DE CARRETERIA

Composición

Las carreterías de trajino, las de "puerto a puerto," las de largas distancias, no hacían la campaña de los 8 meses cada año con una o dos carretas sino con un grupo, en cuadrilla. A este grupo, se le llamaba tren o cuadrilla de carretería ()

Cada carretería estaba formada por un número de carretas comprendido entre 25 ó 30 más o menos. (283)

Excepcionalmente podía ser mayor el número cuando se trataba de nobles con gran número de carretas propias. (284)

Trabajadores empleados en las carreterías

Cada tren o cuadrilla de carretería era conducida por seis o siete carreteros, correspondiendo el cuidado de cinco carretas a cada uno. (285)

Los trabajadores empleados en la carretería tenían una categoría profesional y funciones específicas, además de estar al mando de sus correspondientes carretas. El jornal iba de acuerdo con la categoría profesional, la experiencia y habilidades. (286)

Los sueldos, dentro de la misma categoría y localidad eran iguales. Únicamente variaban algo en los diferentes pueblos. (287)

Los nombres que se les daban indican claramente su función específica: Mayoral, aperador, ayudante de aperador, pastero, ayudante de pastero, gañán y ayudante de gañán. (288)

En algunos pueblos, a los gañanes ^{pasteros} se les llamaba motriles, monaderos, boyeros y mozos de ropa. (289)

La carretería solía ir al mando del mayoral, la mayor parte de las veces propietario mayoritario de las carretas, o propietario de la totalidad de las mismas. La mayor parte de las veces, la carretería era de varios propietarios pues sólo un número muy reducido tenía carretería completa.

Casi todos los trabajadores carreteros llevaban en la carretería alguna carreta propia y, a veces, media. (290)

En este caso, se especificaba en el contrato, y determinados derechos se reflejaban en él. Esto servía de estímulo y engrosaba las ganancias de los carreteros.

Formaba, pues, la carretería, una empresa común en la que eran propietarios todos o casi todos los trabajadores que entraban proporcionalmente a pérdidas y ganancias y duraba los ocho meses de trajino, quedando después libres los componentes copropietarios.

Bastantes hijos de los propietarios de carreterías iban como aperadores, pasteros y gañanes. Si el

propietario no iba como mayoral, nombraba a una persona de confianza para este cargo de la mayor responsabilidad en la empresa.

Mayoral

Era, normalmente, el propietario o un administrador puesto por él. A veces dos propietarios que tenían entre ambos carretería completa desempeñaban el cargo. (291)

Preparaba las cargas por la dilatada geografía, con el Gobierno, con los concejos, con entidades o con los particulares. Se adelantaba a la carretería para preparar los descansos, el alojamiento, las desyuntas, enseñar las cédulas de privilegios a las Justicias de los pueblos; hacía las cuentas de los portes con el Gobierno, con el concejo o con los particulares. Era el que mandaba y administraba la carretería.

Si algo se ponía enfermo o necesitaba de ayuda, él iba a buscar al médico o le llevaba en su caballería. A veces se quedaba retrasado para dejar saldadas las cuentas y asuntos de la estancia de las carreterías. Era el supervisor de todo lo que se hacía en la carretería. (292)

Aperador

Técnico o mecánico de la carretería. Si alguna pieza de la carreta se rompía, él la reponía o arreglaba;

ponía a punto la carreta dándole sebo, etc. Pinas, llantas, soleras, teleras, aimones, pértiga, pingotís, ejes, clavijas, etc., todas las partes de la carreta eran revisadas por el aperador que llevaba las herramientas necesarias para poder reparar en cualquier momento o reponer todo lo que la carreta precisara, obteniendo la madera necesaria. Era el jefe de mantenimiento de los carros.

Ayudante de Aperador

Según indica su nombre, hacía el trabajo de auxiliar de aperador, ayudándole en todas las tareas que le eran propias para dejar a punto las carretas.

Pastero

Tenía la misión de cuidar de los bueyes en los pastos al efectuar "las desyuntas o disueltas", cuando desuncían los bueyes para descansar. Se encargaba de que no fueran lejos, de echarles el pienso en las comederas, de llevarles a beber agua a los abrevaderos; de llevar de nuevo los bueyes hasta las carretas para uncirlos con ayuda de los demás compañeros y de cuidar la marcha de los bueyes de rebezo. Cuidaban también de la ropa y enseres de la carretería.

Ayudante de pastero

En algunas carreterías, cuando los lugares eran más delicados o el ganado más abundante, iba un ayu-

dante de pastero que ayudaba al pastero en su diaria tarea.

Gañán

Ayudaban o hacían todo lo que se les mandaba pero su principal misi'ón consistía en cargar y descargar las carretas. Normalmente era mozos jóvenes, fuertes, pasada ya la adolescencia. Iban dos en cada carretería, a veces, hijos de los mismos propietarios de carreterías. (293)

No todos tenían, como podemos ver, la misma responsabilidad y preparación y, de acuerdo con ella, percibían su sueldo.

Los carreteros solían ser de la misma villa o lugar de los propietarios de las carretas, pero también era normal la inmigración y emigración entre los pueblos de la Comarca, de la Hermandad. (294)

Las carreterías estaban formadas por carretas de "puerto a puerto", así llamadas porque en su trajino llegaban desde el Cantábrico hasta el Atlántico Sur. A veces se formaban cuadrillas de carretas de cortas distancias, con carretas churras y en menor número. Rutas entre provincias limítrofes y las mismas provincias de los pueblos carreteros.

Cada carreta de puerto a puerto llevaba tre bueyes o vacas, dos de tiro y uno de "rebezo". Las carretas churras sólo necesitaban dos.

Las carreterías salían de los pueblos carreteros o de las dehesas de pastos de invierno, a primeros del mes de abril y regresaban en Noviembre, a finales, "semana m'as o menos". En algunos contratos privados figuraba desde San Marcos a San Andrés. (295)

Cada carretería llevaba entre 75 y 90 bueyes; a veces también vacas domadas, algunas de leche que utilizaban para su alimentación, y, siempre, el caballo del mayoral, algunos burros y mulos para poder efectuar con ellos servicios urgentes de provisión de alimentos, traslado de enfermos, transporte de enseres necesarios, pienso, etc.

En las carretas llevaban todo lo necesario: sogas, sebo, coyundas, regalos, calzado, cédulas y privilegios reales impresos, etc, todo dentro del "arquita del carretero". Además de comederas y pienso para los animales llevaban carneros para hacer su famoso "ajo carretero".

Las carretas de puerto a puerto hacían por lo común de 5 a 7 viajes al año, de largas distancias. (296)

El recorrido que hacían era de unos 30 a 40 kilómetros. (297)

El Mayoral que llevaba la contabilidad de la carretería, hacía los pagos correspondientes durante las rutas para que los carreteros pudieran enviar dinero a sus casas cuando alguno iba durante el trajino al pueblo. (298)

ESTUDIO ECONOMICO DE UNA CARRETERIA

Hacer un estudio económico de una carretería supone efectuarlo de toda la economía carreteril ya que en ella se dan todos los parámetros económicos que nos llevan a la claridad socio-económica de la vida de unos hombres, una familia, unos pueblos, una región y una nación.

Analizaremos las ganancias y los gastos, costos y resultados de todos los componentes: bueyes, carretas, aperos, entradas y salidas de dehesas, portazgos, ganancias y gastos en general.

Todo ello nos llevará a la conclusión de si era o no productiva y en qué cantidad, la industria de los transportes de bueyes.

Un documento hallado en Simancas y en los pueblos carreteros de Hontoria y S. Leonardo, será el primero que nos ayudará a empezar. (299)

En este documento se refleja la contabilidad de una carretería. Se dice que una carreta de trajino común produce anualmente, hecha la regulación por un quinquenio, a 550 reales de vellón, en S. Leonardo, (500 a 536 en Hontoria). Como una carretería se compone de 30 carretas, el producto total anual sería de 16.500 reales (16.080 en Hontoria).

Gastos (Costos)

De las ganancias anteriores, se bajan los costos siguientes: Sueldos de seis criados, distribuidos así:

Mayoral, 660 reales; aperador, 600; ayudante de aperador, 450; pastero, 500; primer gañán, 400; segundo gañán, 300. En total, suman, 2910 reales. (En Hontoria: Mayoral, 620 e reales; Aperador, 580; Ayudante de aperador, 450; primer gañán, 390; pastero, 500; segundo gañán, 350; En total suman, 2900 reales. Cifras muy similares por lo que seguiremos la base de San Leonardo. Las diferencias en los demás pueblos son semejantes.).

Manutención

Gastos de manutención de los seis criados, en doscientos días que se consideran ocupados en dicho trabajo, a dos reales y medio cada día, arrojan la cifra de 3.000 reales.

Ganado

Por reemplazo de diez novillos que anualmente se necesitan para las 30 carretas, a 400 reales cada uno, importan 4.000 reales. Deducidos de éstos, 2.000 reales de ocho cuatrales o bueyes viejos que cada año se venden a 250 reales cada uno, quedan líquidos, 2.000 reales. Se dejan dos cuatrales hasta los diez (bueyes), por perdidos sin utilidad a causa de los que mueren y prenden sin lograrse producto.

Pastos

Por coste de yerbas e invernadero de los 90 bueyes, a 33 reales cada uno, suponen, 2970 reales.

Carretas

Por reemplazo de seis carretas, de las treinta, cada año, a precio de 75 reales cada una, suman 450 reales.

Por el arreglo de las treinta carretas a 15 reales cada una, arrojan 450 reales.

Por reemplazo de cebicas, morriones, chavetas, yugos y sebo, sogas y cinchas, subeos, coyundas y melenas y corniles, a 30 reales cada carreta, son 900 reales.

Portazgo

Diez reales por carreta, en 30 carretas, suponen 300 reales.

Sumados los apartados de sueldos, manutención, ganado, pastos, carretas y portazgos, nos dan 12.980 reales de vellón. Si los deducimos del producto total bruto, 16.500 reales, quedan líquidos, 3.500 reales.

Si este producto líquido lo dividimos entre las treinta carretas de la carretería, resulta una ganancia total líquida de 117 reales y 11 maravedís. (300)

La anterior contabilidad es la que presentaban para el pago de contribución. Es normal, conocida la picaresca de los españoles de siempre que declaraban menos ingresos. Esta afirmación la podemos comprobar, haciendo un breve recorrido por las cuentas particulares de carreteros y por las que llevaba la Cabaña en los respectivos concejos. El Juez Subdelegado de Cabaña que va a S. Leonardo y Hontoria, para averiguar la única contribución, detecta el engaño. (301)

Analicemos la cuenta de 27 carretas de Juan y Gaspar el año 1836. (302)

Constituían una carretería completa de dos 'únicos propietarios. Los dos van como trabajadores de la carretería con el cargo de mayoral compartido. El sueldo se lo reparten de acuerdo a sus actividades.

Con su carretería hacen cinco viajes an la temporada: trigo de Torrelavega a Reinosa; sal de Poza a San Felices; trigo de Cantalapiedra a Reinosa; sal a Salamanca y Ciudad Rodrigo; sal a Ciudad Rodrigo. Fueron unos recorridos normales dentro de las rutas carreteras de la Hermandad Burgos-Soria.

Ingresos

Al finalizar los cinco viajes, las ganancias brutas de las 27 carretas fueron de 29.580 reales. De estas ganancias se descuentan 235 reales de una carreta que llevó Juan más en el último viaje de Salamanca, y quedan 29.345 reales para repartir. A cada carreta corresponde una ganancia bruta de 1087 reales.

A Gaspar, que llevaba 15 carretas le correspondieron 16.305 reales. A estos se le deben sumar 15 reales más por carreta de provechos, lo que supone 262 reales y una cantidad bruta de 16.367 reales para Gaspar.

Las carretas de Juan eran 12. A 1087 reales cada

carreta suman 13.044 reales. Se suman 235 por una carreta de más que llevó a Salamanca y 17 reales más por cada carreta de provechos, lo que da 210 reales y arroja una cifra total de 13.489. Ya han descontado algunas cantidades abonadas por ciertos derechos en Vitigudino.

El reparto de los ingresos es equitativo.

Veamos el de los gastos.

Gastos

Figuran en primer lugar los presentados particularmente por Juan, Gaspar y Luis; los sueldos del aperrador, del pastero, de Tiburcio, de Antonio, el motril, de Calixto, el tiempo que estuvo, de Juan y de Gaspar. La suma total es de 12.198 reales.

Del total de gastos, se descuentan 113 reales de una carreta de Juan que se aumentó en el último viaje a Salamanca, y el neto de los gastos es de 12.085 reales, que repartidos entre las 27 carretas, corresponden 447 reales de gastos a cada una.

Si las ganancias brutas de cada carreta habían sido de 1087 reales, restando las 447 reales de gastos por carreta, tendremos una ganancia neta de 640 reales. Hay que tener en cuenta que estamos en el s. XIX.

En un libro privado de cuentas de carretería, perteneciente a Cristobal Mancio (303) vamos a averiguar las ganancias de un grupo de 7 carretas. Se trata

de la "Memoria de lo que van ganando las siete carretas de mi madre Mar'ia Vela en este año de 1732".

Estas siete carretas efectuaron 6 viajes: trigo a Lahoz; sal a Avila; centeno a la Montaña y tres viajes de caños a las salinas de Poza.

Ganancias

Las ganancias netas sumaron 3.617 reales y 20 maravedís Repartidas entre las 7 carretas, corresponden a 516 reales de ganancias netas, por carreta.

Como, a veces, en la carretería, algún trabajador de la misma llevaba también una carreta formando parte de la empresa, vamos a ver lo que podía producirle esta carreta:ía

En otra cuenta: "Ganancias de la carreta de Francisco Manchado, este año de 1733". (304)

En esta cuenta figuran siete viajes realizados en la temporada: dos a Madrid con trigo; carbón a Madrid; sal a Peñafiel; lanas a Lahoz; sal a Salamanca; y a Villamor y El Pego.

Las ganancias netas de esta carreta ascienden a 460 reales.

Podíamos seguir analizando más ejemplos, pero los consideramos suficientes para sacar conclusiones válidas en la economía de las carreterías y carretas.

Haciendo un recorrido por el Catastro de la Ensenada, comprobamos que las cantidades que figuran en él, son menores que las ganancias reales.

En Quintanar, Vilviestre, Palacios, Canicosa y Regumiel figuran 300 reales de ganancia por carreta; en Hontoria, Navas y La Aldea, 470 reales; en Duruelo, 200; en Covalada, 340 y el Molinos de Salduero, Navaleno, Casarejos, Vadillo y San Leonardo 550 reales.

Cuando la cantidad de carretas es mayor, mayor es la ganancia: 640 reales con 27 carretas, 516 con 7 carretas y 460 con una carreta.

Las ganancias anteriores están referidas a las carretas de "puerto a puerto". Las relativas a las carretas "churras" u "ordinarias" eran menores y más difícil de precisar pues los transportes los contrataban los particulares y las cuadrillas de carretas menores.

Disponemos de muchos ejemplos de estos transportes, principalmente de madera. En ellos figuran las ganancias de cada carreta por día. Por ejemplo, un transportista de Palacios lleva desde Vilviestre 15 carros de vigas y tercias a la ciudad de Burgos y cobra 28 reales por carro. (305) Francisco Guevara Pablo de Quintanar lleva dos carros a Burgos para el servicio de carruajes ordenado por el Gobernador Militar y cobra 29 reales diarios por cada carro, pagados por la villa. (306)

En otros transportes, figura lo que cobran por transporte pero no ^{el} líquido producido por las carretas.

En los documentos que tenemos se dice que las ganancias de las carretas churras son de 95 a 100 reales. (307) Pero estas declaraciones están hechas para el cobro de contribución y debemos tomarlas con la misma precaución que las de "puerto a puerto". Según eso podemos afirmar que las carretas "churras" u "ordinarias" alcanzarían unas ganancias por temporada entre 100 y 150 reales.

Valor de una carretería

Si queremos hallar el valor de una carretería, debemos relacionar el capital social de la base sobre la que se levanta la industria carreteril. En esa relación, haremos un valance valorativo de cada uno de los elementos que forman la cuadrilla: bueyes, carros, partes del carro, sacos, caballos, pollinos, sogas, subeos, coyundas, ubios, etc...

Disponemos de precios de estos elementos durante los siglos XVII, XVIII y XIX que recogemos a continuación:

Valor de los bueyes

Son diversos los valores que encontramos de los bueyes:

En 1656-58 encontramos que 4 bueyes valen 1000 reales, o sea a 250 reales cada uno; por otra parte, dan un valor de 50 ducados un buey. (308)

En 1667 se nos dan 100 ducados por una pareja de bueyes. (309)

En los mismos años, una vaca vale 300 reales y una vaca con cria 40 ducados. (310)

De 1732 a 1739: Un buey quatrill "Pulido" vale 240 reales; tres novillos a 300 reales cada uno.

En 1752: Un buey quatrill, 250 reales; un buey, 700 reales y un novillo 400 reales. (311)

En 1801: Un buey grande, llamado "Pelegrin", 920 reales, tiene seis años; uno, "Voluntario", de 15 años, 380 rs.; "tasugo", 12 años, 450 rs.; "Arrogante", 13 años, 460 rs.; "Montañés", 13 años, 460 rs.

En 1809: El buey "Revolado", 1200 rls.; "El Coralo", 1200; el "Azabache", 1200 rls.; "Navarro", 1100 Rls.; "Mordraño", 1100 rls.; "Capitán", 950 rls.; "Calvo", 950 Rls.; "Lobato", 1000 rls.; "Escarpelo", 1000 rls.; "Merino", 900 rs "Alegre", 900 Rls.; "Berrugo", 700 Rls.; "Castillo", 800 Rls. "Morito", 770 Rls.; "Azat'an", 400 Rls.; "Bolero", 800 Rls.; "Nuino", 300 Rls.; "Cardoso", 770 Rls.; "Negado", 850 Rls.; "Capirote", 950 Rls.; (342)

En 1811: Un buey, 700 Rls.; cerril de tres años y más, 440 Rls.; Añojo, dos años, 250 Rls. (343)

Valor de las carretas

En 1667: Una carreta, 16 ducados. (344)

En 1732: Una carreta, 75 reales. (345)

En 1752: Una carreta, 75 Rls. (346)

En 1761: Una carreta, 75 Rls. (347)

En 1801: Una carreta con aperos, 80 rls. (348)

En 1809: Ocho carretas a 95 Rls. (349)

Valor de los aperos de la carreta

Por su pequeño valor en el despiece, pondremos el valor total de los aperos del carro y a ello nos refe-

riremos. Sabemos, a finales del s. XVIII, el valor de un eje de carreta que valía 4 reales (320)

Las cebicas, morriones, chavetas, yugos, sebo, sogas, cinchas, subeos, coyundas, melenas, corniles... en el siglo XVII, a finales, se valoraban, en conjunto, en 50 reales. (321) y también en 30 Reales.

De sacos y costales: Son elementos importantes en la industria carreteril pues los utilizaban constantemente para el transporte de trigo, centeno, cebada, etc. Por cada carreta, se necesitaban o llevaban entre 20 ó 25 sacos de diferentes clases, y, según la clase, así era su precio.

Los costales y sacos más normales eran los llamados costales de jerga de Poza; sacos de cáñamo; sacos de esparto...

El valor de los sacos en los siglos XVII, XVIII y XIX variaba de 11 a 17 Reales. Veamos:

"Dos sacos de cáñamo nuevos, 32 Reales"; "dos sacos de esparto nuevos, 24 Reales"; "34 costales, a 12 Reales cada uno"... (322)

El valor de cada carro, en sacos y costales, se aproximaba a 220 Reales y 340. (323)

El valor del caballo de Mayoral era también diferente: En 1737, 240 Reales, con aperos (324). En 1749, 93 Reales

(325) .En 1801, 100 reales. (326)

El valor de tres pollinos que acompañaban a la carretería, suponía 150 Reales.

Además, llevaba la carretería: comederas, jaula para los terneros de las vacas paridas, arquitas para guardar diversos enseres personales..., cuyo valor podríamos fijar en 10 reales por carreta.

Una vez descritos cada uno de los elementos del capital carretero necesario para fletar una carretería, elegimos un valor medio para calcular el monte total del capital. Consideraremos que la carretería estaba formada por 30 carretas:

Resumen del valor de una carretería completa

90 bueyes a 700 Rls. cada uno.....	63.000 Rls
30 carretas a 75 Rls.cada una.....	2.250 "
Aperos: cebicas, morriones, chavetas, yugos, sebo, sogas, cinchas, subees, coyundas, melenas, corniles, a 45 rls.per carreta.....	1.350 "
De sacos y cestales.....	250 "
Per el caballo del Mayoral.....	125 "
Per tres pollinos.....	150 "
Otros: comederas, jaulas, arquitas, cencerros.	<u>300 "</u>
Valor total de <u>una carretería.....</u>	<u>67.425 "</u>

Balace de una carretería

El capital que se invertía, como mínimo en una carretería era de 67.425 reales.

Si tomamos como producto neto de cada carreta una media de 400 reales, las ganancias de cada carretería serían de 12.000 Reales.

La producción del capital invertido supondría un 175%. Lo que nos dice que en seis años se amortizaba el capital. Por las cuentas anteriores, hemos visto que cada año se renuevan 10 bueyes, lo que supone el cambio de los 90 bueyes en 9 años; cada cinco años se renovarían también todas las carretas a seis por año.

Consideramos que tener un capital que produce un 175% neto, es saber hacer bien una inversión. Pero es que además eran empresas coparticipadas, de copropietarios, en las que la mayor parte de las veces, los mismos trabajadores carreteros eran propietarios de alguna carreta, y se les pagaba, la comida, el calzado y la ropa.

No solamente debemos considerarlo bajo este aspecto. Las carreterías eran empresas industriales en las que trabajaban, como mínimo, seis o siete personas que percibían unas sustantivas ganancias y daban, por tanto, vida a muchas familias serranas.

Gracias a la carretería disfrutaban de un nivel de vida elevado en la comarca serrana a pesar de las con-

diciones difíciles de los pueblos de la Hermandad.

Un día en la carretería

Bueyes y carreteros han pasado la noche en terrenos de pastos comunes.

A la alborada, cuando el día nace, los carreteros comienzan su trabajo. Uncen las yuntas al ubio con las cejundas. Los bueyes apoyan la testud protegida con las melenas, sobre el duro ubio; los corniles protegen los cuernos. El aperador y su ayudante han repasado todas las carretas y enseres. Los bueyes han descansado durante la noche con su rumiarse cadencioso.

Gañanes, aperadores y ayudantes, pasteros y mayoral, dedican sus primeros momentos a uncir. Los terneros, que van con las madres que han parido en el trajino, son metidos en jaulas o en pequeñas arcas.

Con la vara al hombro, el Mayoral da las órdenes de salida. Encabeza la carretería el carro guía. Retrás seguirán en fila, las demás carretas. Cada carretero se ha encargado de cinco carretas. Son seis los conductores.

Los bueyes de rebezo van próximos a las carreta, dispuestos a ser uncidos en cualquier momento.

El tren o cuadrilla de carretería ha puesto su máquina en funcionamiento. Rapezaba la presa de la vida diaria. Durante 30 ó 40 kilómetros, el traqueteo de las pinas y de los ejes será la única música

Pero llegan las doce de mediodía. Es la hora de la primera desyunta. Desuncen los bueyes en un lugar fijado por el mayoral en el que hay abundancia de pastos. Durante dos o tres horas, pacerán los bueyes y rumiarán lo suficiente para descansar.

Los pasteros los llevan a los abrevaderos. Los carreteros han comido y descansan al unísono con los bueyes. Los aperadores que han revisado las carretas, si es necesario repararlas, harán que la carretería siga allí.

Si así no fuera, uncirán de nuevo y seguirán el camino diario. El sol de la tarde les pega de lleno. Antes de que la noche llegue, el mayoral habrá preparado el lugar para las segundas desyuntas del día.

Cuando el sol se acuesta, la carretería se detiene. Las parejas son desuncidas. El pastero y su ayudante comienzan su tarea específica: pastos y abrevaderos. Los carreteros preparan su cena. Colocan los carros en círculo. Las carretas son revisadas por los técnicos aperadores.

Después de haber cenado, si al pueblo al que pertenecen los pastos es adverso, meten los bueyes dentro del círculo hecho con las carretas para protegerlos durante la noche. En caso contrario, los dejan pacer en libertad por la noche y, si los pastos son buenos, hacen tiempo reparando carretas, para aprovecharlos, con gran disgusto.

per parte de los pueblos propietarios. Pero así no pagarán pastos de verano durante los ocho meses del trajino.

A veces, la reparación de carretas, suponía quedarse en un mismo lugar tres o cuatro días.

Siguiendo el tren carretero iban mujeres, hombres y muchachos para aprovechar los desperdicios .(327)

Este espectáculo se quiso suprimir pero el Sr. Fiscal no fue atendido por la Sala de Alcaldes de Casa y Corte.

En cuanto a su marcha por las rutas de España, suponía un espectáculo único e impresionante:

"No hay espectáculo más salvaje y nomádico; los carros, bueyes, hombres y perros se asemejan unos a otros, sin embargo los campamentos nocturnos, en las márgenes de las carreteras, en los desfiladeros y entre los bosques, son muy pintorescos ".(328)

Esta ruta diaria, normalmente, no seguía las carreteras más frecuentadas ni las calzadas reales sino los caminos más rectos e insospechados.

Cuando las carreterías iban a Madrid, debían someterse a normas especiales. Cada carreta tenía que entrar con su conductor. Estaban sometidos a determinados horarios, publicándose a la hora en que debían salir las carretas.(329)

Las desyunjas las efectuaban a las afueras de Madrid, pudiendo aprovechar los pastos dentro de las

cinco y cien millas al rededor. (330)

Si la ciudad, villa o pueblo al que llegaban era pequeño, detenían la carretería en la posada o casa de carretería la cual disponía de un gran patio con gran capacidad de estables en toda la planta baja. Allí descansaban y comían personas y animales.

NOTAS 1.3.5.

- 262.- HERRERO A.Y ANTON PACHECO, J :La casa pinarie-
ga. Revista Celtiberia, núm.1, 1951.
- 263.- MENENDEZ PIDAL, G.: Op. cit. pág. 78.
- 264.- A. A. Quin. Libro de cuentas municipales siglos
XVII al XIX; A. A. Cov. s. XVII; A. A. Dur. s. XVII;
A. A. Hon. s. XVII a XIX...
- 265.- A. A. Cov. Ordenanzas s. XVII.
- 266.- A. A. Vil. Ordenanzas municipales (4-4-1750) artº 33.
- 267.- A. D. P. Bur. Catastro Quintanar Est. 18, Tab. 2 núm. 1;
Vilviestre, Est. 4, tab. 6, núm. 11; Palacios, Est. 18,
tab. 3, núm. 11; Canicosa, Est. 18, tab. 2, núm. 17;
Hontoria del Pinar Est. 18, tab. 1, núm. 18.
A. H. Sor. Covalada, Duruelo, San Leonardo.
- 268.- A. H. N. Consejo leg. 51197 núm. 52.
- 269.- RINGROSE op. cit. pág. 64.
- 270.- IDEM. pág. 64.
- 271.- A. P. Quin. s. XVIII. Libro de cuentas de Xristobal
Mancio con 6 citas de transporte de trigo 1732-33
34-35. Ap. Doc. n.º 27.
-A. A. Vil. (18-4-1761); A. A. Can. (20-4-1788) Ap. Doc. n.º 44.
- 272.- A. A. Quin. s. XIX (1851) Ap. Doc. n.º 68.
- 273.- A. A. Can. s. XVIII (1788). Ap. Doc. n.º 55.
- 274.- A. A. Quin. s. XIX (1852). Ap. Doc. n.º 69.

- 275.-A.P.Quin. s.XVIII.
- 276.-A.A.Cov.Ordenanzas,1684;A.A.Vil.Ordenanzas,
1752;A.A.Quin.Libro Municipal(5-4-1818);A.A.Dur.
s.XVII;
-LOPERRAEZ :Op.cit.Tomo 2 pág.3.
- 277.-A.H.Sor.Catastro Covaleda,Duruelo.
- 278.-GARCIA RAMILA,Ismael:Estudio histórico documen-
tal sobre actos,funciones,normas laborales y
económicas acaecidas en el transcurso de los
siglos XVI y XVII.Documento núm.34(9-5-1585).
- 279.-IDEM pág.281;Documento núm.71(19-12-1611).
- 280.-A.A.Quin. s.XVII-XVIII;A.A.Vil.s.XVII-XVIII.
- 281.-A.G.S.Condestable y Consejo,1488.
- 282.-A.G.S.Condestable y Consejo,1488-24 de Junio.
- 283.-A.D.P.Bur.Quintanar,Vilviestre,Canicosa,Hontoria
A.H.Sor.Duruelo,Covaleda.
A.G.S.Catastro Salduero,San Leonardo,Vadillo,
Navaleno,Casarejos.A.R.CH.V.Sec.Pl.Civ.Quev,1070
- 284.- RINGROSE D.:Op.cit.pág.80.
- 285.-A.R.CH.V.Secc.Pleitos Civiles,Leg.1080-1(Úp.D.c.n:2.
A.D.P.Bur.Catastro,Quintanar,Vilviestre,Canico-
sa,Palacios,Hontoria.A.G.S.Catastro Salduero,
San Leonardo.A.H.Sor.Catastro,Covaleda,Duruelo.
- 286.-A.D.P.Bur.Catastro,Vilviestre,Palacios,Hontoria,
Canicosa.A.G.S.Catastro,S.Leonardo,Salduero.

- 287.-A. D. P. Bur. Catastro, Vilviestre, Canicosa, Quintanar Hontoria. Navas, Aldea, Palacios.
A. G. S. Catastro, S. Leonardo, Navaleno, Casarejos.
- 288.-IDEM; A. H. Sor. Covalēda , Duruelo.
- 289.-Idem.
- 290.-A. P. Quin. Libro de cuentas de Xristobal Mancio
A. D. P. Bur. Catastro Vilviestre, Quintanar, Canicosa, Hontoria, Aldea, Navas, Regumiel.
- 291.-A. P. Quin. Cuenta de ganancias y gastos de 27 carretas de Juan Y Gaspar. s. XIX. Ap. Doc. n: 65.
- 292.-A. H. N. Consejo leg. 2863 n.º 25.
TU EDELA J.: Op. cit. p.º 10.
- 293.-A. H. N. Consejo Leg. 51197 n.º 51.
A. D. P. Bur. Catastro Vilviestre, Quintanar, Palacios, Hontoria. A. H. Sor. Catastro Covalēda, Duruelo.
- 294.-IDEM.
- 295.-A. P. Quin. Libro de cuentas de Xristobal Mancio.
A. R. CH. V. Sección Pleitos Civiles Not. Quevedo leg. 1070-1. Ap. Doc. n: 4.
-A. A. Cov. Ordenanzas s. XVII.
- 296.-A. P. Quin. Cuenta de 27 carretas de Juan y Gaspar.
A. P. Quin. Cuenta de Xristobal Mancio. Ap. Doc. n: 27.
A. H. N. Consejo leg. 51197 n.º 32.
- 297.-A. R. CH. V. Sección Pleitos Civiles, Quevedo leg. 3323-1.

- A.P. Quin. Contrato de transportes entre la villa de Quintanar y el Gobierno. (1667). *Ap. Doc. n: 22.*
- 298.-A.P. Quin. Libro de cuentas de Xristobal Mancio.
- 299.-A.G.S. Catastro S. Leonardo l.15 fol.271
Casarejos l.15 fol.341;Navaleno l.15 fol.318
Hontoria del Pinar l.14 fol.91.
- 300.-A.G.S. Catastro S. Leonardo leg.759 fol.12
idem.Hontoria leg.751 fol.6.
- 301.-A.G.S. Catastro Navaleno l.15 fol.318;idem.San Leonardo;idem.Hontoria.
- 302.-A.A. Quin.s.XIX. Cuenta de 27 carretas de Juan y Gaspar. Apéndice Documental núm,65.
- 303.-A.P. Quin.s.XVIII(12-3-1732). Apéndice Documental núm. 27.
- 304.-A.P. Quin.s.XVIII. Libro de cuentas de carretería deXristobal Mancio 1732-1739. Documento núm.24.
- 305.-A.A. Vil.s.XVIII.
- 306.-A.A. Quin.s.XIX.
- 307.-A.D.P. Bur. Catastro Vilviestre,Palacios,Quintanar Canicosa,Regumiel,Hontoria,Navas,Aldea.
A.G.S. Catastro S. Leonardo,Navaleno,Salduero.
A.H. Sor. Catastro, Covaleda, Duruelo.
- 308.-A.R. CH.V. Sección Pleitos Civiles.Lapuerta leg.435 fol.20 (1656). Apendice Documental núm.

- 309.-A.P.Quin.s.XVII.
- 310.-A.R.CH.V.Sección Pleitos Civiles Lapuerta leg.
435 fol.20.
- 311.-A.G.S.Catastro S.Leonardo leg.751 fol.61.
idem.Hontoria leg.759 fol.12.
- 312.-Libro de cuentas y de apuntes de Fco.de Diego
y Martinez,de Salduero.Es propiedad dicho libro
el vecino actual de Salduero,Herminio Latorre.
- 313.-A.A.Quin. s.XIX (5-3-1811).Ap.Doc.n:58.
- 314.-A.P.Quin.s.XVII.
- 315.-A.P.Quin.s.XVIII.Libro de cuentas de carrete-
ría de Xristobal Mancio. Ap.Doc.n:27.
- 316.-A.G.S. Catastro leg.759 fol.12.S.Leonardo.
- 317.-A.G.S. Catastro Hontoria leg.751 fol 6.
- 318.-Libro de cuentas de Fco.de Diego Martinez,de
Salduero;propiedad del vecino del mismo pueblo,
Herminio Martinez.
- 319.-idem.
- 320.-Idem.
- 321.-A.G.S.Catstro.s.XVIII Hontoria leg.759 fol.12.
- 322.-A.A.Quin.s.XVIII.Inventario de bienes dejados
a la muerte de Ignacio Chaperó. Ap.Doc.n:37.
- 323.-Libro de cuentas y de apuntes de Fco.de Diego
y Martinez,de Salduero.Es propiedad del actual
vecino de Salduero,Herminio Martinez.

- 324.-A.P.Quin.Libro de cuentas de Kristobal Mancio.
325.-IDEM.
326.-Libro de cuentas y de apuntes de Fco.de Diego y
Martinez,de Salduero.Propiedad del vecino Hermi
nio Martinez.
327.-A.H.N.Sala de Alcaldes de Casa y Corte.1788
Tomo 1 fol.149-150.
328.-FORD,Richard.:Handbook for Spain,1845,I.pág.479.
Cita Ringrose pág.34.
329.-A.H.N.Consejo Libros de Gobierno 1784 fol.760-74.
1783 fol.796-800;1787 fol.180-185..
330.-N.R.lib.7,tit.28,ley 4,Nota 7.
331.-

CLASES Y VOLUMEN DE GANADO VACUNO

Es necesario efectuar un recorrido por el ganado vacuno: becerros, añejos, cerriles, vacas, bueyes, novillos... gigantes del trajino carretero. Como auxiliares: caballos, pollinos, carneros para ajo carretero.

Se utilizarán en los transportes por parte de los carreteros de la Hermandad Bargas-Seria, varias clases de animales.

En todos los pueblos de la Comarca se dedican a criar ganado vacuno para el trajino: "...los vecinos de Quintanar se mantienen con la cría de algunos ganados churros y bastos y en el ejercicio de la carretería.

(331)

El escenario natural de la Hermandad reúne unas características adecuadas para la cría de ganado vacuno: los pastos son abundantes y su clima propio para criar un ganado vacuno fuerte y resistente, la "raza serrana".

El nombre que reciben es: becerro, de uno a dos años; añoje, de dos a tres años; novillo, de tres y más; buey, de cinco y más años.

Se crían normalmente en la Comarca Pinariega:

"...en la precisión de dedicarse en el invierno a labrar maderas y en el verano con el ganado vacuno que crían, al trate y trajino de la carretería..." (332)

Aun así para reponer el ganado de las carreterías se dedicaban a una cría intensa del ganado vacuno en la Comarca de la Hermandad, a veces adquirían ganado de tiro en otros lugares:

"Que en el año pasado de 1807 hallándose en la misma posesión de pastos por la renta, hicieron una compra de carretas y vacas al mismo señor de la dehesa de Sinova...y en 1809 vuelven a comprar al mismo señor buyes..."(335)

También compraban buyes en la Montaña del Cantábrico, en sus continuos viajes entre el Cantábrico y la Meseta. (334)

Cuando el añoje se convertía en novillo se le capaba, "un real por la capazón del novillo".(335) Entonces empezaba la carreta del trajino. A los cinco años ya era buey y seguía en la carretería hasta los 15 o más años, edad en que era ya considerado viejo.

Los novillos entraban a formar parte de la carretería al lado de un buey domado. En principio iban en la cuadrilla como "de rebezo", hasta que encajaba en el ubio del carro en su lento caminar.

Cada año reemplazaban 10 novillos por otros 10 buyes cuadráles, viejos, en cada carretería, (336) se vendían 8 buyes viejos y se preveía la pérdida de otros dos.

Al lado de los bueyes estaban las vacas. Se uncían en el trajino y siempre llevaban alguna en cada carretería a poder ser parida. De esa manera tenían leche para su alimentaci'ón. Los terneros de estas vacas se llevaban en una pequeña jaula o en arcas. Las novillas seguían idéntico camino que los novillos hasta ser uncidos y enrolados en la carretería.

Cada buey era conocido con un nombre propio que iba de acuerdo con su manera de ser o con su físico. "Pelegrín, Voluntario, Tasugo, Arrogante, Montañés, Revelado, Acevache, Navarro, Capitán, Calve, Lebato, Revolado, Cerale, Escarpelo, Merino, Alegre, Berruge, Castillo, Merite, Azatán, Bolero, Muino, Cardoso, Negado, Capirote, Vaca Ginda, estos y muchos más sacamos de los libros de carreteros. (337)

Del valor de los bueyes hablamos en otro lugar del presente trabajo. Un buey normal, su mayor precio lo tenía sobre los siete años y su devaluación llegaba a los 16 que venía a valer cinco veces menos; de 1200-1300 Reales quedaba reducido a 250-300 reales. La existencia de muchos becerros en los libros de los Ayuntamientos de la Hermandad nos hablan de que la recría de ganado era abundante. Si partimos de 5.000 carretas en la zona se necesitarían 1660 bueyes de repuesto cada año, cifra

considerable y que salía en un 90% de los pueblos de la Hermandad.

En adelante, no diferenciaremos entre bueyes y vacas de carretería, hablaremos sólo de bueyes.

<u>Volumen de bueyes</u>			
Pueblos	Años	Bueyes	Carretas
Palacios	1753	1089	363
Vilviestre	1753	1176	392
Quintanar	1753	1023	374
Canicesa	1053	1077	359
Regumiel	x	130	10
Hontoria	1753	2109	702
Navas	"	765	253
La Aldea	"	1494	498
Duruelo	"	531	177
Covaleda	"	945	315
Molinos de Diefes		2617	678
S. Leonardo	"	730	243
Arganza	"	108	36
Navaleno	"	399	133
Casarejos		765	255
Vadillo		288	96
Totales.....		<u>15146</u>	<u>4884</u>

Este era el número de bueyes y carretas en el siglo XVIII.

Durante el siglo XVII, conocemos que en Vilviestre había 1124 bueyes, en 1664 y 1669; en Salduero, 1350, en 1667; Quintanar, 1242(338)

Por otra parte, en 1667, firma la Hermandad un contrato con el encargado de abastos del Gobierno, ^{para} el transporte de 6.000 fanegas de trigo para los ejércitos de Portugal.

También conocemos que las carretas de la zona están trajinando grano y munición para los ejércitos de Cataluña, desde 1640. En 1655, llevan 40.000 fanegas de trigo y 20.000 de cebada. En 1664, los carreteros de Quintanar, están con 180 carretas, camino de Badajoz(339) A Cataluña dice que van con mil carretas(340)

Estos datos nos llevan a poder afirmar que la H Hermandad en el siglo XVII no disponía, de menos efectivos en este siglo que en el XVIII.

Sabemos que cada carreta llevaba 10 fanegas, lo que puede darnos pie para poder afirmar lo dicho antes. El siglo XVII, podemos contabilizar por lo menos, el mismo volumen de bueyes y carretas que el XVIII aunque presumiblemente hubiera mayor cantidad

En el siglo XIX, la evolución de las carretas de Quintanar fue así: 1821 tenía 1258 bueyes; en 1838, eran 1064; en 1852, 886 bueyes y en 1850, 923 bueyes y 98 novillos. Nos da una media de 357 carretas número que se aproxima al del siglo anterior(XVIII).

Si comparamos las series de transporte de sal que poseemos de los siglos XVIII y XIX, vemos que no disminuyen en este siglo, por lo menos hasta mediados del mismo.

Sólo basados en estos datos y en la actividad que desarrollan en las diferentes guerras, principalmente en la de la Independencia, podemos concluir que, hasta mediados del siglo XIX, venían a contabilizar en la Hermandad un número de bueyes similar al del pasado siglo XVIII.

A estos bueyes que trabajaban en las carretas de "puerto a puerto" debemos sumarles los bueyes que se dedicaban a las labores agrícolas y a transportes con carretas churras, que venían a ser unos 2.700, contabilizando toda la Hermandad (341).

Si sumamos estos bueyes a los anteriores, arroja una cifra de 13.846 bueyes, número que hace de la Hermandad la primera de España con diferencia con respecto a las otras asociaciones.

DESYUNTAS O DISUELTAS

Cuando los carreteros iban al trajino con sus carreterías y necesitaban descansar, "desuncían" y "soltaban" a los bueyes para abrevar, pacer o comer el pienso que a tal efecto llevaban en los carros y caballerías.

En la relación de privilegios, hemos anotado uno que les autorizaba

"a apacentar sus bueyes o sus mulos y abrevarlos en los abrevaderos por los términos permitidos a los ganados de los vecinos de los vecinos de los pueblos por donde pasaban". (342)

Soltaban a los bueyes en lugares adecuados para pastar, bajo la tutela del "pastero". Era normal que los pueblos protestaran por considerarlo un abuso ya que los trenes o cuadrillas de carreterías eran numerosos dejando a veces los pastos arrasados, las dehesas boyales deshechas. Esto originó muchos disgustos, arrestos de los carreteros por las justicias de los pueblos; pleitos continuos e incluso alguna muerte. (343)

Detrás de las carreterías iban "hombres, mujeres y muchachos en busca del desperdicio". Se solicitó que se prohibiera por bando y penándolo pero no fue concedido. (344)

Las desyuntas y disueltas en las ciudades y, principalmente en Madrid, estaban sujetas a normas especiales. A través del siglo XVII, son varias las órdenes del Consejo relativas a las horas que deben estar las carretas fuera de la Corte. (345)

Los carreteros procuraban no coincidir con sus carreterías, incluso estaba prohibido pues debía existir una diferencia de un día de una a otra carretería.

Las desyuntas se efectuaban dos veces al día, una por la mañana y otra por la tarde, aunque las leyes no prescribían el tiempo necesario ni el momento en que debía hacerse. Las desyuntas no comprendían solamente los momentos de pastos y abrevaderos; también abarcaban el tiempo que el aperador y su ayudante empleaban en reparar las carretas para lo que muchas veces necesitaban ir a los montes, proveerse de madera para los arreglos y de la leña necesaria para hacer la comida, etc., ya que tenían derecho por la ley, (346) dada por los Reyes Católicos en Madrid a 12 de Mayo de 1499:

"Mandamos a nuestras Justicias y Concejos de las ciudades, villas y lugares de nuestros Reinos y Señoríos, que cuando los carreteros o alguno dellos fueren o pasaren por las dichas ciudades, villas o lugares o por sus términos, y algunas de las carretas

y carros que llevaren se les quebraren los ejes o estacas; y hobieren menester cortar madera para adobar y reparar, les dexen y consientan que corten, de qualesquier montes donde se hallaren, la madera que hobieren menester para las adobar y reparar, y para los exes y estacas, y camas y otras cosas de las tales carretas y carros, y no más; y así mesmo les dexen cortar de los tales montes de leña que los tales carreteros hobieren menester para guisar de comer... (347)

En un pleito de los sexmeros de Salamanca contra los carreteros, defienden éstos el derecho a las desyuntas por lo menos dos veces al día. Los sexmeros, al principio, quieren que se fijen en dos o tres horas pero luego consienten en que sea de sol a sol, oídas las alegaciones de los carreteros.

El Procurador General de los carreteros defiende la postura de sus partes diciendo que necesitan efectuar las desyuntas dos o tres veces al día y, si tuvieran que arreglar las carretas dos, tres y más días. Otra alegación del Procurador es citar la ley que no fija horas sino que lo deja a criterio de las necesidades del ganado. (348)

Intimamente unido a las desyuntas, estaban los lugares en los que podían pacer los ganados. Y las leyes fijan con precisión estos lugares:

"...que los dexen y consientan pacer, y estar y parar sus carretas y carros... con los dichos sus bueyes y carros, y soltar sus bueyes y vacas... con tal que guarden los panes y viñas, y huertas y olivares, y prados de guadaña, y las dehesas dehesadas..."(349)

Podían pastar también en las dehesas boyales de los concejos.(350)

En una provisión del Consejo del 18 de Octubre de 1645, se dice:

"...que yendo de paso las cabañas y carretas en su ordinario traginamiento por los pueblos, se les dexen pastar en los términos y rastroxeras dellos que sean de pasto común.(351)

Una provisión del Consejo de 1 de Julio de 1693. manda que

"...no se les impida pastar las rastroxeras, hoja y pámpana de las viñas, alzado el fruto, en los términos de dichos pueblos en las horas de sus sueltas, viniendo o yendo de paso de la Corte; los carreteros se quejaron de que se les impedía entrar a pastar, alzado el fruto, en las rastroxeras de los pueblos cinco leguas en contorno de la Corte; por eso se publica antedicha provisión.(352)

Las desyuntas o disueltas eran imprescindibles para el transporte de las carreterías.

En todos los pueblos carreteros de la Hermandad Burgos -Soria existen hoy lugares cuyos nombres indican dónde se procedía a las desyuntas. Estos lugares se llaman disuntillas y salegares. Donde se soltaban los ganados y donde se les daba sal.

NOTAS 1.3.5.3.

- 331.-A. A. Quin. s. XVIII (5-10-1789). Cp. Doc. n.º 57.
- 332.-A. A. Cov. Ordenanzas, s. XVII fol. 31.
- 333.-A. H. N. Consejo leg. 51197 núm. 52.
- 334.-RINGROSE D.: Op. cit. pág. 64.
- 335.-A. P. Quin. Libro de cuentas de Xristobal Mancio.
- 336.-A. G. S. Catastro S. Leonardo 759 fol. 12.
Idem. Hontoria leg. 751 fol. 6.
- 337.-Libro de cuentas de Fco. de Diego y Martinez,
propiedad del vecino de Salduero, Herminio Mar-
tinez.
- 338.-A. A. Vil. s. XVII; A. A. Quin. s. XVII;
- 339.-A. P. Q. s. XVII.
- 340.-A. P. Q. s. XVII.
- 341.-A. D. P. Bur. Catastro Vilviestre, Palacios, Quintanar
Canicosa, Regumiel, Hontoria, Aldea, Navas.
A. H. Sor. Catastro Covalada, Duruelo.
A. G. S. Catastro S. Leonardo, Salduero, Navaleno,
Casarejos, Vadillo, Arganza.
- 342.-N. R. lib. 7, tit. 28, ley 3.
- 343.-TUDELA J.: Op. cit. pág. 31.
- 344.-A. H. N. Sala de Alcaldes de Casa y Corte. Año 1804
fol. 175.

- 345.-A.H.N.Sala de Alcaldes de Casa y Corte.
6-10-1796-1797 fol.180-185.
- 346.-N.R.lib.7 tit.28,ley 4.
- 347.-N.R.lib.7,tit,28,ley 4.
- 348.-TUDELA J.:Op.cit.pág.33.
- 349.-N.R.lib.7,tit.28,ley 6.
- 350.-N.R.lib.7,tit.28,ley6 Nota 10.
- 351.-N.R.lib.7,tit.28,ley 6 Nota 6.
- 352.-N.R.lib.7,tit,28,ley 6 Nota 7.-

III. CONTINUACION
P E R S O N A L

LA VIDA DEL CARRETERO DE LA HERMANDAD BURGOS-SORIA,
EN FUNCION DE LA VIDA NACIONAL Y DE SU TRABAJO

La función de la vida nacional

Introducción

El carretero de la Hermandad Burgos-Soria fue durante casi cinco siglos personaje primordial en el quehacer diario de la vida nacional.

Su protagonismo en el transporte le hizo estar presente en la piel de toro estraboniana, en las cumbres desafiantes, en los profundos valles, en las inmensas llanuras castellanas, en el horizonte sin fin de nuestras costas...

Al servicio directo de la Corona, palpó las intimidades de los palacios en El Escorial, en la Granja de San Ildefonso, en Madrid.

Como proveedor de los ejércitos, vivió de cerca las dificultades de los héroes desconocidos, los problemas de sus necesidades y, al llevarles la munición, artillería y grano para su sustento bélico y humano, sufrieron en sus personas, en sus bueyes y carretas, el zarpazo del enemigo.

Los Reyes Católicos necesitaron su presencia en la Guerra de Granada, y allí están en el sitio de Baza.

La Guerra de las Comunidades, la de Cataluña explosionada en un sangriento Corpus, la de Portugal en el mismo siglo fueron hitos que dejaren surcos de emoción y dolor en los duros rostros de los carreteros.

La invasión napoleónica del XIX fue el colefón que rubricó de modo imarcesible el cuaderno de unas vidas con "sangre, sudor y lágrimas, y palpó su inmola-ción eruenta al servicio de lapatria con rasgos de patriotismo al borde del heroismo.

Los barcos del Cantábrico y del Ferrol taparon sus ranuras el en calafateo con betún serrano que supieron llevar lentamente pero sin parar los carreteros de nuestra Hermandad.

La Cabaña Real de Carreteros fue tan imprescindible que sus privilegios no fueron tales sino un reconocimiento imprescindible a unos servicios públicos y privados totalmente necesarios para la nación.

Una defensa a fuer de panegírico epitafio hace de nuestros personajes el Juez Protector Conservador cuando dice en el XIX:

"...que las leyes promulgadas de cuatro siglos a esta parte insertas en los cuerpos legales...tenían tal fuerza en la naturaleza y esencia de la materia de que trataba la Cabaña, que a no haberlas nunca más que en el presente siglo hubiera convenido el establecerlas, porque el Cuerpo de Carreteros, esta honrada hermandad de traficantes en la conducción de alimentos, carguños y enseres de servicio público y particular del Reyno es tan necesaria en el Estado, como lo acredita la larga experiencia en los bienes que han resultado a nuestra Real Hacienda, al Comercio, a los

"vasallos de N.R.P. y a su defensa en las guerras interiores y exteriores del siglo presente y de los pasados, que han traído también a los individuos de la Cabaña una ruina y aniquilamiento bien conocidos y bien notorio: que los privilegios de que la Cabaña disfruta no deberían denominarse así, porque parece que denotan concesiones de gracia y de merced, y no son otra cosa que puras preferencias en pastos y utilidades que los individuos pagan en modo común, porque sin ellas, ni el Cuerpo existiría, ni el servicio público podría verificarse; y que esta preferencia estaba fundada en un principio de todo derecho, que enseña que la utilidad común vence a la particular sin ofensa de la justicia..."(353)

Estas palabras son suficientes para enaltecer unas vidas dedicadas al servicio directo de una nación. Eran los verdaderos funcionarios del transporte del Gobierno y la Corona.

Haremos a continuación un recorrido por los diferentes siglos, destacando los hechos más trascendentes en la vida de los carreteros de la Comarca, engarzados en la vida de la Corona, de los ejércitos, de los pueblos, de la nación en suma.

SIGLO XV

Los Reyes Católicos, en sus continuas correrías con los moros, consideran imprescindibles los servicios carreteros y, ya en 1485, concede amplios poderes

a Manuel Cortinas para que alquile bueyes y carretas para hacer el traslado de la artillería. Así lo comunica a las villas y ciudades de carreteros. (354)

Es natural que si los carreteros van a ponerse al servicio del Rey, de la Corona, en todo momento, y de modo especial en los acontecimientos nacionales como las Guerras del Reino de Granada, los Reyes tengan que dar facilidades. Así vemos que prohíben cobrar derechos de portazgo, etc. a los carreteros cuando van al Real con 1200 pares de bueyes y sus carretas con la artillería para la guerra de los moros del año 1489. (355)

En el famoso cerco de Baza estuvieron los mansos y robustos bueyes poniendo la artillería al servicio de los ejércitos. (356) Por cierto que estos servicios eran pagados con dilaciones muy considerables. (357)

Los Reyes Católicos vieron el imprescindible y efectivo servicio que los carreteros prestaron en las contiendas contra los moros y, antes de crear la Cabaña Real de Carreteros, ya concede privilegios. En 1496, ya disfruta la Asociación Burgos-Soria el privilegio de

"poder soltar a pacer y descansar sus ganados por cualesquier pastos no haciéndole en los panes y vinos...". (358)

Esto, desde luego, porque era necesario a la Corona ya que de no ser así sería imposible disponer de sus

servicios para bien de la Corona y de la Patria.

Los carreteros de la Hermandad Burgos-Soria están en la brecha para dar el poder a la Monarquía que va hacer entrar a España en una época diferente, en la Edad Moderna.

Así lo entienden los monarcas y en 1497 decretan la creación de la Cabaña Real de Carreteros. Quieren institucionalizar algo que consideran totalmente necesario para la nación y, al mismo tiempo, agradecer así los servicios prestados.

La experiencia de las guerras pasadas les ha hecho ver la necesidad de promulgar unas leyes que, al tiempo que crean la organización, hagan posible la vida misma de unos transportes imprescindibles.

A instancias de la Hermandad Burgos-Soria, die este paso tan importante los Reyes Católicos. Y con el nuevo traje de la organización, llenos de ilusión, se encuadran inmediatamente en ella como Hermandad y entran en el siglo XVI.

SIGLO XVI

Un siglo de prosperidad en el transporte que empieza, en su primer cuarto, con el conflicto de las Comunidades. Allí están los carreteros de la Hermandad, transportando desde Fuenterrabía la artillería. (359)

Los pueblos de la Hermandad se encuentran en años de prosperidad. Como pueblos de inmigración, su población es crecida. Quintanar tiene a principios del XVI más de 200 vecinos y más de 1000 almas de comunión. (360) El resto de las villas y lugares alcanza una de las cotas más altas de su población, no superadas hoy por algunos de ellos.

Durante todo el siglo XVI, la vida de los carreteros sigue haciéndose vida en la Historia de España. Con sus carretas, acarrean "el jaspe y madera que es necesario para la hobra de San Lorenzo el Real". (361)

Los pueblos de la Hermandad tienen provisiones particulares libradas en su favor por los Reyes Católicos,

"...perque andauan Per estos mios Reynos trajinando madera, leña, carbón, lanas, yerro, sal, pan y bino y otras cosas...

les cierran y vedan los lugares de pastos ciertos pueblos y dice Felipe II,

"...que si no se remediaua no podrían proceder a habastecer ni esta uilla y certe podría ser abastecida del dicho carbón..." (362)

Los carreteros serranos llevaron subsistencias a Madrid, madera a Toledo y Almadén; y allí en las ricas minas, cargan el azogue y siguen la ruta hacia Sevilla, retornando a Madrid con la plata americana. (363)

El siglo XVI queda encuadrado en los servicios de guerra, azogues, provisiones a la Corte, a Madrid, madera al Escorial, jaspe de Espeja al mismo lugar, armamento para las guerras de las Comunidades, servicios a la Casa Real... transportes de madera, carbón, leña, lana, yerre, sal, pan, vino y otras cosas.

SIGLO XVII

Siglo de pestes, guerras y pérdida de poder. Los carreteros están presentes en la Guerra de Cataluña y la de Portugal. La vida nacional sigue moviendo los ejes de las carretas.

Directamente, los carreteros no participan con las armas en las contiendas; están exentos "porque han firmado escritura de llevar provisiones al ejército de Cataluña con 1000 carretas, como lo habían hecho los años anteriores". (364)

Desde el Corpus de Sangre (1640), hasta casi el final de la contienda (1659), vemos a las cuadrillas de carretas enfilear el camino de Cataluña, en número de mil por tierras de Agreda y Tarazona. En 1640, se preparan para ir; y llega Junio, fecha del levantamiento.

En 1646 siguen en la brega y en una Cédula Real leemos:

"...sauded que por parte de las uillas y lugares de la Junta y Hermandad de nuestra Caballería Real de la Carretería que son las uillas de palacios, quintanar, vilviestre, Canicosa, Re-

gumiel, San leonardo y sus aldeas, Ontoria y las suyas y lugares de duruelo Covaleda y salguero nos fue echa y otorgada scriptura de asiento por nuestro mandado, de seruirnos con mill carretas para llevar los granos y municion y pertrechos para el nuestro exercito de catalunia para la campaña deste presente año como lo hauian echo en todos los años passados con la pérdida de su hacienda que hera noterie..."(365)

En 1650, siguen sirviendo en Cataluña y, en una carta Real se dice que se borra a los carreteros de la Hermandad Burgos-Soria de la lista de quintas y repartimientos...

"porque tienen escritura para llevar al ejército de Cataluña granos municiones y pertrechos de guerra..."(366)

En otro documento de 1655, se dice que en el año 1652, los carreteros de la Hermandad Burgos-Soria, tuvieron que llevar 40.000 fanegas de trigo y 20.000 de cebada al ejército de Cataluña. Portes que son pagados en 1655, tres años después.(367)

Hasta la Paz de los Pirineos no tenemos más noticias de transportes a Cataluña, aunque es obvio que el suministro seguiría en menor abundancia.

La vida de los carreteros en estas contiendas era dura con riesgos seguros para sus vidas, las de sus bueyes y pérdida de sus carretas.

En uno de los viajes a Cataluña dicen que perdieron más de 400 bueyes.(368) Lo que nos da una idea

aproximada de sus riesgos y penalidades. Los acontecimientos nacionales seguían repercutiendo en sus vidas y será algo consustancial a ellos, pues los transportes de la Hermandad son imprescindibles.

Y esta necesidad, la vemos en la Guerra de la Independencia de Portugal (1640-1668). En 1664, varios carreteros de Quintanar, Francisco Cellado, Bernabé de Ucere, Bartolomé Blanco, Juan de Ucere, Andrés de Pedro, Andrés Ibáñez y consortes, están preparándose para ir a Badajoz con 180 carretas para proveer a los ejércitos en la Guerra contra Portugal. (369)

En 1667, se firma un contrato con el Gobierno para llevar la Hermandad Burgos-Soria, 6.000 fanegas de trigo a Mérida para los ejércitos en la misma guerra. En dicho contrato queda reflejado el peligro que supone dicho servicio. Fijan las condiciones del transporte con minuciosidad, y, entre ellas dice:

"...si por passar cerca de la rraya de portugal el enemigo rreuelde tomare o se lleuare algunos de los bueyes o carretas los a de pagar el dicho D. Sebastián Siliceo a los carreteros a rracon de..." (370)

Los peligros son grandes pero los carreteros saben arrostrarlos. Sus vidas siguen en sentido paralelo a la evolución nacional. Los grandes acontecimientos nacionales dejan en la Hermandad y en cada uno de

sus componentes huellas imborrables.

Bien es verdad que, estos acontecimientos, seían aprovecharlos para que los reyes les concedieran privilegios excepcionales para que los transportes chocaran con menos inconvenientes y su industria fuera próspera dentro de estos parámetros.

Las dos guerras civiles referidas dejaron la Cabaña de la Hermandad bastante mutilada y, hasta finales del siglo y principios del XVIII con la venida de los borbonés, no se nota un auge sustantivo.

Durante todo el siglo XVII, siguen con el transporte de sal, lana, yerro, madera, leña...

SIGLO XVIII

Es el siglo de la liquidación del Antiguo Régimen, hecho que se notará en la economía de finales. Pero todo el XVIII va a notar el cambio de Austrias a Borbonés de manera positiva.

Durante la época de Carlos III (1759-1788), el auge será notorio en la expansión de los transportes carreteros. Con Carlos IV se notará una decadencia.

No existen intervenciones excepcionales de la Hermandad de Carreteros Burgos-Soria. La carretería se consolida y prosperará algo tras la deflación de finales de siglo. El ritmo de la vida nacional al que ponen orden

los Borbones, principalmente Carlos III, se deja sentir en la Hermandad.

Señ constantes los viajes con lana, sal, carbón, yerre, madera, leña, etc... a todas las partes del distrito y a otras más lejanas. De "puerto a puerto", se llaman con razón los transportes pues así era en realidad.

Dos hechos destacan por su incidencia en la vida local, regional y nacional: la fundación de la Fábrica de Betunes en Quintanar de la Sierra y la concesión de privilegios especiales de corte de madera concedidos por Carlos IV en el último cuarto del siglo.

El betún de esta fábrica era trasladado al Cantábrico de donde se llevaba hasta el Ferrol para el calafateo de los barcos. (371) Proporciona transporte para la Hermandad.

El Privilegio de 2500 pinos concedido a las villas de Canicosa, Palacios, Vilviestre, Regumiel y Quintanar, (372) Aumentado algunos años a 3000 (373)

Ambos acontecimientos van a suponer un material importante para el movimiento de los transportes de la zona, precisamente en estos momentos, se encontraban en dificultad debido a los acontecimientos políticos, a la abundancia de la demanda y a las dificultades de los pueblos reclamando los derechos agrícolas.

Catedrales, palacios, conventos, obras de interés nacional sienten el impacto de los carreteros y, éstos,

se ven influenciados a la vez. Influencia recíproca y posiblemente beneficiosa.

SIGLO XIX

Entramos en el siglo XIX, siglo conflictivo que va a incidir notablemente en la vida del carretero de la Hermandad. Es el siglo de las grandes crisis bélicas y entre ellas las de tipo independentista.

España se ve azotada por la Guerra de la Independencia (1808-1814) de gran transcendencia a nivel nacional e internacional. Los carreteros sentirán su impacto.

Los arrendatarios de la dehesa de Villalpando, carreteros de Hontoria del Pinar, dicen:

"...que a fines de 1809, se vieron precisados a desampararla (la dehesa de Villalpando) huyendo de la fuerza enemiga que buscaba con ahinco sus ganados para que sirvieran de alimento a sus tropas.

El comandante francés que estaba en Valladolid mandó que se cogieran todos los bueyes de la dehesa". (374)

Los pasteros y gañanes que estaban a su cuidado se ponen se ponen a salvo con gran peligro y piden protección:

"...los franceses habían matado más de 40 reses" en raciones distribuidas". (375)

En Salduero también tenemos ejemplos:

"Habiendo tenido este mi sobrino León Ximenez la desgracia de que a principios de 1880, estando de invernada sus bueyes, carretas y aperos en Navalmeral, acometieron los franceses que hacían la invasión en nuestro Reyno de España y le arrebataron todo lo suyo y lo de otros, y sólo pudo reservar cinco bueyes y éstos con bastante riesgo de su persona"(376)

Los vecinos Roque Simón y Tomás López de Quintanar y Manuel Navazo García y Juan Manuel Sanz de Navas del Pinar, carreteros que estaban en la dehesa de Sineva, con sus ganados, dicen:

"...que el 11 de abril de 1811 llegó un crecimiento número de franceses a la dehesa y se apropiaron y llevaron para sí 240 reses vacunas que tenían en ella (dehesa de Sineva) al pasto los arrendatarios..."....."....que como no tenían más reses en aquel sitio se retiraron y se presentaron con sus carretas y reses que tenían útiles al servicio del ejército inglés en el que permanecieron hasta el año 1813..."(377)

Ganado, carretas, enseres, personas, todo corrió peligro en la Guerra de la Independencia.

El Juez Conservador, decía en una provisión real:

"...que la Hermandad era tan necesaria... como lo acreditan la larga experiencia en los bienes que han resultado a nuestra Real Hacienda, al Comercio, a los vasallos de N.R.P. y a su defensa en las guerras interiores y exteriores del siglo presente y de los pa-

sades, que han traído también a los individuos de la Cabaña una ruina y aniquilamiento bien conocido y bien notorio."(378)

Esta referencia resume claramente cómo la vida del carretero está determinada por la vida nacional en todos sus aspectos, incluido el de las crisis bélicas.

El gobierno de José I y el Constitucional afecta a los carreteros de la Hermandad:

"...las actuaciones de los anteriores gobiernos intruso y constitucional hicieron quedar sin efecto las órdenes y provisiones, en favor de los carreteros... Decaen los privilegios y la Cabaña Real llegó a un estado deplorable ya por los perjuicios experimentados por sus individuos durante el gobierno intruso por las continuas exenciones y atropellos a sus ganados; ya por su mala inteligencia que los pueblos dieron al decreto de las Cortes de 8 de Junio de 1813 a cuya sombra cerraron todos sus términos, privaron a los ganados de la carretería del aprovechamiento de los pastos comunes y baldíos y le causaron otros muchos perjuicios..."(379)

Las ideas liberales reflejadas en la Constitución del 12 van a imponerse. Con ellas caerán los privilegios de los carreteros y la carretería tendrá dificultades insuperables.

Los cambios políticos se reflejan también en este siglo, en la vida del carretero.

La emigración está en puertas. En 1836 ya se ve

la implantación en España de un estado liberal estructurado de acuerdo con la ideología filosófica-política burguesa.

La importancia dada por el Gobierno a los pinares va a salvar del caos total a los pueblos de la Hermandad. El sine de la madera tomará un auge inusitado que va a hacer de ella, desde finales de este siglo hasta los tiempos actuales, una zona con caracteres peculiares.

EN FUNCION DE SU TRABAJO

La vida del carretero discurría bajo el signo de una emigración temporal. Su trabajo se desarrollaba lejos de su patria chica. Esto lleva consigo ya, una especial carga de sufrimiento: están alejados de sus seres queridos, padres, mujer, hijos, hermanos, familia, pueblo...

Pero es que además su trabajo es duro, porque excepción hecha cuando van a Madrid o a capitales y pueblos crecidos en los que hay posadas con cuadras adecuadas, etc, su posada es el cielo abierto y su casa, la carreta, el carro de bueyes.

Una vez visto cómo la vida del carretero evolucionaba en función de importantes factores y hechos que afectaban a la vida nacional, vamos a efectuar el recorrido por los factores de su vida en función del trabajo. Entre estos factores están: la carretera, los pueblos por donde pasan, los pastos en sus rutas, las dehesas de invierno, sus pueblos, su relación con otras organizaciones, sus compañeros, su oficio en la carretería...

En los pueblos carreteros Durante cuatro meses, permanecen los carreteros en sus casas y se dedican a labrar maderas, hacer gamellas, trillos, tauretes,

reparar las carretas, hacer aros, pértigas, airones, etc. que luego llevan en sus transportes a vender. Muestras de estos trabajos tenemos en lugares que actualmente se llaman, "Donde tuestan las gamellas, Quintanar; "El Valle de los Areros", Navaleno y en muchos otros documentos que nos hablan de esas actividades. (380)

Dice Loperráez al referirse a los pueblos de la Hermandad:

"...supuesto que están desocupados todo el otoño y el invierno; pero lo emplean únicamente, como me lo ha enseñado la experiencia, en divertirse en las cocinas, y en gastar lo que han ganado en verano...".

En muchos pueblos de esta parte del obispado, que son los lugares de Duruelo, Covaleda, Salduero, Molinos, Palacios, Bilbiestre, Regumiel (Quintanar) Cañicesa, Navaleno, Arganza y otros, nada se siembra; y quitando algunos vecinos que tienen carretas, los demás se mantienen sólo de hacer artesones y gamellas. "(381)

La tarea principal era ayudar a la labranza a la mujer que era la encargada de hacerlo (382), preparar leña para todo el invierno, y, sobre todo, cortar los pinos y madera necesaria para hacer y reparar las carretas. En todos los pueblos se daba suficiente madera para estos menesteres.

En todos los pueblos de la Hermandad se cortaba esta madera durante los primeros meses del año. En el mes de diciembre la compraban a precios simbólicos e incluso a veces eran gratuitas.

"Otrossí ordenaron que el procurador que es o fuere tengan obligación de ir quatro días a ventas en el mes de diciembre para vender maderas para el edificio de carretas a los sitios acostumbrados y ponerlo en el libro de provechos de dicho año". (383)

Todos los trabajos antedichos los ejecutaban e influían en su vida.

Es normal que, como dice Loperráez, se dedicaran a jugar en las cocinas pues no tenían otros lugares de diversión y, además, era su época de vacaciones. Pero no es menos verdad que se dedicaban a todas las actividades antes mencionadas y de las que nos hablan todos los documentos antedichos.

Debemos hacer notar que durante los meses de trajino volvían algunos carreteros a casa por múltiples razones personales. En un libro de cuentas de carreros se lee:

"...le di 219 reales a Miguel Martín...y diez de plata que le di para que los diese a mi mujer, cuando fue a casa..." (384)

A veces vienen a los pueblos a por madera, con sus carretas y entonces les dejan que anden en el pueblo con sus carretas libremente 6 días y si excede de ellos debe pagar según las ordenanzas del pueblo:

"Otrossí ordenaron que si algún vecino viniese con su carretería o carretas, que anduviesen a la madera puedan andar en los términos desta villa seis días libremente y si exce-

diesen de los seis días paguen según el capítulo de la ordenanza que es a rreal de cada una res."(385)

Los que vinieren con sus carretas a casa no puedan parar en las disueltas de las Oyas de Henares ni en la Cerrada de Juan Blanco hasta el primero de Agosto, etc.." (386)

En un libro de cuentas de Xristobal Mancio leemos que "estuve en casa en Agosto y le dió 332 Reales".(387)

En la carretería y pueblos de paso

Los carreteros eran los gigantes de la ruta. El 70% de su vida se le pasaba en las carreteras, en los caminos más insospechados, en la posada de la estrella.

Y en los caminos tenían lugar importantes hechos de su vida. Cuando llevaban carbón, hombres, mujeres y muchachos andaban detrás de ellos en busca de desperdicio. (388)

Las 30 carretas seguían a la carreta guía dirigidas por sus 6 empleados. El espectáculo era especial.

"No hay espectáculo más salvaje y nomádico los carros, bueyes, hombres y perros se semejan unos a otros, sin embargo los campanentes nocturnos en los márgenes de las carreteras, en los desfiladeros y entre los bosques son muy pintorescos".(389)

El rigor del tiempo era sufrido por hombres y animales, aunque iban bien equipados con ropa y mantas, muchas veces se calaban hasta los huesos. Al llegar la noche preparaban sus chozas con madera y se cobijaban

debajo de las carretas que les servían de protección. De viva vez, hemos oído a un carretero, Eulogio Gil de Quintanar como a veces, al ir totalmente calados se desnudaban por completo y así se metían dentro de una saca grande de hierba o de paja, con hierba o paja, y ponían encima de los bueyes la repa mojada para que con el calor de los animales se les secase y pudiera estar a punto a la alberada.

Y si dura era la carretera, lo era aún más el tener que pasar por algunos pueblos que no respetaban la ley ni los privilegios...les causan daños, les quitan prendas...(390)

A veces, tenían pleitos con los mismos camineros y por ello tenían que buscar caminos fuera de las calzadas o caminos reales.(391)

Los pueblos tenían verdadero pánico a las carreteras pues al poder paecer en los terrenos del común, dejaban los pastos acabados. Y si eran los pastos buenos, se quedaban más tiempo para aprovecharlos y así evitar pienso y pastos de verano pagados.

En sus rutas perdían muchos bueyes e incluso sus vidas.(392)

En una Cédula Real, a petición de los pueblos carreteros de la Hermandad Burgos-Soria se dice los maltratan cuando pasan por ciertos pueblos, les cierran los

caminos...se les muere mucho ganado de hambre... porque no quieren guardar los privilegios...que si no se remedia...no podr'an cumplir con el abastecimiento de carbón y "nuestra Corte no podría ser abastecida del dicho carbón.(393)

Las justicias de Ledesma les quitan una vez 4 bueyes y seis pellejos.Sin previo aviso los venden porque dicen que debe 600 reales a María Barrios.Prueba que no es verdad pero el daño está hecho.(394)

Ante los atropellos con las carreterías,se publican toda una serie de Decretos,R.O.,Provisiones que tienen poco efecto.

La lucha entre la agricultura y la ganadería es patente en la vida de las carreterías,de los carreteros;lucha que tendrá caracteres trágicos y de abandono tras el decreto de 9 de Junio de 1813.

En los pastos de invierno

Ya hemos hecho referencia en otro apartado a la vida de los carreteros en estos lugares.Eran muchos los disgustos de todo tipo,principalmente por los abusos de unos y otros,de arrendatarios y propietarios. Y los privilegios vinieron a agravar los problemas. Dueños y perjuicios entre dehesas próximas.Bueyes muertos a balazos sin saber quiénes son los culpables.(395)

Se salen los ganados de las dehesas arrendadas, los prenden y les hacen pagar cantidades excesivas sin considerar la ley.(396) Los franceses les quitan los ganados.(397)

En resumen :Penas fatigas,tiros, malos temporales, guerras, una vida llena de aventuras en un trabajo duro que empieza con la alborada y termina en la rotundidad del cielo azul.

La vida nacional en sus aspectos político y socio-económicos, incide en la vida del carretero y más, la vida del carretero evoluciona en función de la vida nacional en todos sus aspectos. Podríamos decir que son los funcionarios públicos del transporte.

Cada siglo deja una pátina especial según los hechos, y el trabajo de los carreteros está determinado por las coordenadas de la vida nacional.

PROPIETARIOS DE CARRETAS: NUMERO DE CARRETAS,
NUMERO DE BUEYES, SUELDOS, GANANCIAS, CAPITALS CARRETEROS

Relación de vecinos, propietarios, carretas, bueyes de
la Hermandad de Carreteros Burgos-Soria

Pueblos

	<u>carreteros</u>	<u>Vecin.</u>	<u>Propriet.</u>	<u>Carretas</u>	<u>Bueyes</u>	<u>Media</u>
Palacios	200	121		363	1089	
Vilviestre	158	72		392	1176	
Quintanar	150	90		374	1023	
Canicosa	114	77		359	1077	
Regumiel	X	6		10	30	
Hontoria	166	110		702	2109	
Aldea	74	99		498	1494	
Navas	79	67		253	765	
Duruelo	73	50		177	531	
Covalada	204	97		315	945	
Molinos Sal.	116	62		678	2617	
S. Leonardo	112	54		243	730	
Arganza	27	15		36	108	
Navaleno	60	33		133	399	
Casarejos	97	49		255	765	
Vadille	40	22		96	288	
Totales...	1670	1024		4884	15146	(4884/76(476)

A estas carretas debemos sumar las churras, que venían a ser 1350(398) El total de carretas sería de 6234, y el total de bueyes, considerando que las carretas churras sólo llevaban dos bueyes, sería de 17846.

El promedio de carretas es de 4'75 lo que supone lo que supone entre 14 y 15 bueyes de promedio por propietario. El total de carreterías venía a ser de unas doscientas.

Ringrese da un número de 814 propietarios para una misma época y para las dos provincias de Burgos y Soria cosa que no va de acuerdo con lo que nosotros sacamos. Sólo la Hermandad superaba dicho número. El solamente contabilizó las respuestas generales en los que figuran como carreteros pero no los que tenían otro oficio y eran propietarios de carretas también.

Hasta ahora, todos los datos pertenecen al siglo XVIII, pero podemos averiguar los datos correspondientes a los siglos XVII y XIX.

Sabemos de 1664 a 1669 había en Vilviestre 1124 carretas; en Salduero, 1350, en 1667; en Quintanar, 1242, en 1667(399) Además en 1667, las carretas de la Hermandad, contratan con el Gobierno el transporte de 6.000 fagas de trigo para los ejércitos de la Guerra de Portugal. (400)

Desde 1640, las carretas de la Hermandad, se encuen-

tran transportando el grano y munición para los ejércitos de Cataluña con mil carretas. En 1655, llevan 40.000 fanegas de trigo y 20.000 de cebada. (401)
 En 1664, los carreteros de Quintanar, están con 180 carretas, camino de Badajoz (402)

En otra parte, hemos analizado las cargas de carretas y sabemos que la media está entre 10 y 15 fanegas.

Con estos datos podemos llegar a la conclusión de que en el siglo XVII, contaba la Hermandad, por lo menos, con un número semejante de carretas al del siglo XVIII. Claro que hablamos de número medio en el siglo.

Cálculos parecidos podríamos hacer con respecto al siglo XIX. Conocemos la evolución de los bueyes en Quintanar durante el siglo XIX: en 1811 tenía 1258 bueyes; en 1838, eran 1064; en 1852, 886 bueyes y en 1850, 923 bueyes y 98 novillos. Nos daría una media de 357 carretas, número que se aproxima al del siglo XVIII. (403)

Comparando las series de transportes de sal, por tener series más regulares, de los siglos XVIII y XIX, podemos ver que no son menores los de este último en la primera mitad del siglo. Otro dato que nos da una base firme para poder afirmar que, durante la primera mitad del siglo XIX, las carretas venían a ser más o menos las mismas que en el siglo XVIII.

Conocidos estos datos, resulta fácil poder calcular la producción de cada uno de los pueblos de la Hermandad y de toda la Hermandad Burgos-Soria. Si tomamos como ganancia media de cada carreta 400 reales, las ganancias anuales serían :1.953.600 Reales de las carretas de Puerto a puerto y 168.750 reales de las carretas churras. El total ascendería a 2.122.350 Reales.

Comparando esta cantidad con la que Motilla Tascon, nos ofrece, vemos que es considerablemente mayor que la dada allí aun incluyendo ambas provincias, aunque solamente halla la de Soria(1.010.331reales), olvidando la de Burgos con tanta o más importancia que la de Soria. (404)

Las cifras que apuntamos, nos dicen, nos hablan de la superioridad de la Hermandad Burgos-Soria sobre el resto de España.

Con estos datos podemos averiguar el total del volumen de fanegas que transportaba la Hermandad cada año, recordando que son cinco los viajes que hacen las carretas de puerto a puerto y dos, las churras.

Número de carretas por propietario en cada uno de los pueblos de la Hermandad y en la Hermandad en general.

- Palacios: 60 de 1 carreta; 20 con 2; 20, con 3; 2 con 4;
 4 con 5; 2 con 6; 2 con 7; 2 con 8; 1 con 11; 1 con
 12; 1 con 15; 1 con 16; 1 con 18; 1 con 25; 1 con
 30; 1 con 40.
- Vilviestre: 16 con 1; 16 con 2; 8 con 3; 5 con 4; 3 con 5;
 2 con 6; 1 con 7; 2 con 8; 1 con 11; 3 con 12;
 1 con 15; 2 con 18; 1 con 19; 1 con 20; 1 con 23;
 1 con 28; 1 con 40.
- Quintanar: 19 con 1; 41 con 2; 7 con 3; 4 con 4; 6 con 5;
 4 con 6; 2 con 10; 2 con 12; 1 con 13; 2 con 24;
- Canicosa: 21 con 1; 25 con 2; 5 con 3; 9 con 4; 1 con 5;
 2 con 7; 1 con 8; 1 con 9; 3 con 10; 2 con 11;
 2 con 12; 1 con 15; 1 con 17; 1 con 35; 1 con 50.
- Regumiel: 4 con 2; 1 con 4; 1 con 11.
- Honteria: 21 con 1; 14 con 2; 14 con 3; 12 con 4; 10 con 5;
 6 con 6; 2 con 7; 1 con 8; 1 con 9; 6 con 10;
 1 con 11; 1 con 12; 3 con 13; 2 con 14; 3 con 15;
 1 con 17; 1 con 20; 1 con 22; 3 con 25; 1 con 28;
 2 con 30; .
- Aldea del P: 39 con 1; 10 con 2; 11 con 3; 4 con 4; 2 con 5;
 1 con 6; 1 con 7; 1 con 8; 1 con 16; 1 con 20;
 1 con 9; 4 con 10; 1 con 15; 1 con 17;
- Navas del P: 15 con 1; 17 con 2; 12 con 3; 8 con 4; 7 con 5;
 1 con 6; 1 con 7; 1 con 8; 1 con 16; 3 con 20.
 1 con 18; 1 con 21; 1 con 27; 1 con 30; 2 con 52.
- Duruele: 14 con 1; 11 con 2; 8 con 3; 5 con 4; 2 con 5;
 3 con 6; 2 con 7; 1 con 8; 1 con 10; 1 con 15;
 1 con 21; .

Covaleda: 4 con 1/2; 29 con 1; 16 con 2; 8 con 3; 11 con 4;
8 con 5; 1 con 6; 3 con 7; 4 con 8; 1 con 9; 1 con
11; 1 con 12; 1 con 16;

Molinos de

Salduero: 4 con 47.

San Leonarde: 13 con 1; 7 con 2; 3 con 3; 10 con 4; 3 con 5;
6 con 6; 3 con 7; 2 con 9; 2 con 10; 1 con 13;
1 con 15; 1 con 25.

Arganza: 7 con 1; 1 con 2; 4 con 3; 2 con 4; 1 con 7.

Navaleno: 11 con 1; 3 con 2; 4 con 3; 2 con 4; 3 con 5; 3 con
6; 1 con 7; 1 con 8; 1 con 10; 1 con 12; 1 con 13;
1 con 17.

Casarejos: 12 con 1; 5 con 2; 3 con 3; 6 con 4; 2 con 5; 2
con 6; 3 con 7; 4 con 8; 2 con 9; 3 con 10; 1 con
11; 2 con 14; 1 con 18; 1 con 20.

Vadillo: 2 con 1; 6 con 2; 3 con 3; 3 con 4; 1 con 5; 2 con 7;
2 con 8; 1 con 9; 1 con 10.

Resumiendo: Había 279 propietarios con una carreta;
196 con 2; 109 con 3; 84 con 4; 58 con 5; 31 con 6; 25 con 7;
21 con 8; 9 con 9; 23 con 10; 8 con 11; 11 con 12; 6 con 13;
4 con 14; 9 con 15; 3 con 16; 3 con 17; 6 con 18; 1 con 19;
7 con 20; 1 con 21; 1 con 22; 2 con 23; 2 con 24; 5 con 25;
1 con 26; 1 con 27; 2 con 28; 4 con 30; 1 con 35; 1 con 40;
4 con 47; 1 con 50; 2 con 52.

Analizando los datos anteriores vemos que sólo 22 r propietarios tenían carretería completa, lo que supone poco más del 2% de los propietarios. Entre esos 22 propietarios poseían 771 carretas lo que supone el 15'9% del total. El 2'1% de los propietarios poseen el 15'9% del total de las carretas.

Con respecto a estos propietarios de carretas, existe un número determinado de ellos que figuran como habitantes y, aunque este concepto no lo aclara el Catastro, ya venía utilizándose en el siglo XVII. Se llamaba habitante según los libros de vecindades de los Ayuntamientos, a las personas que habían venido de otros pueblos. figuraban como habitantes para diferenciarlas de los vecinos naturales de los respectivos pueblos y que, como tales, tenían derecho a repartimientos de pinos, aprovechamiento de pastos, etc. o sea, disfrutaban de derechos plenos y no así los habitantes. No es el sentido que da Kleinpenning. (405)

Los propietarios de las carretas churras venían a serlo de una o dos y las ganancias hemos visto que eran menores.

PALACIOS DE LA SIERRA (1752).

PROPIETARIOS DE CARRETAS Y SUS GANANCIAS.

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Alense Agustín-----	1	300 Rls.
Alense Julián-----	1	300 "
Alense José-----	1	300 "
Alense Reje Francisco-----	1	300 "
Alense Reje Manuel-----	1	300 "
Aparicio María-----	1	300 "
Aparicio Pedro-----	3	900 "
Ayuso Antonio-----	8	2400 "
Ayuso Manuel-----	5	1500 "
Ayuso Miguel-----	15	4500 "
Blance Vicente-----	3	900 "
Blance Lorenzo-----	1	300 "
Blance Miguel-----	1	300 "
Blance Leonarde María-----	1	300 "
Blance Sevilla Juan-----	3	900 "
Calville Catalina-----	1	300 "
Cambra Melchor-----	1	300 "
Cambronero Mateo-----	6	1800 "
Cambronero María-----	1	300 "
Cambronero Molinero-Juan-----	2	600 "
Castrillo Andrés-----	3	900 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Castrillo Gerónimo-----	2 -----	600 Rls.
Castrillo Juan-----	1 -----	600 "
Castrillo Manuel-----	1 -----	600 "
Castrillo Miguel-----	3 -----	900 "
Castrillo María-----	1 -----	300 "
Chicote Gerónimo-----	1 -----	300 "
Chicote Gabriel-----	3 -----	900 "
Chicote Juan-----	1 -----	300 "
Chicote Juan Antonio-----	1 -----	300 "
Chicote Lorenzo-----	1 -----	300 "
Chicote María-----	1 -----	300 "
Domingo Juan Antonio-----	1 -----	300 "
Domingo Manuel-----	11 -----	3300 "
Domingo Fernandez Juan--	1 -----	300 "
Domingo Moncalvillo José	3 -----	900 "
Esteban Ana-----	1 -----	300 "
Fernández Agustín-----	2 -----	600 "
Fernández José-----	2 -----	600 "
Fernández Manuel-----	5 -----	1500 "
Fernández Ant ía J. Ant?--	1 -----	300 "
Gil Atanasio-----	1 -----	300 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Gil Juan-----	1	300 Rls.
Gil Cambronero José-----	2	600 "
Gil Tablado José-----	2	600 "
Gómez Francisco-----	2	600 "
Gordo Gerónimo-----	1	300 "
Gordo Manuel-----	1	300 "
Gordo Miguel-----	1	300 "
Gordo Sebastián-----	5	1500 "
Gordo García José-----	1	300 "
Gordo Hernández Juan-----	2	600 "
Gordo Molinero Manuel-----	3	900 "
Heras José de las-----	2	600 "
Heras Manuel de las-----	6	1800 "
Hernández Andrés-----	1	300 "
Hernández Agustín-----	1	300 "
Hernández Sebastián Juan---	1	300 "
Huerta Cristobal-----	3	900 "
Ibáñez Molinero Juan-----	1	300 "
Lucas José-----	1	300 "
Llorente Ana-----	2	600 "
Llorente Cristobal-----	2	600 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS	
Llorente Juan-----	2	600	Rls.
Llorente José-----	2	600	"
Llorente Manuel-----	3	900	"
Mancio María-----	1	300	"
Mancio Juan-----	1	300	"
Mancio Gabriel-----	30	9000	"
Mancio Juan Antonio-----	2	600	"
Mancio Martínez María-----	3	900	"
Manchado Josefa-----	1	300	"
Marcos Manuel-----	3	900	"
Marcos Manchado Gregorio---	1	300	"
María Matías-----	1	300	"
Martín Manuel-----	3	900	"
Martín Ucero Juan-----	1	300	"
Martín Miguel-----	25	7500	"
Martínez Antonio-----	1	300	"
Martínez Jacinto-----	1	300	"Martínez B
Martínez Baltasar-----	8	2400	"
Martínez Pablo-----	3	900	"
Martínez Santiago-----	3	900	"
Mediavilla Roque-----	12	3600	"

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS	
Molero Manuel-----	1	300	Rls.
Molinero Olmo Francisco---	2	600	"
Moncalville Francisco-----	1	300	"
Moncalville Pedro-----	2	600	"
Moncalville Muñoz Pedro---	1	300	"
Olmo Tomás del-----	3	900	"
Oteros Francisco de los---	3	900	"
Pascual Mateo-----	4	1200	"
Pedro Antonio de-----	18	5400	"
Raño Salas Francisco-----	1	300	"
Rajo Alonso Juan-----	1	300	"
Rajo Gómez Francisco-----	1	300	"
Ruiz Manchado Andrés-----	5	1500	"
Salas Francisco-----	3	900	"
<i>Santaolalla Jose de</i> Santaolalla Ayuso Juan de-	2	600	"
Santos Antonio-----	1	300	"
Sebastián José-----	1	300	"
Sevilla Mateo-----	1	300	"
Tablado Francisco-----	1	300	"
Tablado Juan-----	1	300	"

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Tablado Hernández Juan----	2	600 Rls.
Tablado Martín Juan-----	1	300 "
Vela Francisco-----	3	900 "
Vela Miguel-----	16	4800 "
Vela Llorente María-----	7	2100 "
Vela Mancio Pedro-----	3	900 "
Vela Mancio María-----	2	600 "
Vicente Bartolomé-----	5	1500 "
Vicente Francisco-----	2	600 "
Vicente Manuel-----	1	300 "
Vicente Tomás-----	1	300 "
Vicente Mateo-----	1	300 "
Vicente Tablado Juan-----	4	1200 "

VILVIESTRE DEL PINAR(1753).

PROPIETARIOS DE CARRETAS Y SUS GANANCIAS.

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Ayuso Ignacio-----	2	600 Rls.
Bela Francisco-----	12	3600 "
Bela Herederos de María-----	1	300 "
Bela Gil Francisco-----	1	300 "
Bela Mediavilla Juan-----	1	300 "
Blanco Santiago-----	3	900 "
Blanco Vicente-----	3	900 "
Blanco José-----	4	1200 "
Blanco Esteban Juan-----	4	1200 "
Blanco Ruiz Miguel-----	1	300 "
Bolarte Manuel-----	2	600 "
Covaleda José-----	2	600 "
Chicote Bartolomé-----	15	4500 "
Domingo Ursula-----	1	300 "
Domingo Miguel-----	2	600 "
Elvira Celedonio-----	12	3600 "
Elvira Antonio-----	5	1500 "
Esteban Micaela-----	9	2700 "
Esteban Martín-----	1	300 "
Esteban Teresa-----	3	900 "
Esteban Francisco-----	6	1800 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
García Martín-----	2	500 Rls.
Gil María-----	1	300 "
Hernando Francisco-----	19	5700 "
Juanillo Nicolás-----	1	300 "
Juanillo Manuel-----	11	3300 "
López Cristóbal-----	2	600 "
Mancio Francisco-----	23	7000 "
Marcos Catalina-----	1	200 "
Marcos Riexa Francisco-----	4	1100 "
Martín Domingo-----	12	3300 "
Martín Bartolomé-----	1	300 "
Martín Esteban Matías-----	1	300 "
Martín López Francisco-----	6	1800 "
Martín Mancio Juan-----	1	300 "
Martínez Matías-----	1	300 "
Martínez Gregorio-----	4	1200 "
Martínez Esteban-----	8	2300 "
Martínez Pablo Bartolomé-----	4	900 "
Martínez Ruya Miguel-----	1	300 "
Mateo Andrés-----	2	600 "
Mateo Marcos-----	2	500 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Mateo Manuel-----	3	700 Rls.
Mateo Raimundo-----	3	700 "
Mateo Josefa de -----	2	600 "
Mateo Martín-----	2	500 "
Mateo García Agustín-----	2	500 "
Mateo Mediavilla Manuel-----	2	600 "
Mediavilla Melchor de-----	2	400 "
Mediavilla Domingo Bernardo----	3	700 "
Mediavilla Francisco-----	18	5400 "
Mediavilla Fernando-----	5	1500 "
Mediavilla Gil Francisco-----	2	500 "
Molero Bernardo-----	7	2000 "
Molero Pedro-----	5	1000 "
Pablo Josefa-----	8	2400 "
Pablo Juan Antonio-----	3	700 "
Pablo Collado Tomás-----	1	500 "
Pablo Chicote José-----	3	700 "
Pablo Esteban Tomás-----	1	300 "
Pablo Gómez José-----	28	8400 "
Pedro Blanco Antonio de-----	1	200 "
Rioza Miguel de-----	3	700 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Riva Tomás de la-----	2	600 Rls.
Rubio José-----	3	900 "
Rubio Antonio-----	20	6000 "
Ruya Teodoro-----	1	200 "
Rubio Manuel-----	3	700 "
Ruya Molinero Juan de la---	2	600 "
Velasco Josefa-----	18	5400 "
Zuazquita Juan Antonio-----	2	500 "

QUINTANAR DE LA SIERRA(1753)

PROPIETARIOS DE CARRETAS Y SUS GANANCIAS

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Antón Vicente-----	2	600 Rls.
Barguilla Cristóbal-----	3	900 "
Barriuso Agustín-----	4	1200 "
Barriuso Mateo-----	2	600 "
Carpintero Andrés-----	2	600 "
Cuesta Antonio-----	3	1200 "
Cuesta Ucero Francisco-----	2	600 "
Chapero José-----	12	3600 "
Domingo Ibáñez Francisco---	2	600 "
Domingo Juanillo Juan de---	2	600 "
Domingo de Pedro Manuel-----	5	1500 "
Domingo Peñas Antonio-----	2	600 "
Domingo Peñas Juan de-----	6	1800 "
García Sevilla Juan-----	2	600 "
Gil Guevara Manuel-----	1	300 "
Guevara Mateo-----	1	300 "
Guevara Peñas Manuel de---	5	1500 "
Guevara Peñas Pedro-----	2	600 "
Hernando Cristóbal-----	2	600 "
Ibáñez Juan-----	2	600 "
López Juan-----	3	900 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
López Raimundo-----	5	1500 RPs.
López Peñas Pedro-----	10	3000 "
Martín Vicente-----	4	1200 "
Martín de Covalada Manuel--	2	600 "
Martín de Pedro Manuel-----	2	600 "
Martín de Pedro Pedro-----	2	600 "
Martínez Jerónimo-----	24	7200 "
Medel Juan José-----	5	1500 "
Mesa Melero Pedro-----	13	3900 "
Nicolás Francisco de-----	2	600 "
Olme Gil Juan del-----	1	300 "
Pablo Esteban-----	6	1800 "
Pablo Jerónimo-----	1	300 "
Pablo Santiago-----	2	600 "
Pablo Martínez Francisco--	5	1500 "
Pablo Benito Manuel-----	1	300 "
Pedro Ayuse Francisco de--	2	600 "
Pedro Francisco María de--	12	3600 "
Pedro Martínez Francisco de	2	600 "
Pablo Riexa Manuel-----	2	600 "
Pablo Ucero Miguel-----	6	1800 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Peñas Melero Francisco las	2	600 Ets.
Riexa Domingo Francisco	3	900 "
Santos Baltasar	10	3000 "
Santos Nicolás Pedro	4)))	1200 "
Sastre Chicote Juan	5	1500 "
Simón Adrián	24	7200 "
Simón Rioja Francisco	2	600 "
Santos Pablo Fernando	6	1800 "
Ucero Juan de	3	900 "
Ucero Ucero Tomás	4	1200 "
Vicente Chicote Juan	2	600 "
Zayuelas Francisco	2	600 "
<u>Mayorales</u>		
Covaleda Cristobal	2	600 "
Cuesta Ucero Francisco	2	600 "
Gil Guevara Manuel	1	600 "
Guevara Mateo	2	600 "
Medrano Riexa Antonio	2	600 "
Lázaro Pablo	2	600 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
<u>Pasteros</u>		
Andrés Molinero Martín-----	2 -----	600 Rls.
Andrés Pablo José-----	2 -----	600 "
Antón Sastre Juan-----	2 -----	600 "
Camarero Pedro-----	1 -----	600 "
Chicote Cayetano-----	1 -----	600 "
Domingo Pablo Pedro-----	2 -----	600 "
Domingo Ucero Francisco-----	2 -----	600 "
Esteban Guevara Martín-----	3 -----	900 "
Guevara Martín de-----	1 -----	600 "
Hervás Miguel-----		
Ibáñez Barguilla José-----	3 -----	900 "
Martínez de Ucero Francisco-----	2 -----	600 "
Olalla Hernando Juan de-----	2 -----	600 "
Pascual Santiago-----	1 -----	600 "
<u>Gañanes</u>		
Carpintero Santiago -----	1 -----	600 "
Cuesta Cristobal-----	1 -----	600 "
Domingo Juanillo Francisco--	2 -----	900 "
Domingo Molero Manuel-----	1 -----	600 "
Chicote Pablo Manuel-----	1 -----	600 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Guevara Lucas-----	1	500 Els.
Guevara Miguel Pedro-----	1	500 "
Hernando Domingo Manuel-----	2	600 "
Hernando Sastre Francisco--	2	600 "
Martín de Pedro Juan-----	1	300 "
Molinero Cristobal Bernardo	1	300 "
Rioja Manuel de-----	2	600 "
Santos Molinero Pedro-----	2	600 "
<u>Tejedores</u>		
Guevara Chicote Lucas-----	1	300 "
Guevara Huertas Mateo-----	1	300 "
Lucas Martín-----	1	300 "
<u>Sacerdotes</u>		
Andrés Banguilla D. Cristobal	4	1200 "
Cuesta D. Narciso-----	2	600 "
Ucero D. Domingo-----	4	1200 "

CANICOSA DE LA SIERRA(1753)

PROPIETARIOS DE CARRETAS Y SUS GANANCIAS.

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Abade Juan Antonio-----	1 -----	300 Rls.
Abad Pedro-----	3 -----	900 "
Andrés Juan Manuel-----	1 -----	300 "
Andrés Matías-----	8 -----	2400 "
Andrés Pedro-----	2 -----	600 "
Andrés Balgañón María-----	3 -----	900 "
Andrés Martínez Juan de-----	4 -----	1200 "
Antón Juan -----	2 -----	600 "
Balgañón Marcos-----	3 -----	900 "
Bartolomé Esteban-----	1 -----	300 "
Bartolomé Balgañón Francis-----	3 -----	900 "
Calvo Andrés-----	1 -----	300 "
Calvo Manuel-----	4 -----	1200 "
Calvo Santiago-----	1 -----	300 "
Cámara Esteban-----	2 -----	600 "
Cámara Juan de la-----	2 -----	600 "
Cámara Tomás de la-----	2 -----	600 "
Cuesta Andrés-----	35 -----	10500 "
Chapero Ventura-----	12 -----	3600 "
Chapero Miguel-----	1 -----	300 "
García Nicolás-----	5 -----	1500 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Gil Francisco-----	1 -----	300 Rls.
Gil Isabel-----	2 -----	600 "
Gil Blanco José-----	1 -----	300 "
Gil Tomé Juan-----	15 -----	4500 "
Ibáñez Antonio-----	2 -----	600 "
Ibáñez Bartolomé-----	1/2-----	150 "
Ibáñez Francisco-----	1 -----	300 "
Ibáñez Pablo Francisco-----	1 -----	300 "
Ibáñez de Andrés Juan-----	1 -----	300 "
Landa José -----	1 -----	300 "
López Margarita-----	10 -----	3000 ""
López Vicente-----	2 -----	600 "
Marcos Andrés-----	1 -----	300 "
Marcos Domingo-----	3 -----	900 "
Marcos Esteban-----	11 -----	3300 "
Marcos Francisco-----	7 -----	2100 "
Marcos I. Francisco-----	7 -----	2100 "
Marcos Miguel Antonio-----	10 -----	3000 "
Martín Francisco -----	9 -----	2700 "
Martín Andrés Juan de-----	17 -----	5200 "
Martínez Bartolomé-----	4 -----	1200 "
Marcos Roque-----	12 -----	3600 "

NOMBRES	CARRERAS	GANANCIAS
Marques Manuel Francisco-----	4 -----	1200 Rls.
Martínez María-----	3 -----	900 "
Mateo Juan Francisco-----	2 -----	600 "
Mateo Manuel-----	1 -----	300 "
Mateo Nicolás-----	50 -----	15000 "
Mateo Sanz María-----	4 -----	1200 "
Medrano Francisco-----	2 -----	600 "
Miguel Esteban de-----	2 -----	600 "
Miguel Francisco-----	1 -----	300 "
Miguel Tomás-----	2 -----	600 "
Miguel Teresa-----	2 -----	600 "
Miguel Olmo Francisco-----	2 -----	600 "
Miguel Olmo Juan -----	2 -----	600 "
Molero Antonio-----	3 -----	900 "
Montero Domingo-----	2 -----	600 "
Olmo Josefa del-----	1 -----	300 "
Pedro Antonio de-----	2 -----	600 "
Pedro Esteban de-----	2 -----	600 "
Pedro Herederos de Juan de--	2 -----	600 "
Pedro Juan de -----	4 -----	1200 "
Pedro Marcos Juan de-----	10 -----	3000 "
Pérez Martín-----	1 -----	300 "
Redondo Esteban-----	2 -----	600 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Redondo Juan-----	4 -----	1200 Ets.
Romero Francisco-----	1 -----	300 "
Tomé Herederos de Antonio---	2 -----	600 "
Tablade Mateo-----	1 -----	300 "
Ureta Esteban de-----	1 -----	300 "
Ureta Juan de-----	1 -----	300 "
Ureta Manuel-----	4 -----	1200 "
Ureta Nicolás -----	2 -----	600 "
Velasco María-----	1/2-----	150 "
Vitoria Francisco-----	1 -----	300 "
Victoria María-----	3 -----	900 "

REGUNIEL DE LA SIERRA(1753).

PROPIETARIOS DE CARRETAS Y SUS GANANCIAS.

<u>NOMBRES</u>	<u>CARRETAS</u>	<u>GANANCIAS</u>
Andrés Martín-----	11 -----	3300 Rls.
Escuraña Francisco-----	2 -----	600 "
Gil Simón-----	2 -----	600 "
Gil Ursula-----	2 -----	600 "
Pablo Ventura-----	2 -----	600 "
Ramos Lucía-----	4 -----	1200 "

HONTORIA DEL PINAR(1973)

PROPIETARIOS DE CARRETAS Y SUS GANANCIAS

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Acinas Jerónimo -----	2 -----	600 Rls.
Acinas Juan de -----	5 -----	1500 "
Aparicio Francisco -----	10 -----	3000 "
Aparicio Miguel de -----	5 -----	1500 "
Aparicio Abad Francisco-----	2 -----	600 "
Bartolomé María de -----	11 -----	3300 "
Bartolomé Magdalena -----	4 -----	1200 "
Bartolomé Miguel Juan -----	22 -----	6600 "
Bartolome Ortego Juan de -	23 -----	6900 "
Berzosa Miguel de -----	17 -----	5100 "
Blanco Zapatero Francisco -	1 -----	300 "
Calvillo Sanz Pedro -----	3 -----	900 "
Cámara Manuel -----	13 -----	3900 "
Contreras Sebastián -----	15 -----	4500 "
Contreras Teresa Juan de --	3 -----	900 "
Gallego Francisco -----	2 -----	600 "
Gallego Rexas Manuel -----	28 -----	8400 "
García Antonio -----	4 -----	1200 "
García Bartolomé -----	3 -----	900 "
García Mateo -----	3 -----	900 "
Gómez Isidro -----	3 -----	900 "
G ómez Llorente Francisco -	3 -----	900 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Gomez Llorente Cosme -----	2 -----	600 Rls.
Gomez Sanz Juan -----	10 -----	3000 "
Hernando Puente Juan -----	1 -----	300 "
Llorente Teresa -----	4 -----	1200 "
Llorente Sanz Manuel -----	9 -----	2700 "
Martin Juan de -----	1 -----	300 "
Maria Rexas -----	10 -----	3000 "
Martinez Perez Francisco --	1 -----	300 "
Mata Miguel Juan de la ----	1 -----	300 "
Mata Perez Juan de la -----	1 -----	300 "
Miguel Tomas de -----	4 -----	1200 "
Miguel Andres -----	4 -----	1200 "
Miguel Cosme -----	4 -----	1200 "
Miguel Miguel de -----	6 -----	1800 "
Miguel Teresa -----	3 -----	900 "
Miguel Ana -----	14 -----	4200 "
Miguel Andres -----	4 -----	1200 "
Miguel Juan de -----	2 -----	600 "
Miguel Gomez Marcos -----	6 -----	1800 "
Miguel Gomez Juan de -----	3 -----	900 "
Miguel Gomez Francisco ----	3 -----	900 "
Miguel Llorente Manuel de -5	-----	1500 "
Miguel Llorente Juande --13	-----	3900 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Miguel Llorente Manuel de --	10 -----	3000 Rls.
Miguel Llorente Juan de ----	15 -----	4500 "
Miguel Llorente Cosme -----	2 -----	600 "
Miguel de Miguel Andres de -	5 -----	1500 2"
Miguel de Miguel Francisco -	2 -----	600 "
Miguel Sanz Miguel de -----	5 -----	1500 "
Miguel Teresa Juan de -----	4 -----	1200 "
Miranda Garcia Juan de -----	20 -----	6000 "
Muñoz Mateo -----	1 -----	300 "
Navas Ana -----	1 -----	300 "
Navazo Sebastián -----	1 -----	300 "
Parra Pedro de la -----	8 -----	2400 "
Parra Clemente Juan -----	5 -----	1500 "
Parra Parra Juan de la -----	3 -----	900 "
Parra Parra Manuel -----	1 -----	300 "
Parra Teresa Juan de la ----	2 -----	600 "
Parra Prieto Manuel -----	5 -----	1500 "
Perez Miguel Juan -----	1 -----	300 "
Plaza Ana -----	3 -----	900 "
Plaza Bartolomé Juan -----	14 -----	4200 "
Plaza Parra Manuel -----	5 -----	1500 "
Plaza Sanz Juan -----	3 -----	900 "
Plaza Teresa Catalina -----	2 -----	600 "
Rexas Maria)))-----	10 -----	3000 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Rexas Cosme -----	1 -----	300 Rls.
Rexas Bartolomé Francisco -	5 -----	1500 "
Rexas Llorente Manuel -----	4 -----	1200 "
Rexas Matin Juan de -----	5 -----	1500 "
Rexas Miguel Manuel -----	10 -----	3000 "
Rexas Plaza Maria -----	1 -----	300 "
Rexas Parra Manuel -----	4 -----	1200 "
Rexas Plaza Cosme -----	6 -----	1800 "
Rexas Rubio Maria -----	4 -----	1200 "
Rexas Plaza Juan de -----	3 -----	900 "
Rexas Sebastian -----	1 -----	300 "
Rexas Bartolomé Juan de ---	7 -----	2100 "
Rexas Plaza Juan de -----	3 -----	900 "
Sanz Roxas Juan -----	25 -----	7500 "
Sanz Roxas Cosme -----	30 -----	9000 "
Sanz Domingo -----	10 -----	3000 "
Sanz Teresa Francisco -----	1 -----	300 "
Magdalena Teresa -----	4 -----	1200 "
Teresa Bernardo -----	2 -----	600 "
Teresa Miguel -----	1 -----	300 "
Teresa Bartolome Maria ---	1 -----	300 "
Teresa Cambrio Francisco --	1 -----	300 "
Teresa Llorente Manuel -----	12 -----	3600 "
Teresa Llorente Manuel -----	6 -----	1800 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Teresa Llorente Manuel	6	1800 Rls.
Teresa Llorente Juan	25	7500 "
Teresa Llorente Bartolomé	3	900 "
Teresa Martinez Francisco	1	300 "
Teresa Miguel Juan	15	4500 "
Teresa Miguel Manuel	25	7500 "
Teresa Miguel Sebastian	30	9000 "
Teresa Moreno Juan	3	900 "
Teresa Peña Catalina	2	600 "
Teresa de Miguel M. Juan	2	300 "
Teresa Sanz Maria	2	600 "
Teresa Sanz Bartolome	13	3900 "
Teresa Teresa Manuel	2	600 "
Vicente Juan	6	1800 "
Yague Maria	1	300 "
Zayas Pedro	2	600 "

PROPIETARIOS DE CARRETAS Y SUS GANANCIASALDEA DEL PINAR

<u>NOMBRES</u>	<u>CARRETAS</u>	<u>GANANCIAS</u>
Abad Domingo-----	1/2 -----	150 Rls.
Abad Sanz Juan-----	4 -----	1200 "
Aparicio Juan Antonio-----	2 -----	600 "
Aparicio María-----	1 -----	300 "
Aparicio Andrés de-----	4 -----	1200 "
Aparicio José Antonio666-----	1/2 -----	150 "
Aparicio Manuel de-----	1 -----	300 "
Aparicio Juan de-----	1 -----	300 "
Aparicio Sanz Juan-----	2 -----	600 "
Benito Juan de-----	1 -----	300 "
Benito Juan-----	1/2 -----	150 "
Calvillo Sanz Juan-----	2 -----	600 "
Contreras Francisco-----	2 -----	600 "
Contreras Juan-----	1/2 -----	150 "
Contreras Llorente María-----	1 -----	300 "
Escribano Francisco-----	3 -----	900 "
Escribano Juan-----	1 -----	300 "
Gómez Jerónimo-----	1 -----	300 "
Gómez Alejandro-----	1 -----	300 "
Gómez Francisco-----	1/2 -----	150 "
Gómez Contreras Pedro-----	1 -----	600 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Gómez Huerta Francisco-----	2 -----	600 Rls.
Gómez Huerta Juan-----	1/2 -----	150 "
Gómez García Francisco-----	1 -----	300 "
Gómez García Juan-----	30 -----	9000 "
Hernández Martín Juan-----	1 -----	300 "
Hernando Fuente Francisco-----	2 -----	600 "
Hernando Martín Juan-----	52 -----	15600 "
Llorente Pedro-----	10 -----	10000 "
Llorente Juan-----	1 -----	300 "
Llorente Gallego Francisco-----	3 -----	900 "
Llorente Gallego Juan-----	1 -----	300 "
Llorente Sanz Juan-----	15 -----	4500 "
Lorente Sanz Francisco-----	3 -----	300 "
Llorente Sanz Juan-----	1 -----	300 "
María Plaza Ana-----	1 -----	300 "
Martínez Juan-----	2 -----	600 "
Miguel Teresa-----	3 -----	900 "
Miguel Llorente Cosme-----	3 -----	900 "
Miguel Llorente Esteban de-----	10 -----	3000 "
Miguel Sanz Juan de-----	3 -----	900 "
Miguel Sanz Francisco de-----	1/2 -----	150 "
Miranda Miguel de-----	1 -----	300 "
Miranda Francisco-----	1/2 -----	150 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Navazo María-----	1	300 Rls.
Navazo Andrés-----	1	300 "
Ovejero Juan-----	3	300 "
Ovejero Rexas Juan-----	10	3000 "
Ovejero Rexas Pedro-----	1	300 "
Parra Francisco de la-----	1	300 "
Parra Teresa Francisco de la	5	1500 "
Pérez José-----	3	900 "
Pérez Juan-----	1	300 "
Pérez Miguel Juan-----	2	600 "
Pérez Navas Juan-----	2	600 "
Pérez Navas Catalina-----	1	300 "
Plaza Miguel-----	18	5400 "
Plaza Juan-----	1	300 "
Plaza Escribano Juan-----	4	1200 "
Plaza Teresa Juan-----	8	2400 "
Plaza Teresa José-----	1	300 "
Rexas Angel-----	17	5200 "
Rexas Juan-----	1	300 "
Rexas Navazo Ana-----	27	8100 "
Rexas Navazo María-----	1	300 "
Rexas Ovejero Francisco---	52	15600 "
Rexas Ovejero Juan-----	1	300 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Rexas Sanz Francisco-----	7 -----	2100 Rls.
Rexas Sanz Juan-----	1/2 -----	150 "
Rubio Miguel-----	1 -----	300 "
Sanz Domingo-----	8 -----	2400 "
Sanz Juan Manuel-----	5 -----	1500 "
Sanz Juan Pedro-----	1/2 -----	150 "
Sanz Gómez Ana-----	2 -----	600 "
Sanz Gómez Miguel-----	10 -----	3000 "
Sanz Gómez María-----	1/2 -----	150 "
Sanz Gómez Juan-----	1 -----	300 "
Sanz Llorente Manuel-----	4 -----	1200 "
Sanz Llorente Miguel-----	2 -----	600 "
Sanz Llorente Juan-----	3 -----	900 "
Sanz Llorente Francisco-----	1 -----	300 "
Sanz Llorente José-----	1 -----	300 "
Sanz Niguel María-----	3 -----	900 "
Sanz Niguel Manuel-----	3 -----	900 "
Sanz Miguel Ana-----	1 -----	300 "
Sanz Rexas Manuel-----	20 -----	6000 "
Sanz Rexas Miguel-----	1 -----	300 "
Sanz Sanz Juan-----	26 -----	7800 "
Sanz Sanz José-----	1 -----	300 "
Sanz Teresa Sebastián-----	9 -----	2700 "

<u>NOMBRES</u>	<u>CARRETAS</u>	<u>GANANCIAS</u>
Sanz Teresa Manuel-----	7 -----	2100 Rls.
Sanz Teresa Juan-----	6 -----	1800 "
Sanz Teresa Miguel-----	1/2 -----	150 "
Sanz Teresa Domingo-----	1/2 -----	150 "
Teresa Cambrió Juan-----	1 -----	300 "
Torre Miguel de la-----	1 -----	300 "

NAVAS DEL PINAR.

PROPIETARIOS DE CARRETAS Y SUS GANANCIAS .

<u>NOMBRES</u>	<u>CARRETAS</u>	<u>GANANCIAS</u>
Alonso Francisco-----	4	----- 1200 Rls.
Alonso Juan de-----	2	----- 600 "
Alonso Catalina-----	5	----- 1500 "
Alonso Cosme-----	3	----- 900 "
Alonso Huerta Juan de-----	2	----- 600 "
Alonso Miguel Juan de-----	3	----- 900 "
Alonso Miguel Manuel de-----	4	----- 1200 "
Alonso Miguel José de-----	4	----- 1200 "
Ayuso Manuel-----	2	----- 600 "
Ayuso Miguel-----	1	----- 300 "
Ayuso Juan de-----	5	----- 1500 "
Camarero Tomás-----	1	----- 300 "
Camarero María-----	1	----- 300 "
Camarero Juan-----	3	----- 900 "
Camarero Andrés-----	3	----- 900 "
Camarero Felipe-----	3	----- 900 "
Camarero Bartolomé Manuel-----	20	----- 6000 "
Cobo Juan de-----	1	----- 300 "
Estéban Pérez Juan-----	1	----- 300 "
Fuente Manuel de la-----	4	----- 1200 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Fuente María de la-----	5	1500 Rls.
García Juan-----	2	600 "
Gómez Juan-----	3	900 "
González Isidoro-----	1	300 "
Huerta Manuel-----	3	900 "
Huerta Miranda Juan de-----	1	300 "
Llorente Francisco-----	1	300 "
Llorente Teresa Juan-----	3	900 "
Llorente Teresa José-----	20	6000 "
Mata Cambrio Juan de la-----	2	600 "
Martínez Roquete Francisco-----	5	1500 "
Miguel Felipe-----	2	600 "
Miguel Manuel-----	2	600 "
Miguel Cosme-----	5	2700 "
Miguel Bartolomé-----	4	1200 "
Miguel Camarero Juan-----	16	4800 "
Miguel de la Fuente Juan de-----	4	1200 "
Miguel Llorente Santiago-----	2	600 "
Miguel Llorente Manuel de-----	2	600 "
Miguel Miguel Manuel de-----	6	1800 "
Miguel Rexas Francisco-----	1	300 "
Miranda Juan de-----	1	300 "
Miranda Bartolomé-----	3	900 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Miranda Francisco-----	2	600 Rls.
Miranda Catalina-----	1	300 "
Navas Teresa Juan-----	2	600 "
Navazo Miguel-----	4	1200 "
Navazo Francisco-----	2	600 "
Navazo Catalina-----	4	1200 "
Navazo Juan-----	1	300 "
Navazo Domingo-----	3	900 "
Navazo Andrés-----	2	600 "
Navazo José-----	3	900 "
Navazo Francisco Aparicio-----	20	6000 "
Navazo Navazo Miguel-----	5	1500 "
Navazo Navazo Juan-----	3	900 "
Olalla Marcos de-----	1	300 "
Prieto Beatriz-----	2	600 "
Prieto Juan-----	1	300 "
Prieto Estéban-----	5	1500 "
Prieto Andrés-----	5	1500 "
Pinilla Pedro-----	2	600 "
Pinilla Juan de-----	2	600 "
Sanz María-----	1	300 "
Sanz Llorente Juan-----	2	600 "
Sanz Llorente Miguel-----	7	2100 "
Teresa Francisco-----	3	900 "

DURUELO DE LA SIERRA .PROPIETARIOS DE CARRETAS Y SUS GANANCIAS .

<u>NOMBRES</u>	<u>CARRETAS</u>	<u>GANANCIAS</u>
Alba Mateo José-----	2	600 Rls.
Albina Juan Manuel-----	1	300 "
Albina Miguel de-----		
Albina Andrés Jos'e-----	3	900 "
Albina Mateo Diego-----	4	1200 "
Albina Asenjo Juan de-----	3	900 "
Andrés Francisco-----	1	300 "
Andrés Manuela-----	6	1800 "
Andrés Martín-----	3	900 "
Andrés María Ana-----	15	4500 "
Asenjo Manuel de-----	1	300 "
Asenjo Rafael de-----	4	1200 "
Asenjo Casado Juan de-----		
Asenjo Casado Francisco-----	1	300 "
Asenjo Hernando Juan de-----	1	300 "
Ballesteros Ana-----	2	600 "
Ballestero Casado Tomás-----	4	1200 "
Bernabé Marcos-----	1	300 "
Cámara Vicente-----	3	900 "
Dios Juan de-----	1	300 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Escribano Miguel-----	4	1200 Rls.
Fuente Miguel de la-----	3	900 "
Fuente Castillo Juan de la---	4	1200 "
García Ana-----	3	900 "
García Manuel-----	1	300 "
García Sebastián-----	6	1800 "
Hernández Manuel-----		
Hervás Casado José de-----	2	600 "
Jiménez Lorenzo-----	7	2100 "
Llorente Antonio Francisco---	1	300 "
Llorente Ana-----	1	300 "
Llorente Juan Francisco-----	1	300 "
Llorente Pedro Francisco-----	5	1500 "
Mata Nafría Francisco-----	1	300 "
Mateo Casado Francisco-----	1	300 "
Martínez Andrés-----	2	600 "
Martínez Catalán José-----	6	1800 "
Miguel Ana-----	2	600 "
Miguel María -----	2	600 "
Nafría Juan Antonio-----	3	900 "
Pablo María de-----	3	900 "
Pablo Casado José-----	2	600 "
Pascual Agueda-----	1	300 "

<u>NOMBRES</u>	<u>CARRETAS</u>	<u>GANANCIAS</u>	
Pascual Miguel-----	2 -----	600 -----	Rls.
Real Antonio la-----	1 -----	300 -----	"
Redondo Mateo-----	2 -----	600 -----	"
Río María Ana del-----	21 -----	6300 -----	"
Río Pedro del-----	8 -----	2400 -----	"
Río Santiago del -----	-----	-----	
Rubio Casado Juan-----	10 -----	3000 -----	"
Sanz Antonio-----	2 1/2-----	7500-----	"
Sanz Antonio -----	2 -----	600 -----	"
Sanz Juan Felipe-----	7 -----	2100 -----	"
Ureta Casado Sebastián-	5 -----	1500 -----	"

COVALEDAPROPIETARIOS DE CARRETAS Y SUS GANANCIAS

<u>NOMBRES</u>	<u>CARRETAS</u>	<u>GANANCIAS</u>
Alonso García Juan-----	4 -----	1200 Rls.
Alonso Rubio Juan-----	1 1/2-----	450 "
Artabe Mateo-----	2 1/2-----	750 "
Artabe Gerónimo-----	1 1/2-----	450 "
Artabe Sanz Juan-----	1 1/2-----	450 "
Asenjo Pedro-----	3 -----	900 "
Asenjo Vicente José-----	1 1/2-----	450 "
<i>hermano Juan</i> Cámara Francisco-----	³ / ₅ -----	1500 "
Cámara Juan-----	2 1/2-----	750 "
Cámara José-----	1/2 -----	150 "
Diego Escribano Juan de-----	7 -----	2100 "
Escribano Bernardo-----	2 -----	600 "
Escribano Juan-----	1 -----	300 "
Escribano Ramón-----	5 -----	1500 "
Escribano Cámara Juan-----	3 -----	900 "
Escribano Losa Antonio-----	1/2 -----	150 "
Escribano Miguel Francisco---	3 -----	900 "
Escribano Rubio Juan-----	8 -----	2400 "
Escribano Rubio Manuel-----	1 1/2-----	450 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS	
Escribano Vicente Manuel	1	300	Els.
Fuente Mateo Juan de la	12	3600	"
García Pedro	5	1500	"
García Hernandez Miguel	2 1/2	750	"
García Hernando Francisco	1 1/2	450	"
García Herrero Juan	1	300	"
García Jimeno Francisco	1 1/2	450	"
García Lafuente Antonio	1	350	"
García Llorente Francisco	4	1200	"
García Llorente José	3 1/2	1050	"
García Llorente Juan	4	1200	"
García Llorente Julián	2 1/2	750	"
García Rubio José	5	1500	"
García Rubio Juan	2 1/2	750	"
Gómez de Mateo Juan	1	300	"
Herrero Bernardo	16	4800	"
Herrero Marcos	2 1/2	750	"
Herrero Casado José	5	1500	"
Herrero Pascual José	5	1500	"
Herreo Rioxa Juan	4	1200	"
Ibáñez Juan	4 1/2	1350	"

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS	
Ibáñez Lorenzo-----	2 -----	600	Rls.
Jiménez Miguel José-----	1 -----	300	"
Jimeno Mateo-----	2 1/2-----	750	"
Jimeno Tomás-----	1 1/2-----	450	"
La Losa Domingo-----	4 -----	1200	"
La Losa María Ana-----	2 1/2-----	750	"
La Losa Poyo Francisco-----	1 1/2-----	450	"
Llorente Antonia-----	1/2-----	150	"
Llorente Pedro-----	9 -----	2700	"
Llorente Aratabe Juan-----	11 1/2-----	3450	"
Llorente Lafuente José -----	1 -----	300	"
Llorente Miguel Isabel-----	1 -----	300	"
Llorente Sanz José-----	1 -----	300	"
Martínez Asenjo Manuel-----	1 -----	300	"
Martínez Cámara Juan-----	1 -----	300	"
Martínez Riexa Jos'e-----	1 -----	300	"
Mateo García Francisco-----	5 -----	1500	"
Miguel Antonia -----	1/2-----	150	"
Miguel Jimeno Francisco-----	1 1/2-----	450	"
Miguel Santiago-----	1 1/2-----	450	"
Miguel de Riexa Juan-----	3 -----	900	"
Miguel Sanz Juan-----	1 1/2-----	450	"

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Miguel Santorum Juan	1	300 Rls.
Palacios Manuel	2 1/2	750 "
Pelo María	4 1/2	1350 "
Poyo Francisco	2 1/2	750 "
Rebello Ana	2 1/2	750 "
Rioxa Agustín de	1 1/2	450 "
Rioxa Francisco	8	2400 "
Rioxa Juan de	1	300 "
<i>Rioxa Manuel de</i> Rioxa Escribano Esteban de	1	300 "
Rioxa Escribano Francisco de	2	600 "
Rubio Herrero Alense	5 1/2	1650 "
Rioxa Sán Juan de	3	900 "
Rubio Rioxa Juan	2	600 "
Saez Antonio	1	300 "
Santiago Juan José de	1	300 "
Santiago Matías de	8	2400 "
Santorum Marcos	2	600 "
Santos Juan José	5	1500 "
Sanz Bartolomé	2	600 "
Sanz Gerónimo	5	1500 "
Sanz Luis	1/2	150 "
Sanz García Juan	4	1200 "

NOMBRES	CARRETAS	GANANCIAS
Sanz de Hoz Miguel-----	5 1/2-----	1650 Rls.
Sanz Losa Francisco-----	4-----	1200 "
Sanz Losa José-----	3 1/2-----	1050 "
Sanz Losa Manuel-----	7-----	2100 "
Sanz Mateo Juan-----	7-----	2100 "
Sanz Poyo Agustín-----	4-----	1200 "
Sanz Poyo Diego-----	6-----	1800 "
Sanz Rabio Juan-----	4-----	1200 "
Sanz Sanz Juan-----	8 1/2-----	2550 "
Texeder Chicote, Juan-----	1-----	300 "
Vicente Juan-----	2-----	600 "

SAN LEONARDO(1752)PROPIETARIOS DE CARRETAS Y SUS GANANCIAS

<u>PROPIETARIOS</u>	<u>CARRETAS</u>	<u>GANANCIAS</u>
Alonso Miguel de-----	6-----	1800 Rls(840)(a)
Ayuso Andrés de-----	10-----	3000 "(2240)
Barrio Manuel-----	2-----	600 "(260)
Carretero Manuel-----	4-----	1200 "(600)
Casarejos Lorenzo-----	1-----	300 "(140)
Casarejos Juan-----	4-----	1200 "(700)
Casarejos Gerónimo-----	3-----	900 "(420)
Casarejos Benito-----	5-----	1500 "(700)
Corral Pedro-----	13-----	3900 "(1840)
García Gordo Francisco-----	4-----	1200 "(280)
María Antonia Gil-----	7-----	2100 "(700)
Gonzalez Santiago-----	4-----	1200(600)
Herre Lucas-----	4-----	1200 "(560)
Leonardo Juan de-----	4-----	1200 "(560)
Martinez Francisca-----	8-----	2400 "(1065)
Martinez Nicolás-----	7-----	2100"(980)
Marcos Bartolomé-----	1-----	300 "(130)
Martinez Agustín-----	1-----	300 "(100)
Martinez Maria-----	5-----	1500 "(750)
Martinez Teresa-----	2-----	600 "(280)
Miguel Felipe-----	4-----	1200 "(560)
Miguel Manuela-----	4-----	1260 "(560)

(a).-Esta cantidad es la que figura en el Catastro, en la que no figura ropa, calzado y comida.

PROPIETARIOS	CARRETAS	GANANCIAS
Mirón María-----	1	300 "(130)
Miguel Benito Francisco-----	1	300 "(130)
Olalla Tomás de-----	3	900 "(420)
Olalla Andrés de-----	5	1500 "(650)
Olalla Miguel de-----	9	2700 "(1170)
Origuén Josefa-----	1	300 "(130)
Peña Miguel Juan de-----	10	3000 "(1300)
Peña Miguel de-----	15	4500 "(2000)
Peña Manuel-----	1	300 "(130)
Peña Leonardo-----	25	7500 "(2500)
Peña Alonso Leonardo-----	4	1200 "(560)
Peñaranda Manuel de-----	1	300 "(140)
Pérez Francisco-----	4	1200 "(600) 840
Pérez Inés Francisca-----	1	300 "(100)
Pérez Bartolomé-----	2	600 "(260)
Pérez Amores-----	1	300 "(130)
Pérez Agustín-----	1	300 "(130)
Ramos Juan-----	4	1200 "(560)
Ramos Juan-----	4	1200 "(560) Rupe
Ruperez Miguel de-----	1	300 "(140)
Ruperez Leonardo-----	6	1800 "(600)
Ruperez Andrés de-----	9	2700 "(1170)
Ruiz Manuel-----	2	600 "(280)

NOMBRES	CARRETAS	FANEGAS
Sana Juan Manuel-----	4 -----	1200 Rls.(520)
Sanz Miguel-----	2 -----	600 "(260)
Sanz de Rada Francisco---	3 -----	900 "(300)
Serrano Manuel-----	2 -----	600 "(260)
Teresa Juan-----	1 -----	300 "(140)
Varona Francisco-----	6 -----	1800 "(240)

ARGANZA

Alonso Francisco-----	1 -----	300 "(130)
Ayuso Magdalena-----	1 -----	300 "(130)
Casarejos Tomás de-----	4 -----	1200 "(500)
Gonzalez Juan-----	4 -----	1200 "(520)
Marcos Juan-----	1 -----	300 "(130)
Marcos José-----	3 -----	900 "(390)
Marcos Lucas-----	1 -----	300 "(130)
Marcos Bartolomé-----	1 -----	300 "(130)
Marcos Juan de-----	1 -----	300 "(140)
Miguel Andrés Manuel de--	3 -----	900 "(360)
Miguel Gonzalo Manuel de-	3 -----	900 "(390)
Miguel Pedro-----	3 -----	900 "(340)
Miguel María Manuel-----	7 -----	2100 "(920)
Muñoz Francisco-----	2 -----	600"(240)

NAVALENOPROPIETARIOS DE CARRETAS Y SUS GANANCIAS

<u>NOMBRES</u>	<u>CARRETAS</u>	<u>GANANCIAS</u>
Andrés Francisco-----	7 -----	2100(820)
Andrés Juan-----	18 -----	5400(2320)
Andrés Miguel-----	12 -----	3600(1500)
Barrio Felipe-----	4 -----	1200(560)
Casarejos Manuel-----	2 -----	600(260)
Casarejos Magdalena-----	4 -----	1200(520)
García Francisco-----	3 -----	900(420)
García Juan-----	5-----	1500(700)
González Maria Antonia---	1 -----	300(130)
Herrero Manuel-----	1 -----	300(130)
Hortego Catalina-----	6 -----	1800(840)
Herrero Manuel-----	1 -----	300(130)
Leonardo Andrés de-----	3 -----	900(420)
León Pedro-----	1 -----	300(130)
Lucas Leonardo-----	1 -----	300(140)
Martínez Esteban-----	1 -----	300(130)
Miguel Andrés María de-----	10-----	3000(1300)
Peña Francisco-----	2 -----	600(280)
Peña Pedro-----	1 -----	300(130)
Peña Magdalena-----	5 -----	1500(700)
Peña María-----	6 -----	1800(840)
Peña Miguel de-----	6 -----	1800(780)

<u>PROPIETARIOS</u>	<u>CARRETAS</u>	<u>GANANCIAS</u>
Rejas Juan de-----	1 -----	300(130)
Rejas Miguel de-----	2 -----	600(260)
Tejedor Pedro-----	5 -----	1500(650)
Tejedor Manuel-----	1 -----	300(140)
Vicente Vela Francisco	3 -----	900(420)
Vicente Miguel-----	2 -----	600(300)
Vicente Matheo-----	1 -----	300(140)
Zarra Juan-----	2 -----	600(260)
Zarra Francisco-----	1 -----	300(130)
Yague Andres-----	1 -----	300(140)

VADILLOPROPIETARIOS DE CARRETAS Y SUS GANANCIAS

<u>PROPIETARIOS</u>	<u>CARRETAS</u>	<u>GANANCIAS</u>
Cano Francisco-----	2	600(260)
<i>Fual Miguel de</i>	<i>2</i>	<i>900(390)</i>
García Miguel-----	7	2100(910)
Gill Andrés-----	2	600(260)
Gill Juan))-----	1	300(130)
Hortega Catalina-----	7	2100(910)
Hortego Juan)-----	2	600(650)
Hortego Teresa-----	5	1500(650)
Hortego Ana-----	2	600(260)
Hortego Andrés de---	10	3000(1400)
Miguel Juan de-----	4	1200(260)
Miguel Teresa-----	7	2100(910)
Miguel Andrés Andrés de	8	2400(1060)
Miguel Juan Manuel---	2	600(260)
Pablo Juan de-----	3	900(390)
Pascual Juan de-----	3	900(390)
Pascual María-----	8	2400(1040)
Pérez Hortego Juan---	2	600(200)
Pérez Hortego Bartolomé	4	1200(560)
Pérez Hortego Andrés---	9	2700(1170)
Texedor José-----	1	300(130)
Vicente Juan-----	4	1200(560)

CASAREJOSPROPIETARIOS DE CARRETAS Y SUS GANANCIAS

<u>PROPIETARIOS</u>	<u>CARRETAS</u>	<u>GANANCIAS</u>
Antón Manuel de-----	3 -----	900(390)
Antón Bartolomé-----	1 -----	300(130)
Antón Peña Juan-----	1 -----	300(130)
Barrio Benito Franco.	4 -----	1200(520)
Barrio Francisco-----	7 -----	2100(980)
Barrio Angela-----	8 -----	2400(1040)
Barrio Juan Antonio--	4 -----	1200(520)
Barrio Juan-----	1 -----	300(130)
Barrio María-----	20 -----	6000(2600)
Benito Miguel Alfonso-	6 -----	1800(840)
Benito Manuela-----	2 -----	600(260)
Benito Ana-----	1 -----	300(130)
Berzosa Hortego Manuel-	10 -----	3000(1300)
Benito Domingo-----	5 -----	1500(700)
Contretas Manuel-----	8 -----	2400(1040)
Corral Juan Ramón-----	4 -----	800(520)
Cuesta Juan de la-----	1 -----	300(130)
<i>GONZALEZ RUIZAN</i> Juez Lorenzo-----	2 1 -----	600(260) 300(130)
Juez Sastre Juan-----	1 -----	300(130)
<i>Hernando Jollé</i>	1	300(130)

PROPIETARIOS	CARRETAS	GANANCIAS
Los a Manuel de-----	8 -----	2400(1120)
Losa Juan de-----	2 -----	600(260)
Losa Francisco-----	18 -----	5200(2520)
Miguel Berzosa Juan--	2 -----	600(260)
Miguel Hernando fco.--	2 -----	600(260)
Miguel Juan de-----	1 -----	300(130)
Miguel Cayetano-----	8 -----	2400(940)
Miguel Bartolomé de---	4 -----	1600(520)
Miguel Berzosa Manuel de	7-----	2100(980)
Miguel Jos'e-----	9 -----	2700(1170)
Miguel Miguel de-----	1 -----	300(130)
Miguel Juan de-----	10 -----	3000(1300)
Miguel Darío Juan-----	4 -----	1200(520)
Miguel Benito Juan de	2 -----	600(260)
Miguel Manueka de----	2 -----	600(260)
Miguel Benito Manuel--	14 -----	4200(1960)
Miron Francisco-----	1 -----	300(130)
Nicolás Tejedor Juan de	7-----	2100(910)
Nicolás Juan de-----	9 -----	2700(1170)
Nicolás Francisco-----	3 -----	900(420)
Nicolás Juan Manuel--	5 -----	1500(700)
Pérez Miguel-----	4 -----	1200(520)

Nicolás Juan Ma

PROPIETARIOS CARRETAS GANANCIAS

Pérez Andrés-----	1 -----	300(130)
Texedor Francisco-----	10-----	3000(1300)
Teresa Catalina-----	14 -----	4200(1960)
Teresa Juan-----	6 -----	1800(840)
Teresa Alfonso-----	11 -----	3300(1540)
Texedor Pedro-----	3 -----	900(420)

QUINTANAR DE LA SIERRA(1664-1669)PROPIETARIOS DE CARRETAS Y SUS GANANCIAS.

<u>NOMBRES</u>	<u>NÚMERO DE BUYES</u>
Alonso Andrés de-----	33
Blanco Bartolomé-----	20
Calvo Juan-----	71
Carpintero Andrés -----	16
Collado Pedro-----	12
Collado Pedro-----	10
Collado Francisco-----	33
Conde Francisco-----	23
Hernando Juan de-----	16
Ibáñez Andrés -----	43
Martínez Manuel-----	20
Martínez Antonio-----	17
Molero Pedro-----	18
Nicolás Juan de-----	4
Nicolás Andrés de-----	16
Pablo Juan-----	16
Pablo Cristobal-----	20
Pascual Juan-----	13
Peñas Juan de las-----	28
Rioxa Francisco de-----	11
Sancho Juan-----	26

NOMBRES	NUMERO DE BUEYES
Sancho Juan-----	18
Santos Manuel-----	20
Simón Juan de-----	121
Ucero Santos de-----	13
Ucero Juan de-----	20
Ucero Pedro de-----	24

Hay 15 mozos con un promedio de 3 bueyes cada uno lo que nos da un total de 45 bueyes.

Además otros 132 vecinos y habitantes con un promedio de 4 bueyes, lo que supone un número de 528 bueyes.

El total de bueyes en dichos años arroja una cifra de 1242 y 414 carretas, con 159 vecinos propietarios.
A.R.Q. s.XVII(1664-1669)

QUINTANAR DE LA SIERRA(1761)PROPIETARIOS Y BUEYES

<u>NOMBRES</u>	<u>CARRETAS</u>
Abad Esteban Juan-----	1 ----
Aldeondo Francisco-----	1
Andrés Cristobal(Cura)----	5
Andrés Molinero Martín-----	3
Andrés Molinero Pedro-----	1
Andrés Pablo José-----	1
Andrés Pablo Juan-----	7
Andrés Pablo Rafael-----	7
Andrés Rioja Pedro-----	5
Barriuso Agustín-----	1
Bartolomé Oliveros Franciscol	
Bartolomé Oliveros Manuel-	4
Cabrerizo Manuel-----	1
Camarero Pedro-----	1
Calle Carpintero-Manuel----	7
Carpintero Manuela-----	4
Carpintero Santiago-----	2
Carpintero Pablo Andrés----	2
Carpintero de Pedro Andrés	1
Conde Pablo Manuel-----	2

NOMBRES	CARRETAS
Covalada Cristobal-----	2 ---
Cuesta Cristobal-----	2
Chapero Naeciso-----	87
Chicote Cayetano-----	1
Chicote Martín-----	
Chicote Pablo Manuel-----	3
Chicote Salas Juan-----	
Domingo Antonio-----	
Domingo Ibáñez Francisco-----	1
Domingo Juanillo Francisco--	2
Domingo Pablo Pedro-----	2
Domingo Peña Juan de-----	6
Domingo Santos Manuel-----	2
Domingo Ucero Antonio-----	
Domingo Ucero Francisco-----	2
Esteban Martín-----	1
Fernandez Iñigo-----	3
García Antonio-----	5
García Sevilla Juan-----	3
Gil Guevara Manuel-----	2

NOMBRES	CARRETAS
Guevara Esteban-----	
Guevara Martín de-----	1
Guevara Chicote Luis-----	
Guevara Huerta Lucas-----	6
Guevara Peñas José-----	3
Guevara Peñas Manuel-----	9
Hernando Manuel de-----	2
Hernando Andrés José-----	
Hernando Hervás Andrés de--	
Hernando Hervás Antonio----	
Hernando Sastre Francisco--	2
Hernando Vitoria Juan-----	
Ibáñez María -----	4
Ibáñez Esteban-----	3
Ibáñez Barguilla Pedro-----	20
Ibáñez Barguilla José -----	3
Ibáñez Hernando Juan-----	
Lázaro Benito José-----	
López Cosme-----	8
López Raimundo-----	11
López Manuela-----	4

NOMBRES	CARRETAS
López Andrés Manuel-->-----	
López Marcos Juan-----	
López Peñas Juan -----	11
Martín Covalada Manuel-----	9
Martínez Gerónimo-----	5
Martínez Covalada Juan de--	3
Martínez de Pedro Francisco	
Martínez de Pedro Manuel---	3
Martínez Ucero Francisco---	6
Martínez Ucero Pedro-----	12
Martín Ucero Vicente-----	
Medel Lorenza-----	4
Medrano Juan Antonio-----	2
Medrano Rioja Antonio-----	
Molinero Bernardo-----	2
Molinero Hernandez María---	3
Molinero Tablado Francisco-	7
Nicolás Francisco-----	4
Nicolás Martínez Francisco--	2
Neila Francisco-----	
Núñez Manuel-----	
Olaya Gómez Juan de-----	1
Olaya Hermando Juan de-----	8
Olmo Antonio del-----	1

NOMBRES	CARRETAS
Olmo Gil Juan del-----	2
Pablo Catalina-----	5
Pablo Juan Antonio-----	2
Pablo Raimundo-----	3
Pablo Santiago-----	3
Pablo Benito Manuel-----	1
Pablo Domingo Esteban-----	1
Pablo Domingo Manuel-----	1
Pablo Peñas Isabel-----	5
Pablo Rioja Manuelde-----	3
Pablo Ucero Francisco-----	
Pablo Ucero Miguel-----	3
Pascual Santiago-----	
Pedro Francisco de-----	31
Pedro Cuesta Juan de-----	5
Pedro Martinez Francisco de	
Pedro Campo José de las--	
Peñas Molero Francisco las	2R
Rioja Domingo Francisco---	3
Rioja Martinez Isabel de--	16
Santos Baltasar-----	2
Santos Ambrosio-----	11
Santos Nicolás Pedro-----	9
Santos Pablo Bernardo-----	4

NOMBRES	CARRETAS
Santos Pablo Fernando-----	7 --
Sastre Esteban-----	8
Sastre Juan Antonio-----	2
Sastre Josefa-----	6
Sastre Pérez José-----	
Simón Adrián-----	
Simón Andrés -----	18
Simón Tomás-----	11
Simón Rioja D.Juan(cura)-----	2
Simón y Rioxa Francisco-----	3
Ucero D.Pedro-----	11
Ucero Tomás-----	3
Ucero Nicolás Catalina-----	8
Ucero Nicolás Eugenio-----	13
Ucero García Narciso-----	8
Ucero Domingo Juan de-----	1
Ucero Sanz Francisco-----	1
Ucero Molinero Francisco-----	2
Ucero Sanz Juan-----	1
Vela Molero Pedro-----	17
Vicente Manuel-----	20
Zayuelas Adrián-----	6
Zayuelas Francisco-----	

QUINTANAR DE LA SIERRA
PROPIETARIOS Y BUEYES (1811)

<u>NOMBRES</u>	<u>BUEYES</u>
Alonso Rafael-----	2
Alonso Juan de-----	6
Andrés Carlos -----	9
Andrés Antonio-----	3
Andrés Cosme de-----	18
Andrés Cristobal de-----	48
Ayuso Mateo-----	3
Ayuso Manuel-----	3
Bartolomé Antonio-----	3
Bartolomé Domingo-----	4
Borja de Pedro Francisco--	14
Camarero Martín-----	1
Camarero Pedro-----	1
Camarero Antonio-----	5
Conde Antonio-----	5
Cuesta Manuel-----	26
Cuesta Ramón-----	2
Chapero Luis-----	21
Chapero Catalina-----	3
Chicote Lorenzo-----	6

NOMBRES	BUEYES
<i>Chicote</i> <i>Manuel de Juan</i>	
Chicote Martinez Manuel-----	3
Domingo Isabel-----	4
Domingo Mauricio-----	1
Domingo Manuel-----	31
Domingo Francisco-----	29
Domingo Ambrosio-----	8
Domingo Agustín-----	2
García Antonio-----	11
García Pedro-----	3
Gil Chapero Manuel-----	3
Guevara Francisco-----	5
Hernando Tomás-----	3
Hernando Domingo-----	5
Hernando Francisco-----	3
Ibáñez Ruiz Juan-----	78
López Rafael-----	64
López Juan Antonio-----	7
López Bernardo-----	6
López Francisco-----	15
López Pedro-----	14
López Tomás-----	17
López Juan Manuel-----	12

NOMBRES	BUEYES
Mancio Gabriel-----	11
Martinez Cristina-----	11
Martinez Agustín-----	11
Martinez Lorenzo-----	37
Mateo Nicolás-----	10
Mateo Luis de-----	56
Mateo Manuel-----	1
Mauricio Manuel-----	27
Medel Tomás-----	6
Medel Vicente-----	5
Medrano Fernando-----	32
Pablo Lorenzo de-----	6
Pablo Juan Manuel-----	14
Pablo Gil Francisco-----	36
Pablo Martinez Francisco---	3
Pedro Ana de -----	5
Pablo y Pablo Francisco----	11
Pablo Ucero Francisco-----	15
Pedro Matías de-----	19
Pedro Narciso de-----	28
Pedro Lorenzo de-----	15
Pedro María Antonia de----	17

NOMBRES	BUEYES
Pedro Chapero Juan de-----	2
Pedro Martinez Manuel-----	4
Pedro Martinez Francisco de	13
Pedro Pablo Francisco de---	27
Pedro Pablo Juan-----	13
Pedro Ucero Viudad de-----	3
Pérez Bonifacio-----	1
Rioxa Felipe de-----	5
Rubio Juan-----	21
Rubio Juan Antonio-----	1
Santos Francisco-----	6
Santos Catalina-----	21
Santos Chapero Francisco---	31
Santos Domingo María-----	2
Sastre Juan -----	4
Sanz Lorenzo-----	3
Sanz Victores-----	11
Simón Eugenio-----	10
Simón Miguel-----	26
Simón Adrián-----	19
Ucero Rafael-----	3
Ucero Manuel Alberto-----	8
Ucero de Pedro Francisco---	3
Ucero Gerónima-----	3
Zayuelas Francisco-----	4

QUINTANAR DE LA SIERRAPROPIETARIOS DE BUYES (1838)

<u>NOMBRES</u>	<u>BUYES</u>
Alonso Juan de-----	2
Alonso Manuel-----	3
Andrés Julian-----	1
Andrésn Antonio-----	6
Ayuso Rosa-----	8
Ayuso Fermín-----	9
<i>Ayuso Manuel</i> Bartolomé Baltasar-----	2
Bartolomé Francisco-----	3
Bartolomé Salvador -----	9
Bartolomé Antonio-----	5
Bartolomé Domingo-----	8
Benito Antonio-----	17
Camarero Pedro-----	18
Conde Eugenio-----	4
Covaleda Teresa-----	8
Camarero Ramón-----	10
Chapero Victor-----	28
Chapero D.Luis-----	70
Chapero Pedro-----	10

NOMBRES	BUEYES
Chicote Medrano Antoni-----	9
Chicote Fernando-----	9
Domingo Juan de-----	18
Domingo Ambrosio-----	7
Domingo Andrés -----	3
Esteban Gabriel-----	1
Esteban Fernando-----	6
Fernandez Alonso-----	10
Guevara Ramona-----	3
Guevara Francisco-----	4
Guevara Antonia-----	5
Guevara Lorenzo-----	3
Guevara Camarero Juan-----	2
Guevara Heribando Juan-----	6
Hernando Lorenzo-----	2
Hernando Manuel-----	1
Hernando Felipe-----	24
Hernando Miguel-----	6
Hernando Nicolás-----	13
Hernando Pablo Juan-----	8H
Hernando Vitoria Francisco--	5
Ibáñez Bernardo-----	2
Ibáñez Juan -----	66

NOMBRES

BUEYES

López Joaquín-----	51
López Vicente-----	13
López Ayuso Francisco-----	17
López Huerta Francisco-----	13
Lucio Francisco de-----	5
Martinez Jacinto-----	8
Martinez Agustín-----	5
Martinez Juan-----	10
Martinez Lorenzo-----	3
Martinez María-----	23
Martinez Gerónimo-----	7
Mateo Juan de-----	9
Mateo Luis de..-----	35
Mateo Cipriano-----	1
Medrano Francisco-----	39
Medrano Vitores-----	18
Medrano Antonio-----	9
Ortego Simón-----	8
Pablo Isabel-----	4
Pablo Carlos-----	2
Pablo Juan-----	7
Pablo Nicolás-----	9

NOMBRES

BUEYES

Pablo Hernando Francisco-----	2
Pedro Martinez Francisco de---	18
Pablo Martinez José-----	13
Pascual Lorenzo-----	2
Pedro Tomás de-----	27
Pedro Miguel de-----	10
Pedro Pedro de-----	10
Pedro Ildefonso de-----	15
Pedro Lorenzo de-----	46
Pedro María de-----	60
Pedro Francisco Borja-----	15
Pedro Ignacio de-----	5
Pedro Santos Juan de-----	7
Pedro Simón Francisco de---	2
Plaza Manuel de la-----	3
Rioja Felipe de-----	2
Rubio Juan-----	7
Sala Antonio de la-----	3
Santos Pedro-----	8
Sanz Felipe-----	14
Sanz Manuel-----	14
Sastre Juan-----	5
Sastre José-----	5

NOMBRES	BUEYES
Simón Andrés-----	2
Ucero Leandro-----	3
Ucero Francisco-----	4
Ucero Bernardo-----	4
Ureta Francisco-----	26
Zayuelas Francisco-----	1

SUELDOS. GANANCIAS. INGRESOS.

Hemos dicho que los ingresos de las 4884 carretas de puerto a puerto, eran 1.953.600 reales. Si estos ingresos los dividimos entre los propietarios, nos daría una media de ganancias de 1.808 reales año. Y las ganancias por carreta, de unas 400 reales. Pero este no se ajusta a la realidad.

Veamos un cuadro con los sueldos de los diferentes trabajadores de la carretería en los pueblos de la Hermandad Burgos Soria:

Pueblos

(b)	<u>carreteros</u>	<u>Mayor</u>	<u>al</u>	<u>Aperad.</u>	<u>Ay.</u>	<u>Aper.</u>	<u>Past.</u>	<u>Ay.</u>	<u>Pas.</u>	<u>Gañ.</u>	<u>Ay.</u>	<u>Gañ.</u>
	Palacios	600	550	500	450					400		
	Vilviestre	606	505	440	400					380		
	Quintanar	700	650	600	600					550	550	
	Canicesa	600	550	500	450					380		
	Regumiel	600	500	500	450					380		
	Duruelo	900	800		600					300		
	Covalada	1000	900		660					400		
	Mel. de Salda	1500	1100	860	680					980	570	
	Navaleno	600	550	400	440					330	300	
	San Leonar.	600	550	400	440					330	300	
	Casarejos	600	550	400	440					330	300	
	Vadille	600	550	400	440					350	300	
	Hentoria	600	500	400	440	400				370	300	

(b).-Mayor, Aperador, Ayudante de Aperador, Pastero, Ayudante de pastero, Gañán y Ayudante de Gañán.

La mayoría de los trabajadores de carreterías llevaban una o más carretas en la empresa y así aumentaban sus ingresos. (406)

Tenemos relación de las ganancias de cada trabajador por días. Y así en Navaleno, el Mayoral ganaba 5 Reales diarios; el aperadar 4 Reales y quartillo; el pastero, 4 reales y el gañán 3 reales y medio. Trabajaban todos 280 días al año. (407) Según estos baremos, las ganancias de los mismos en esos días, serían: Mayoral, 1400 reales; Aperadar, 1190; Pastero, 1120; y gañán, 980 reales. En estas cantidades van englobadas, sin duda, las cantidades por comida, ropa, etc. Si las descontamos del total venimos a tener un líquido similar al reflejado en la tabla. Lo mismo nos sucede con las reflejadas en la tabla con respecto a Duruelo, Covalada y Salduero que llevan englobadas antedichas cantidades.

Las carreterías, normalmente, eran de varios propietarios pues ya hemos visto que solamente 22 en toda la Hermandad podían disponer de ellas completas.

El Mayoral que llevaba la contabilidad, era el encargado de señalar al final de la campaña las pérdidas o ganancias, pues la empresa se llevaba en un especial régimen de tipo aparcería.

La ganancia media que da el Catastro por carreta es de 300 reales o 120 según fuera de puerto a puerto o churra.

Al sueldo que les correspondía por su cargo en la carretería, habría que sumarles lo correspondiente a las ganancias de las carretas que llevaban.

Sen muchos los ejemplos que nos muestran los trabajadores que llevan carretas. En Quintanar había 6 mayores con dos carretas; 16 pasteros con una e dos carretas; 13 gañanes con una e dos carretas. (408) En esta proporción encontramos en los demás pueblos de la Hermandad.

Además del sueldo e ingresos por sus respectivas carretas, cada trabajador percibía una cantidad para calzado, vestido y manutención. Dicha cantidad, variaba entre 440 y 500 reales. (409)

Ganancias de carretas en los diferentes pueblos carreteros.

Palacios, 300 reales; Vilviestre, 300; Quintanar, 300; Canicosa, 300; Regumiel, 300; Hontoria, 350; Duruelo, 360; Covalada, 340; Salduero, 340; San Leonardo, 350 y Navaleno, Casarejos y Vadilo, lo mismo que S. Leonardo. Navas y La Aldea, como Hontoria.

Según la contabilidad de los carreteros, después de los descuentos, venían a quedarles entre 150 ⁻¹⁷⁵⁻²⁰⁰ las carretas de puerto a puerto y 75 reales las churras.

Pero observamos que estas cantidades son a todas luces falsas, pues las diferencias en las declaraciones

son grandes y en los libros particulares (410) para iguales años las ganancias son mayores.

Como curiosidad, el Juez Subdelegado, responsable de las declaraciones para la única contribución en los pueblos de S. Leonardo y Hontoria del Pinar, se dió cuenta de las grandes diferencias entre las declaraciones por los mismos conceptos en ambos pluebos y mandó que se nombrara una comisión formada por trabajadores que no estuvieran influidos por sus amos para averiguar la cantidad exacta. Después de nombrada salió una cantidad similar en dichos pueblos. Pero es casi seguro que no fue tampoco la verdadera, pues los de la comisión dicen al final de su informe, que es difícil saber unos con otros las ganancias" y "suplican al Juez Subdelegado se sirva ver los memoriales de sus posesiones". (411)

Dice el Juez Subdelegado:

"...que en la utilidad de carretas van tan desiguales...dejándose ver la misma diferencia en salarios de criados y pues siendo público y notorio que los carreteros se mantienen, visten y calzan y a sus mujeres y familiares con esplendidez además de aumentar sus caudales, no se hace creíble lo puedan hacer con tan corta utilidad y menos el que los escribientes la logren mayor que ellos pues estimando a un mayoral en Ontoria 100 ducados, 1000 reales a un aperador, 940 a un pastero, 900 a un ayudante de aperador, 870 a un gañán

y 800 a un ayudante de gañán, se ajusta que sus amos necesitan 14 ó 15 carretas para ganar lo mismo que ellos, lo cual notablemente repugna porque un mediano traficante sólo tiene 7 u 8 carretas". (410)

Vemos bastante claro que los señores de carretería mentían descaradamente. El razonamiento que les hace el Juez Subdelegado es claro. Las declaraciones de S. Leonardo no podían ser verdaderas. Apesar de so no va a lograr la verdad y, es normal, que los comisionados, como trabajadores que dependían de esos amos, no dijeran tampoco la verdad al tratarse de perjudicar a sus amos.

Ante tantos conflictos, hemos tomado como ganancia por carreta la cantidad de 300 -400 reales para calcular los ingresos de los propietarios, .

Ingresos de los propietarios de la Hermandad según las carretas de cada uno

279 con una carreta tendrían unos ingresos de 400 Rls.
 196 de 800 Rls.; 109 de 1200 Rls.; 84 de 1600 Rls.; 58 de 2000 Rls.; 31 de 2400 rls.; 25 de 2800 rls.; 21 de 3200 Rls.;
 9 de 3600 Rls.; 23 de 4000 Rls.; 8 de 4400 Rls.; 11 de 4800 Rls.; 6 de 5200 Rls.; 4 de 5600 Rls.; 9 de 6000 Rls.;
 3 de 6400 Rls.; 3 de 6800 Rls.; 6 de 7200 Rls.; 1 de 7600.;
 7 de 8000.; 1 de 8400.; 1 de 8800.; 2 de 9200.; 2 de 9600.;
 5 de 10000.; 1 de 10400.; 1 de 10800.; 2 de 11200.; 4 de 12000.;
 1 de 14000.; 1 de 16000.; 4 de 18800.; 1 de 20.000.;
 y 2 de 20800.

Valor y ganancias de la Junta y Hermandad Burgos-Soria.

15.146 bueyes de trajino a 700 Reales...	10.602.200	Rls.
2.700 Bueyes de labor a 600 Reales...	1.620.000	"
6.234 carretas a 80 Rls, carreta.....	498.720	"
4884 carretar trajino .Aperos a 45 rls.	219.780	"
1350 idem churras .Aperos a 8 Rls, una.	10.800	"
4884 idem trajino. Sacos y costales a 8r.	39.072	"
180 carreterías a 1 caballo de mayoral por carretería. 125 Rls, caballo....	22.500	"
180 idem a los pollinos por carretería a 150 el total.....	27.000	"
Otros: comederas, jaulas, cencerros, etc. a 300 Rls. por carretería en 180 carreterías.....	54.000	"

Total de capital inmovilizado 13.094.072 "

Total trabajadores en la Hermandad 1336.

Total propietarios de la Hermandad :1024.

Si dividimos el total del inmovilizado entre los propietarios hallaremos la media de los capitales de los propietarios que sería: $13.094.072 : 1024 = 12.787$ Rls.

Ganancias totales de las carreterías: Al año.-

4884 carretas de trajino a 400 rls. = 1.953.600 Rls.

1350 idem. churras a 100 Rls. = 135.000 "

Total ganancias.... 2.088.600 "

Suponía tener colocado el dinero a un 45% aproximadamente.

Grandes capitales carreteros (c)

Junto a los ingresos de los trabajadores y los propietarios con pocas carretas, debemos destacar a los propietarios que tienen carretería completa y que, según hemos visto, son 22 en la Hermandad. Entre estos destacan 4 con dos carreterías; estos son los que podemos llamar grandes capitales carreteros. Sus ingresos podemos cifrarlos en más de 20.000 Reales.

Si consideramos el valor hallado en otra parte del este trabajo para una carretería en 63425 ptas, el capital de estos señores dedicado al transporte sería de 134.850 Reales.

A todo esto tenemos que sumarles los ingresos por agricultura, el valor de los terrenos, el valor de otro tipo de ganados, como ovejas, cabras, cerdos, lo que supondría cantidades muy elevadas en capital inmovilizado y en ganancias. Debemos tener en cuenta que en pueblos, como Salduero, había carreteros con dos carreterías, casi completas, Miguel de Pablo, Vicente Arribas, Pedro Gerónimo Pérez y Diego Herrero, que además eran propietarios de 640 cerdos y más de 10.000 cabezas de ovino.

Es normal que estos señores tuvieran ganado en becerros, chorro, novillos, etc.

(c) Los cálculos están hechos de acuerdo con los datos del Catastro.

Juan Hernando Martín y Francisco Rexas Ovejero fueron dos de los grandes capitales carreteros de la Aldea del Pinar; Juan de Simón, Narciso Chapero e Ignacio Chapero lo fueron en Quintanar; Gabriel Mancio y Miguel Martín, en Palacios; José Pablo Gómez y Antonio Rubio en Vilviestre; Andrés Cuesta y Nicolás Mateo, en Canicosa; Manuel Gallego Rexas, Juan Sanz Rexas; Cosme Sanz Rexas, Juan Teresa Llorente, Manuel Teresa Miguel y Sebastián Teresa Miguel en Hontoria; Juan Gómez García, Ana Rexas Navazo, Juan Sanz Sanz, fueron también grandes capitales de la Aldea; Leonardo Peñas, de San Leonardo.

Todos estos carreteros podíamos decir que eran los privilegiados por sus ingresos y propiedades. Todos tenían más de una carretería completa.

Para saber el nivel de ingresos y ganancias de los carreteros vamos a compararles con otros sueldos e ingresos de diferentes trabajadores de la época.

En San Leonardo: Alcalde Mayor, 700 Reales; Ziruja-
nel 800 Reales; Escribano de número, 2200; Boticario, 1628;
Guarda devacas, 800 Reales; Guarda de panes, 500; Guarda
de dehesa, 400; pastor, 330; mesonero, 400; tabernero, 200.

En Navaleno: Sacristán y fiel de fechos, 400; por sa-
cristán 230 y por riel de fechos, 170; pastor lanar y ca-
brío 400.

En Vadillo: guarda, 150 Reales.

En Quintanar: 4500 Reales entre Quintanar, Neila y Regumiel; Cirujano, 1800; Escribano, 300; Sacristán y maestro 1026 (219 le dan los padres); sastre 3 Rls. día y trabaja 170 días al año, o sea 510 Rls.; alguacil, 6 Rls. día en 170 días, 1020 Rls.; herrero, 1100 Rls.; arquitecto, 1320 Rls. en 200 días .

En Palacios: Boyeros 225 Rls. c. todo el año de pastores, 380 Rls.

En Honteria: Fiel de fechos 510 Rls. y 100 por notaría; cirujano, 1200 Rls. sacristán, 1100; carpinteros, 1400; sastre, 600; tejedor, 3000; herrero, 250.

Con estos sueldos de la misma época, podemos hacernos una idea más o menos aproximada de cómo vivían los carreteros en el aspecto económico.

Si a los sueldos antedichos les quitamos los 450 o 500 Reales que les daban por manutención y ropa o se lo sumamos a los sueldos de los carreteros, nos damos cuenta que la vida del carretero tiene un nivel alto en proporción a los demás sueldos. Nos hace comprender las palabras del Juez Subdelegado cuando dice:

"siendo público y notorio que los carreteros se mantienen, visten y calzan y a sus mujeres y familiares con esplendidez además de aumentar sus caudales..." (413)

Palabras que muy bien tienen cabida en el contexto socio-económico de los carreteros de la Hermandad.

Aunque se ha efectuado el estudio sobre un siglo en el que contamos con más datos, podemos hacerlo también sobre el XVII y XIX, pues tenemos datos suficientes para poderlo hacer;

En 1665, se ha visto que iban las carretas de la Hermandad a llevar 60.000 fanegas de grano a los ejércitos catalanes. Para ello necesitarían entre 3000 y 4000 carretas. Se dice que iban con más de 1000 carretas. (414)

También sabemos que Quintanar tenía de 1664 a 1669, 1124 bueyes, Salduero, en 1667 tenía 1350. Por otra parte, los transportes de madera en el primer cuarto del siglo XVII son abundantísimos; en la segunda mitad también los de armamento, munición, artillería, para los ejércitos coincidiendo con las guerras de Cataluña y Portugal.

Después de estas guerras, debido a las pérdidas de ganado, personas, etc., hubo una cierta disminución del transporte, hasta la última década en que empezó una recuperación ambiciosa. Quizás en la primera mitad del XVII hubiera más carretas que en el XVIII, aunque disminuyeran en la segunda. Pero llegamos a la conclusión de que durante el siglo XVII hubo cuantitativamente el mismo número de carretas, más o menos que el siglo siguiente.

De ahí que, considerando los salarios de la época, podemos llegar a la conclusión de que los carreteros vivían económicamente muy bien, teniendo unos ingresos similares a los cargos privilegiados: escribanos, cirujanos, boticarios, etc.

Se observa que en este siglo no existen capitales grandes entre los carreteros, lo que nos dice que los grandes capitales serranos de la carretería se han ido haciendo poco a poco acumulando ganancias de cada año. La economía de las carreterías estaba más repartida. Lo mismo podemos decir del siglo XVI, siendo el número normal el de 7 u 8 carretas por propietario.

Durante el siglo XIX, vamos notando un declive profundo y rápido de la carretería principalmente desde 1813 con el decreto de acetamientos.

El declive lo vemos en Quintanar: en 1811, 1258 carreyes; en 1838, 1064 y en 1852, 886 bueyes. El auge que había experimentado la Hermandad a finales del XVIII y principios del XIX, apesar de las dificultades, se ve truncado. Los carreteros emigran.

Por los diferentes cargamentos de sal, principalmente, por ser más regulares y contar con series más amplias, podemos llegar a la conclusión de que durante el primer cuarto del XIX las carretas y efectivos, en general, de la Hermandad eran en número similar a las

del siglo XVIII y valen las mismas coordenadas fijadas, considerando, como es natural, las diferencias salariales, aumentos del precio de las cosas, etc.

Pasada la década de los 30, llega la eliminación de los privilegios en el 36 y la carretería cae en punta, aunque continúe hasta la década de los 60.

La madera es uno de los materiales que dan más trabajo a los transportistas, siguiendo en importancia la sal. En 1851, aún se transportan, cotejadas 56.610 fanegas, lo que nos acercará a una cantidad total de unas 66.000 fanegas. Para transportar esta cantidad de fanegas se necesitarían un número crecido de carretas. Después de 1861, no encontramos apenas cargamentos en las salinas de Poza. En las otras, no encontramos nada a este respecto.

NOTAS 1.3.5.4.

- 353.-Real Provisión de S.M.y Señores del Consejo
(9-7-1823) Imp.Real .Madrid. Ap. Doc. n: 63.
- 354.-A.G.S.Reyes.leg.44 (9-12-1485)
- 355.-A.G.S. Reyes fol.178(20-1-1489).
- 356.-A.G.S.Consejo Julio 1488 fol.130.
- 357.-A.G.S.Consejo 6-4-1490 leg.17.
- 358.-A.P.Quin.Carta Real 4-7-1591. Ap. Doc. n: 7.
- 359.-A.R.CH.V.Sección Pleitos Civiles. Quevedo
leg.1080-1 fol.2 Ap. Doc. n: 2.
- 360.-A.P.Quin.s.XVI.Pleito clero y concejo .
- 361.-A.P.Quin.s.XVI.Cédulas Reales 1583-1586. Ap. Doc. n: 5-6.
- 362.-A.P.Quin.s.XVI.Cédula Real (4-7-1591). Ap. Doc. n: 7.
- 363.-TUDELA J.:Op.cit.pág.20.
- 364.-A.P.Quin.s.XVII.(1640-1655). Ap. Doc. n: 11-16.
- 365.-A.P.Quin.s.XVII.Cédula Real (17-3-1646). Ap. Doc. n: 14.
- 366.-A.P.Quin.s.XVII.(2-4-1650). Ap. Doc. n: 15.
- 367.-A.P.Quin.s.XVII.(10-4-1655). Ap. Doc. n: 16.
- 368.-A.P.Quin.s.XVII.(1646). Ap. Doc. n: 14.
- 369.-A.P.Quin.s.XVII.(4-3-1664). Ap. Doc. n: 18.
- 370.-A.P.Quin.s.XVII.(3-4-1667). Ap. Doc. n: 22.
- 371.-MADOZ.P.:Diccionario Geográfico Histórico.
10 Vols.Letra "Q".
-N.R.lib.7,tit.7,ley 9.R.O.13-2-y Cédula del Consejo de Estado de Mayo de 1796.

- 372.-A. A. Can. s. XVIII. Privilegio.
- 373.-A. A. Quin. s. XIX(5-4-1818) Apéndice Documento núm. 62
- 374.-A. H. N. Consejo leg. 51197 núm. 2.
- 375.-IDEM.
- 376.-Salduero. Libro de cuentas corrientes de Fco. de Diego y Martinez. Propiedad de Herminio Martinez Latorre.
- 377.-A. H. N. Consejo leg. 51197 núm. 52.
- 378.-Provisión Real de 9 de Julio de 1823. *Ap. Doc. n.º 63.*
- 379.-IDEM.
- 380.-A. A. Cov. Ordenanzas. 8-8-1684, pág. 31.
- 381.-LOPERRAEZ : Descripción histórica del Obispado de Osma. Tomo 2, pág. 3.
- 382.-IDEM.
- 383.-A. A. Vil. s. XVIII. Ordenanzas Municipales (4-4-1752).
- 384.-A. P. Q. Libro de cuentas de Xristobal Mancio *Ap. Doc. n.º 27.*
- 385.-A. A. Vil. Ordenanzas (4-4-1752) art.º 22.
- 386.-IDEM art.º 10.
- 387.-Libro de Cuentas de Xristobal Mancio. A. P. Q. *Ap. Doc. n.º 27.*
- 388.-A. H. N. Sala de Alcaldes de Casa y Corte. Tomo I fols. 149-150 año 1788.
- 389.-FORD H.: Op. cit. págs. 479.
- 390.-A. R. CH. V. Sección Pleitos Civiles. Quevedo leg. 1070-1; fols. 26 al 29. Apéndice Doc. núm. 1.
- 391.-A. H. N. Consejo leg. 51197 núm. 50.

- 392.-A.R.CH.V. Sección Pleitos Civiles. Quevedo
leg.1080 núm.1 fol.2. Apéndice ~~Documento~~ núm.2.
- 393.-A.P.Quin. Cédula Real 4-7-1591. *Op. Doc. n.º 7.*
- 394.-A.R.CH.V. Sección Pleitos Civiles. Lapuerta leg.,
425 fol.20(1656).
- 395.-A.H.N. Consejo leg.51197 núm.8~~51~~- 1-1816)
- 396.-A.H.N. Consejo leg.51197 núm.35 (21-2-1816).
- 397.-A.H.N. Consejo leg.51197 núm.2 (1814).
- 398.-IDEM. Villalpando n.º52(1816).
- 398.-A.D.P. Bur. Catastro Vilviestre, Palacios, Quintanar.
Canicosa, Regumiel, Hontoria, Navas, Aldea.
A.H. Sor. Catastro Covalada, Duruelo.
A.G.S. Catastro Salduero, S. Leonardo, Navaleno,
Vadillo, Casarejos.
- 399.- A.A. Quin. s. XVII; A.A. VIL. s. XVII.
- 400.-A.P. Quin. s. XVII(1667). *Op. Doc. n.º 22.*
- 401.-A.P. Quin. s. XVII(1655). *Op. Doc. n.º 16.*
- 402.-A.P. Quin. s. XVII(1664). *Op. Doc. n.º 18.*
- 403.-A.A. Quin. s. XIX. Libro de propiedades.
- 404.-TUDELA J.: *Op. cit. pág. 17.*
- 405.-KLEINPENNIG : *Op. cit. pág. 43.*
- 406.- A.P. Q. Libro de cuentas de Xristóbal Mancio.
A.D.P. Bur. Catastro Palacios, Vilviestre, Cani-
cosa, Quintanar, Regumiel...
- 407.-A.G.S. Catastro S. Leonardo l.15 fol.271

- 408.-A.D.P. Bur. Catastro Estante 18 tabla 3 núm.1.
409.-A.G.S. Catastro Aldea del Pinar lib.34 fol.143.
A.D.P. Bur. Catastro Hontoria Estante 18 tabla 1
núm.18.
410.-A.P.Q. Libro de cuentas de Xristobal Mancio. *Ap. Doc. n.º 27.*
411.-A.G.S. Catastro S. Leonardo lib.15 fol.271.
412.-IDEM.
413.-IDEM.
414.-A.P. Quin. s. XVII (1640-1655). *Ap. Doc. n.º 13-16.*
415.-

IV.-DEHESAS, TRANSPORTES Y RUTAS!

Dónde pasaban el invierno los carreteros, los bue-
yes y las carretas. Pastos de invierno.

Interesa recordar distintas disposiciones existen-
tes desde antiguo sobre pastos.

Los carreteros tenían privilegios sobre pastos
pues sino no podrían dedicarse al transporte de la ca-
rretería. Los carreteros de la Hermandad Burgos-Soria,
ya en el año 1496 tenía disposiciones a su favor:

"pudiesen seltar a pacer y descansar sus ga-
nados por qualesquier partes no haciende en
los panes y vines..."(415)

"...a recurso del Procurador General de la
Junta y Hermandad de Carreteros de la Caba-
ña Real y sus derramas se libró provisión
en el Consejo a 16 de Setiembre de 1702, de-
clarando que dicho auto se entinde también
con los expresados carreteros, y mandando,
que con ellos se practique en cuanto al re-
glamento, que por él se da, de que todos los
arrendamientos de las dehesas que tenían a-
rrendadas para sus ganados, se reduzcan y ha-
gan por aquel precio que tuvieran en el año
1692, y en cuanto al derecho de la tasa, que
por él se concede a los ganaderos y dueños
de las dehesas, se reservó dar providencia
sobre el precio de las hierbas por cada ca-
beza de ganado según la calidad de ellas,
para el caso de pedirse por sus dueños e por
los carreteros que pastaren las hierbas con
sus ganados.(416)

La eficacia de este decreto fue mínima pues se repitió en 1716, y en 1750 la renta que debían pagar por los pastos se había triplicado con respecto a la fecha del citado decreto. (417)

Los carreteros tenían derechos de posesión de pastos en las dehesas y los propietarios no podían arrendarlas a otros sin el consentimiento de los carreteros arrendatarios. (418)

Esto lo vemos contrastado en los vecinos de Quintanar y Canicosa en un pleito sobre la dehesa de Soto de Macintos (419); en la dehesa de Palomares, de Zamora (420) y de la dehesa de Manzanares (421).

De igual manera lo confirman un vecino de San Leonardo y otro de La Aldea con los propietarios de las respectivas dehesas de Manzanares y Requeje (Zamora); vecinos de Quintanar de la Sierra con las dehesas de Linares (Valladolid) y de Hontoria, con la de Moraleja; los de San Leonardo con las dehesas de Valencia de D. Juan. (422) Este derecho de posesión dió lugar a enfrentamientos entre pueblos, dueños y arrendatarios.

En el mapa de pastos, vemos que las dehesas de invierno no están lejos de los pueblos carreteros y próximas a los lugares de cargamentos. El situar estratégicamente los pastos de invierno, suponía poder efectuar un viaje más durante la temporada.

Ante el incremento poblacional de Madrid, el tener estaciones de pastos de invierno próximas a ella, suponía una gran ventaja y, a la llegada de los Borbones, en 1701, un decreto aseguró a los carreteros los pastos de invierno en la zona dentro de las 24 leguas de Madrid para 3.800 bueyes. (423)

Los pueblos y propietarios presionaron para poder acotar las tierras, y los carreteros estaban en casi continuos pleitos para conservar sus privilegios y poder defender su modo de vida.

En esta línea, consiguieron prioridad sobre la Mesta en los pastos cuando estaban en ruta y, en 1731 los tribunales no eximen de los pastos de invierno comunales a los bueyes trashumantes aunque las ordenanzas urbanas excluyeran de ellos a los ganados de la Mesta. (424)

Esta sentencia dió prioridad a la Cabaña Real de Carreteros sobre la Mesta, por lo que supone uno de los mejores privilegios de la institución carretera.

Con la ley de acotamientos de 1813, sufrieron los pastos grandes travas.

x x x

Sabemos que el contrato por temporada de carretería duraba ocho meses, de abril a Noviembre incluidos.

Pero, ¿dónde pasaban estos ocho meses, los carreteros, los bueyes y los carres o carretas?.

Los bueyes

Después de ocho meses de difícil y agotador trabajo, los bueyes tenían merecido un buen descanso.

En sus rutas anuales, eran el blanco del disgusto de los pueblos por donde pasaban; recibían malos tratos en los pastos comunales, abrevaderos, etc., e incluso eran muchas las horas que pasaban uncidos, a pié firme lo que les ponía irritados. Los privilegios sobre pastos fueron causa de múltiples sinsabores.

En algunos viajes difíciles, como a Cataluña, perdieron más de 400 bueyes; a Portugal, más de 100. Esto nos habla de la dureza del trabajo.

Acabado el año de transportes con tantas penalidades, teniendo en cuenta que los pueblos carreteros eran todos de montaña y, a causa de la crudeza del invierno, no podían ~~en~~ estar en ellos con sus años, los bueyes eran llamados a diferentes lugares para pastar y pasar los meses de invierno, gozando de un merecido descanso.

Cada Asociación o Hermandad tenía unos lugares preferidos para los pastos de invierno.

Los carreteros de Navarredonda y su área, en la dehesa de Balomera (Zamora) y Castelblanco y Extremadura (425) Los de la Comarca de Almedovar del Pinar en Valencia, Andalucía, Valle del Alcudia (426) Los de la Comarca Burgos-Soria a ambos lados del Duero, Extremadura y La Man-

cha(427).

Los bueyes de campo o de labranza, que hacían uno o dos viajes de cortas distancias con las carretas churras u ordinarias, quedaban estabulados durante el invierno en los pueblos carreteros y aprovechaban las dehesas boyales que existían en dichos pueblos: Cañucar en Quintanar; La Nava y Valdehorno en Covaleda; Hornillos, en Palacios; Navalmeral, en Salduero; Hoyas de Henares y Cerrada de Juan Blanco, en Vilviestre, etc.

En un principio, para aprovechar los pastos de verano, no tuvieron apenas dificultades, pero al pasar el tiempo se vieron en la necesidad de alquilar pastos de verano en dehesa que un decreto limitaba a Castilla la Vieja, Extremadura y Andalucía, (428) aunque existieran también en otros lugares del Reino de León (429) y en la Montaña burgalesa (430)

Durante el invierno, pues, la mayor parte de los bueyes lo pasaba en dehesas de invierno. Los contratos de las dehesas solían hacerlos por familias o por cuadrillas de carreteros, pasando de padres a hijos (431) por lo que hubo dehesas que estuvieron arrendadas más de 100 años por las mismas familias. (432)

Estos contratos se hacían, normalmente por seis años y tenían el derecho de prórroga por los años que

quisieran. Podían subarrendarles otro ganadero con los mismos derechos y obligaciones. (433)

En ellos se reflejaban los derechos a abreviar los bueyes y a la estancia de los criados que estaban a su cuidado. (434)

Entre las condiciones, figuran tener derecho a aprovechar todo el pasto, leña, caza y pesca, como normal. (435) Aunque no era siempre así, pues en el arrendamiento de la dehesa de Palomares (Zamora) (436) por dos vecinos de San Leandro y Navaleno a los monjes Jerónimos, dice en la cláusula tercera:

"Que en cuanto a los mozos que se hallen puestos en dicha dehesa para custodiar al ganado u en otra forma puestos por el arrendatario leña alguna sin consentimiento del monasterio y donde éste les mande; y que en uso de ser necesario hacer chezo en dicha dehesa..., se les ha de permitir con la leña que sea necesario para él...

cláusula 4.^a "...así mismo se ha de permitir al dicho Manuel y María Peña arrendatarios, casa y cuadra en dicha dehesa de Palomares para recogerse en las temporales que se halle él con sus ganados en dicha dehesa en el tiempo de este arriendo y lo mismo a los demás sus compañeros que en su nombre permanecan en ella. (437)

Esta dehesa la llevaban arrendada Miguel de Olalla y María Peña por más de un siglo.

Tienen derecho también a chozo, casa y cuadra, como vemos en este documento.

En la escritura de arrendamiento figuraba el precio total del arrendamiento; cantidad que se pagaba en dos partes, una, al entrar el ganado a la dehesa, equivalente al 50% más o menos, y, el otro 50%, antes de la salida. (438)

El arriendo de la Dehesa de Zuarras sabemos que en 1817 fue de 24.000 reales, pagando 12.000 respectivamente a la entrada y salida de dehesa. En este caso la pesca entraba a parte a razón de 100 reales. (439)

Se fijó por ley (440), el Consejo en Madrid a 1, 25, y 27 de Octubre de 1706, D. Carlos IV por resolución del Consejo de 18 de Diciembre de 1804 pactan hacer los pagos al final de los pastos.

Por ley igualmente se fijan los precios máximos que tienen que pagar las cabezas de ganado en cada dehesa según la calidad de las hierbas sin que pueda exceder de seis reales cada cabeza en Extremadura; en los de Andalucía y Castilla la Nueva se fija en 5 reales por ser hierbas de peor calidad. Al fijar estos precios se dice que los que tuvieran arrendados ya anteriormente las dehesas sigan con los mismos precios de 1692.

A esta ley tuvieron que recurrir muchas veces los carreteros al querer aumentar el precio del arrien-

de los propietarios. Así lo hicieron Pedro Gil, Francisco Juanillo, Martín Andrés y Juan de Rioxa vecinos de Quintanar y Canicosa en pleite seguido por la dehesa de Macintos. (441)

Los derechos que se cobraban por los pastos a la entrada y salida de las dehesas, eran diferentes, según las dehesas y los años:

En 1732, vemos que se cobran 17 maravedís por res a la entrada y 14, a la salida (442). En la dehesa de Tubilla, el mismo año, 34 de entrada y 14 1/2 de salida. (443) En 1736, 21 de entrada y 17 de salida. (444)

En el Contrato que efectúa Juan Ibáñez (Quintanar), con Juan Silíceo asentista de S.M.:

"...antes de cargar a rracon de diez y seis reales por cada una de las dichas fanegas para efecto de sacar los ganados de la carretera de las dehesas donde han estado ynbernando..." (445)

Per hivernadero de 90 bueyes a 33 Reales (446)

Se observa que se cobra algo más a la entrada que a la salida de dehesa.

Cuando se trata de dehesas que pertenecen a los pueblos de carreteros, los derechos son bastante más bajos, como podemos ver en las dehesas de Hoyas de Henares, Cerrada de Juan Blanco, Cañuecar, La Nava... (447)

Bien es verdad que para entrar a estas dehesas, existe un límite en ganado y días que como máximo son 6.

Las carretas

Hemos visto que los bueyes pasaban el invierno en las dehesas; pero no todos lo hacían. Los bueyes que estaban en mejores condiciones y los ya viejos que debían remudar eran los que llevaban las carretas a los pueblos. Cada pareja de bueyes estaba encargada de llevar otras en una especie de encadenamiento a la rabera de los carros guía. Volvían de vacío en un 90%. En su retorno llevaban algo de trigo, harina, garbanzo, pienso para los ganados... y otras subsistencias necesarias para sus casas y las de sus pueblos. (448)

Cada carreta guía llevaba amarrada a su "rabera", final de la pértiga, otra carreta y a ésta otra... y así hasta preparar una caravana con todas camino de los pueblos de la Hermandad Burgos-Soria.

Las carretas llegaban bastante averiadas del trajine y durante el invierno se reparaban y preparaban todas. Para ello los pueblos concedían madera abundante de sus montes y gratuita o semigratuita, pues los reyes concedían para estos efectos privilegios especiales. (449)

"Otrosí ordenaron que el que quisiese hacer pértigas y timones para carretas de pinos secos las puedan hacer con que no puedan cortar de tres pinos arriba estando juntos". (450)

"Decreto que se hizo para dar y repartir por vecinos los tres mil pinos que el rey concede a esta villa para el edificio de casas

y sus reparos, construcción de carretas, para tabla, madera, aros y gamellas cada un año...
(451)

En todos los pueblos de la Hermandad tenían privilegios desde muy antiguo y derechos consuetudinarios, para poder utilizar la madera que necesitaban para el arreglo, reparo y construcción de sus carretas.

Una vez dispuestos todas las carretas, los aperadores las revisaban antes de partir al trajine en el mes de marzo; y de la misma manera que habían llegado a los pueblos, volvían a recoger los bueyes a las dehesas si la carga estaba próxima a ellos. De lo contrario eran los que estaban en las dehesas los que volvían a "buscar los carros". (452)

Los carreteros

Sabemos que varios carreteros se quedaban en las dehesas de invierno al cuidado de los bueyes:

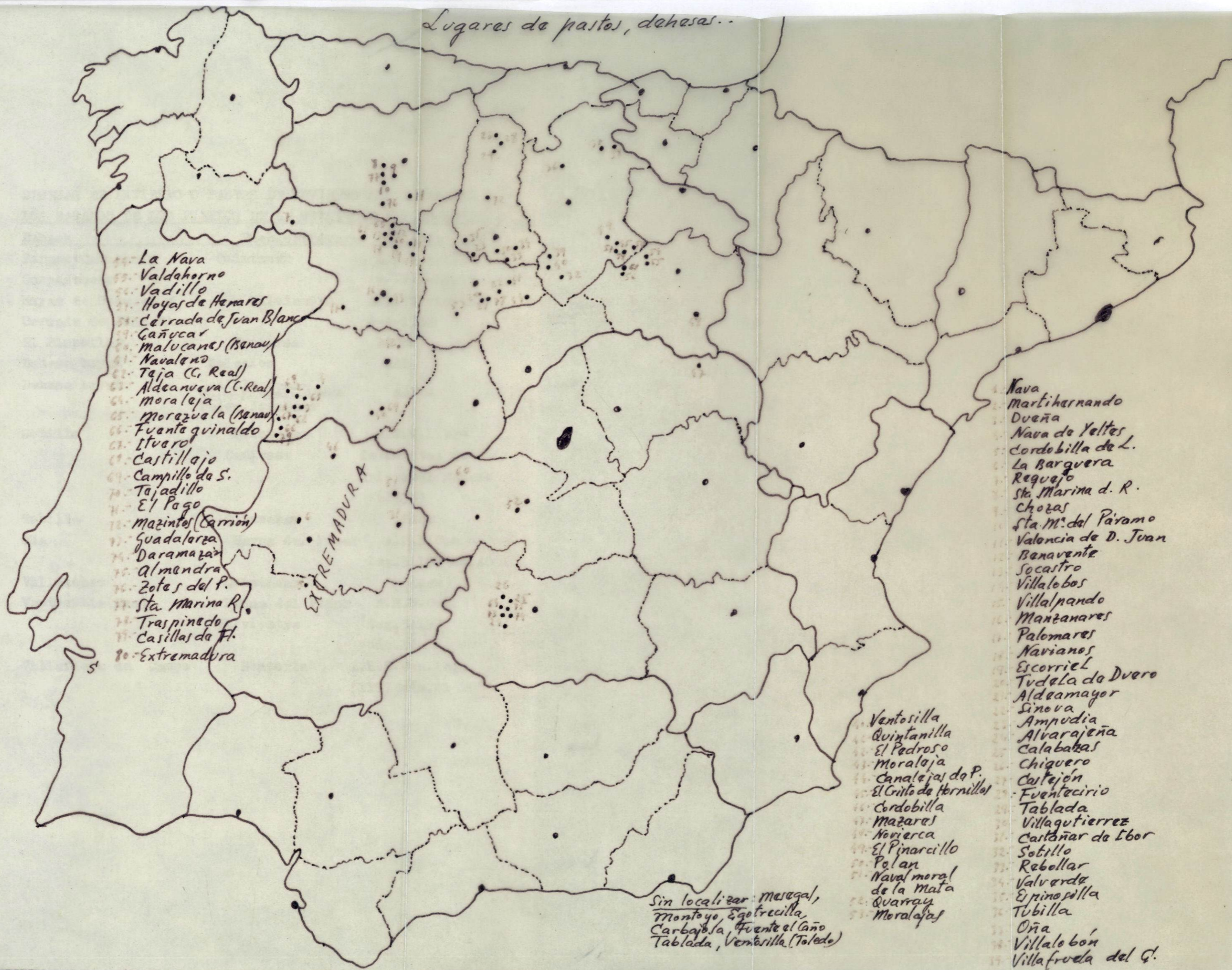
"Que en cuanto a los mozos que se hallen en dicha dehesa para la custodia del ganado... y así mismo se ha de permitir al dicho Miguel y María Peña arrendatarios, casa y cuadra en dicha dehesa de Palomares para recogerse en las temporadas que se halle él con sus ganados en dicha dehesa". (453)

En las dehesas se quedaban, como mínimo, dos pastores y, si eran muchos los bueyes, algún mozo gañán. A veces éste suponía no poder cumplir con algunas obligac

ciones fundamentales e íntimas como podía ser el casarse. Conocemos casos en que algún carretero tuvo que casarse por poder (Juan Alense) "mediante a que tiene precisión de ausentarse a su trajino de carretas, y por lo mismo no puede asistir a su desposorio". (454)

Pero la mayor parte de los carreteros volvían durante el invierno a sus casas. Allí, después de su temporada de migración temporal, disfrutaba de la compañía familiar, sembraba el poco grano que podía, preparaba leña para el hogar, arreglaba sus casas, preparaba la ropa y efectos para el trajino, tumbaba los pines para gamellas, tauretes, aros, carretas, trillos... y construían y arreglaban las carretas para la lucha en las duras rutas del trabajo diario.

Lugares de pastos, dehesas...



- 14. La Nava
- 15. Valdehorno
- 16. Vadillo
- 17. Hoyas de Aemeres
- 18. Cerrada de Juan Blanco
- 19. Cañucar
- 20. Malucanas (Benav)
- 21. Navalena
- 22. Taja (C. Real)
- 23. Aldeanueva (C. Real)
- 24. Moraleja
- 25. Morazuela (Benav)
- 26. Fuentequinaldo
- 27. Ituro
- 28. Castillajo
- 29. Campillo de S.
- 30. Tajadillo
- 31. El Pogo
- 32. Mazintos (Carrion)
- 33. Guadalarza
- 34. Daramazán
- 35. Almendra
- 36. Zotes del P.
- 37. Sta. Marina R.
- 38. Traspinedo
- 39. Casillas de Ft.
- 40. Extremadura

EXTREMADURA

- 41. Nava
- 42. Martihernando
- 43. Dueña
- 44. Nava de Yeltes
- 45. Cordobilla de L.
- 46. La Barguera
- 47. Reguejo
- 48. Sta. Marina d. R.
- 49. Chozas
- 50. Sta. M. del Páramo
- 51. Valencia de D. Juan
- 52. Benavente
- 53. Socastro
- 54. Villalobos
- 55. Villalpando
- 56. Manzanares
- 57. Palomares
- 58. Navianos
- 59. Escorriel
- 60. Tudela de Duero
- 61. Aldeamayor
- 62. Sinova
- 63. Ampudia
- 64. Alvarajeña
- 65. Calabazas
- 66. Chiquero
- 67. Costejón
- 68. Fuentecirio
- 69. Tablada
- 70. Villagutierrez
- 71. Castañar de Ebor
- 72. Sobillo
- 73. Rebellar
- 74. Valverde
- 75. Espinosilla
- 76. Tubilla
- 77. Oña
- 78. Villalobón
- 79. Villafruda del G.

Sin localizar: Mesegal,
Montoyo, Egotequilla,
Carbajosa, Fuente el Caño,
Tablada, Venosilla (Toledo)

DEHESAS DE INVIERNO O PASTOS DE INVIERNO DONDE PASABAN
LOS GANADOS DE LOS PUEBLOS DE LA HERMANDAD BURGOS-SORIA.

<u>Dehesa</u>	<u>Pueb. carretero</u>	<u>Fuente</u>
Burgos: Cañucar y Campodehesa	Quintanar	A. A. Q. s. XVI s. XVII-XVIII
Hoyas de Henares y Cerrada de Juan Blanco	Vilviestre	A. A. Vilviestre 4-4-1752
El Pimpollar	Canicosa	AACan
Dehesa boyal	Palacios	AAP
Dehesa boyal	Vadillo, Casa- Hontoria, Navas, Aldea rejos, Navaleno	AAVad.
Setillo	Quintanar Canicosa	A. P. Q. Libro de Cuentas de Xristobal Mancio (1733)
Tubilla	Quintanar	idem
Oña	Navas del Pinar	A. H. N. Con leg. 51197 núm. 40
Villalobos	Quintanar	idem
Ventosilla (Roa)	Navas del Pinar Vilviestre	A. H. N. Con. leg. 51197 núm. 16
Villafuella del Campo	Hontoria	A. H. N. Con. leg. 51197 núm. 41

<u>Dehesa</u>	<u>Pueblos carreteros</u>	<u>Fuente</u>
Moraleja(C.Real)	Salduerro y Molinos	A.G.S.
Castañar "		leg.588
Calabazas "		fol.353
Alvajareña "		
Calabazas "	idem Hontoria	A.H.N.Con.
	San Leonardo	Leg.51197
		núm.45
Chiquero(Luciana)	Molinos,Salduero, Covaleda	A.H.N.Con. leg.1634 núm.29
Chiquero de Valdezo-	" Covaleda,	A.H.N.Con.
ques(Almedovar del C.)	Molinos,Sal- duero	leg.1608 n'um.2
 Extremadura	 Covaleda,Salduero, Molinos,Duruele, Navaleno,Vadille, Casarejos,S.Leonar- do	 A.H.de Soria Catastro de Ensenada
 Le'on:		
Bembibre	Quintanar, Pala- cios	A.P.Q.Libro de cuentas de Kristobal Mancio

<u>Dehesa</u>	<u>Pueblos carreteros</u>	<u>Fuente</u>
León(:		
Chezas	Quintanar	AA.Q.Libro de cuentas del Ayun- tamiento.s.XVII
Sta.M. ^a del		
Páramo	idem	idem
Santa Marina	idem	idem
Valencia de		
D.Juan	idem	idem
Palencia:		
Soto de Mazintos	Quintanar	A.R.CH.V.Con.
(Carrión)	Canicosa	Secc.Pl.Civ.
Ampudia	Vilviestre A.H.N Cons.leg.2736-10	Not. Quevedo leg.3323-1
Valverde	Hontoria	A.H.N. Con.leg. 51197 núm.24
Fuentecirio	Canicosa	A.H.N. Con.
	Hontoria	51197 núm.27
Tablada	Hontoria	A.H.N. Con.
	S.Leonardo	leg.495
Rebollar	Canicosa	A.H.N.leg.496
Salamanca:		
La Nava(C.Rodrigo)	Hontoria, Saldue- ro.	A.H.N. Con. leg.51197 núm.27

Dehesa	Pueblos carreteros	Fuente
Martihernando (C. Rodrigo)	Vilviestre y Quintanar	A.H.N. Con. leg. 51197 núm. 28
La Dueña (C. Rodrigo)	Quintanar Canicosa	idem
Nava de Yeltes (C. Rodrigo)	Hontoria	A.H.N. Con. leg. 51197 núm. 28
Aldea Nueva (C. Rodrigo)	Quintanar Vilviestre	A.H.N. Con. leg. 51197 núm. 34
Fuenteguinaldo	Canicosa	A. R. CH. V. Secc. Pl. Civ. Lapuerta leg. 435
Ituero de Azaba	idem	idem
Castillejo de Martín Viejo	idem	idem
C ampillo de Salvatierra	idem	idem
San Yago de la Puebla	idem	idem
El Bodón	idem	idem
Sin localizar:		
Incapié, Tejadillo, Manzano, Valverde de Gonzalíañez, Lañaga		

<u>Dehesa</u>	<u>Pueblos carreteros</u>	<u>Fuente</u>
Segavia:		
Coca	Canicosa	A. R. CH. V. Secc. Ple. Civ. Not. Lapuerta Leg. 435
Seria:		
La Nava y Valdehorno	Covalada	A. A. Cov. Ordenanzas
Dehesa boyal	Casarejos, Va- dillo, Navaleno	A. A. Vadillo A. G. S. Catastro leg. 15 fol. 390
Teledo:		
Polán	Covalada, Duruelo, Salduero	A. H. N. Con. leg. 395 núm. 9
Quarray (Zuarráz) (cerca de Polán)	casarejos, Hontoria Vadillo	A. H. N. Con. leg. 51197 núm. 48
Fuente el Cañá		
Alvaradejos	Salduero, Duruelo	A. H. N. Con.
Almendral	Covalada, Molinos	leg. 395 núm. 9
Ventosilla	Vadillo, Casarejos	A. H. N. Con. leg. 51197 núm. 48
Castrejón (Junto Puebla de Montalbán)	Casarejos, Va- dillo	A. H. N. Con. leg. 395-9

<u>Dehesa</u>	<u>Pueblos carreteros</u>	<u>Fuente</u>
Valladolid:		
Tudela de D.	Quintanar	A.P.Q.Libro
Aldeamayor	Canicosa	de cuentas de
Cordobilla(No localizada)		Xristobal Man-
Costa de marengo(No localizada)		cio.s.XVIII
Sinova	Quintanar	A.H.N. Con.
Sinova	Canicosa	leg. 51197
	Navas del Pinar	núm52 leg.307
Moralegas de	Hontoria	A.H.N. Con.
las Panaderas		leg. 51197
(Junto a Medina del C.)		núm. 51
Canalejas de Peñafiel	Canicosa, Quin-	A.P.Q.Libro
	tanar	cuentas Xtistobal
		Mancio
Zamora:		
Villalpando	Hontoria	A.H.N. Con.
		leg. 51197
		núm. 2
Escorriel(Be-	S. Leonardo	idem.núm.5
navente)		
Malucanes(Bena-	S. Leonardo	idem.núm.6
vente)	Hontoria	
Benavente	idem	idem .

<u>Dehesa</u>	<u>Pueblos carreteros</u>	<u>Fuente</u>
Zamora:		
Nabianes	S.Leonardo	A.H.N. Con. leg.51197 núm.6
Socastro (Bena- vente)	Navaleno	idem.núm 6.
Palomares	S.Leonardo Navaleno	idem.núm.7 leg.300
Morezuela (Bena- vente)	Aldea del Pinar	A.H.N. Con. leg.51197 núm.27
Requejo	Aldea del P.	idem.n ^{os} .27,21 y 46
Mazares (S ^a .de Zamora)	Hontoria S.Leonardo, Casarejos, Vadillo	idem.N ^s 48 y 49
Las Vegas	Navaleno	idem.núm.7
Sin localizar: Chote, Canaleja, Aldea Novica, El Pinarillo. Hornillos.		

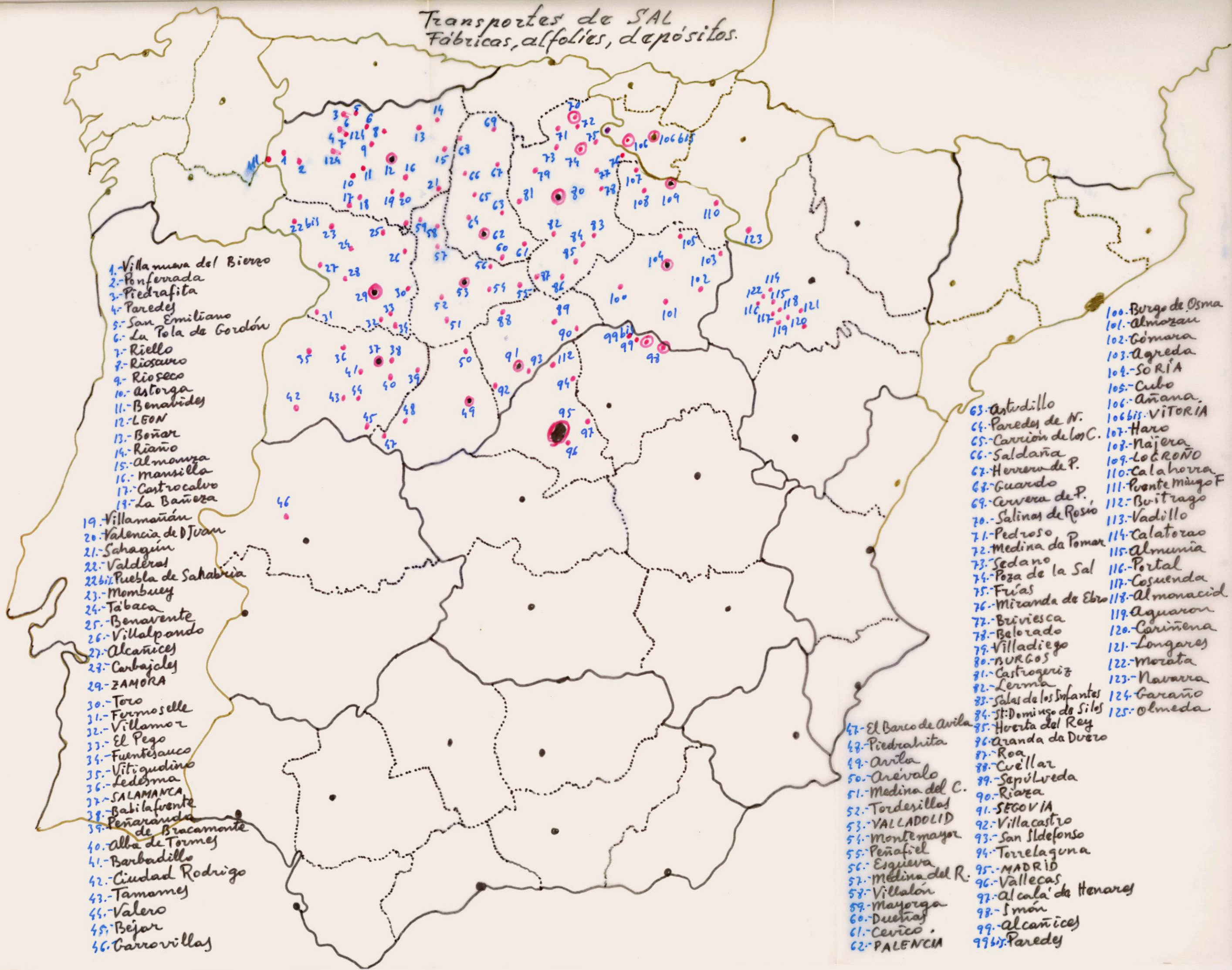
NOTAS 1.3.5.5.

- 415.-A.P.Quin.s.XVI (1591). *Ap. Doc. n° 7.*
- 416.-Auto acordado de 7 de Agosto de 1702 y Pragmática de 1680, contenida en la Ley XI de la N.R.
- 417.-A.H.N.Hacienda lib.3038 fols.253-254.
- 418.-A.H.N.CRS.Tomo II doc.68.
- 419.-A.R.CH.V. Sección Pleitos Civiles. Quevedo leg.3323 núm.1
- 420.-A.H.N. Consejo leg.51197 núm.33.
- 421.-A.H.N. Consejo leg.51197 núm.48.
- 422.-TUDELA J.:Op.cit.pág.30.
A.H.N. Consejo leg.51197 núm.6 al 68.
- 423.-A.H.N. Clero lib.707; Consejo 395 núm.9.
- 424.-A.H.N. CRS. Tomo II núm.68.
KLEIN J.:Op.cit.pág.22.
- 425.-A.G.S. Catastro Navarredonda lib.503 fol.419.
- 426.-GASCON Fco.:Op.cit.pág.223.
- 427.-A.D.P.Bur. Catastro Palacios, Valviestre, Quintanar, Canicosa, Regumiel, Hontoria, Navas, Aldea.
A.H.Sor. Catastro Covalada, Duruelo.
- 428.-A.H.N. CRS. Tomo II doc.9.
- 429.-A.P.Quin.s.XVII-XVIII
A.H.N. Consejo leg.51197 n'um.6 y 83.

- 430.-A.P.Quin.Libro de cuentas de Xristobal Mancio.
431.-A.H.N.Consejo leg.51197 n'um.52.
432.-A.R.CH.V.Sección Pleitos Civiles.Quevedo.leg.
1079-1. *Ap. Doc. n: 1.*
433.-A.R.CH.V.Sección Pleitos Civiles.Quevedo
leg.3323 núm.1
A.H.N.Consejo leg.51197.
434.-A.H.N.Consejo leg.51197 núms.13,27,32,42,48.
A.H.N.Consejo leg.2736 núm.10.
435.-A.R.CH.V.Sección Pleitos Civiles.Quevedo.
leg.3323 núm.1
436.-A.H.N.Consejo leg.51197 núm.23.
437.-A.H.N.Consejo leg.51197 n'um.23.Arrendamiento de
la dehesa de Soto de Macintos y Palomares.
438.-A.P.Quin.s.XVII
A.H.N.Consejo leg.51197
439.-A.H.N.Consejo leg.51197 núm.48.
440.-Recopilación ley 8,tit.14,lib.3.
441.-A.R.CH.V.Sección Pleitos Civiles.Quevedo
leg.3323 núm.1(1676).
442.-A.P.Q.Libro de cuentas de Xristobal Mancio. *Ap. Doc. n: 27.*
443.-IDEM.
444.-IDEM.
445.-A.P.Quin.s.XVII(1667). *Ap. Doc. n: 22.*
446.-A.G.S.Catastro Hontoria leg.751 fol.6(1761).

- 447.-A. A. Vil. s. XVIII (4-4-1752). AACov. Ordenanzas 1607.
- 448.-A. P. Quin. Libro de cuentas de Xristobal Mancio.
- 449.-A. A. Cov. s. XVII (10-4-1603) leg. 3. pág. 1.
A. R. CH. V. Sección Pleitos Civiles. Quevedo
leg. 1079-1 *ap. Doc. n: 1.*
- 450.-A. A. Cov. Ordenanzas 1610 (1-Dic. 1613)
- 451.-A. A. Quin. s. XIX. Apéndice Documento núm. 62.
- 452.-A. P. Quin. Libro de cuentas de Xristobal Mancio.
- 453.-A. H. N. Consejo Leg. 51197 núm. 23.
- 454.-A. P. Quin. s. XIX (1834).

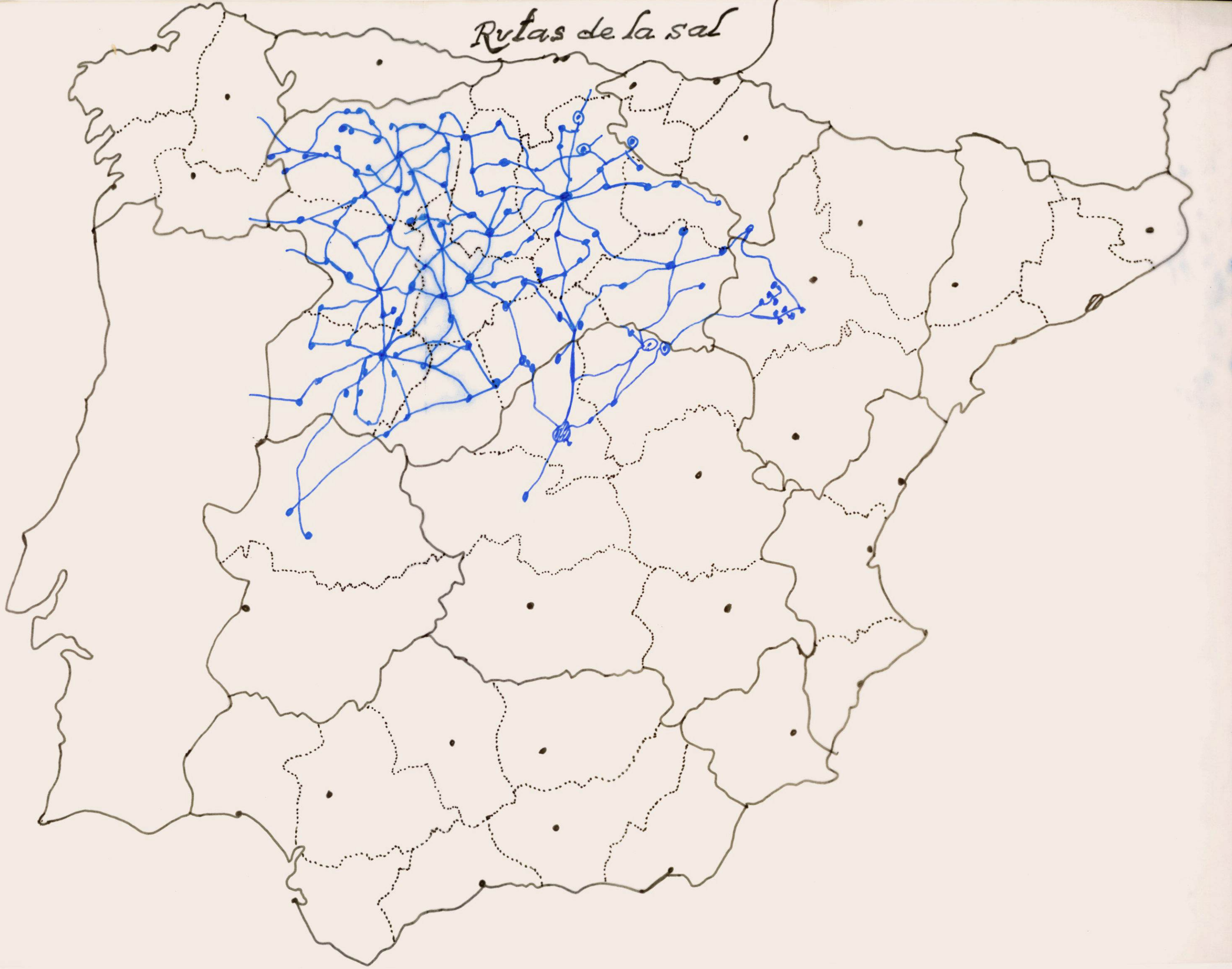
Transportes de SAL
Fábricas, alfolies, depósitos.



- 1. Villanueva del Bierzo
- 2. Ponferrada
- 3. Piedrafita
- 4. Paredes
- 5. San Emiliano
- 6. La Tola de Gordón
- 7. Riello
- 8. Rioscuro
- 9. Rio seco
- 10. Astorga
- 11. Benavides
- 12. LEÓN
- 13. Boñar
- 14. Riaño
- 15. Almariza
- 16. Mansilla
- 17. Castrocalvo
- 18. La Bañeza
- 19. Villamañán
- 20. Valencia de Juan
- 21. Sahagún
- 22. Valdés
- 22 bis. Puebla de Sahabria
- 23. Mombuey
- 24. Tabaca
- 25. Benavente
- 26. Villalpando
- 27. Alcañices
- 28. Carbajales
- 29. ZAMORA
- 30. Toro
- 31. Fermoselle
- 32. Villamor
- 33. El Pego
- 34. Fuentesauco
- 35. Vitiquidino
- 36. Ledesma
- 37. SALAMANCA
- 38. Babila fuente
- 39. Peñaranda de Bracamonte
- 40. Alba de Tormes
- 41. Barbadillo
- 42. Ciudad Rodrigo
- 43. Tamamey
- 44. Valero
- 45. Bejar
- 46. Carravillas

- 63. Astudillo
- 64. Paredes de N.
- 65. Carrion de los C.
- 66. Saldaña
- 67. Herrero de P.
- 68. Guardo
- 69. Cervera de P.
- 70. Salinas de Rosio
- 71. Pedroso
- 72. Medina da Pomar
- 73. Sedano
- 74. Poza de la Sal
- 75. Frias
- 76. Miranda de Ebro
- 77. Briviesca
- 78. Balorado
- 79. Villadiego
- 80. SURCOS
- 81. Castrogeriz
- 82. Lerma
- 83. Salas de los Infantes
- 84. St. Domingo de Silos
- 85. Horta del Rey
- 86. Aranda da Duero
- 87. Roa
- 88. Cuéllar
- 89. Sepúlveda
- 90. Riaza
- 91. SEGOVIA
- 92. Villacastro
- 93. San Ildefonso
- 94. Torrelaguna
- 95. MADRID
- 96. Vallecas
- 97. Alcala de Henares
- 98. Imón
- 99. Alcañices
- 99 bis. Paredes
- 100. Burgo de Osma
- 101. Almoraz
- 102. Gómara
- 103. Agreda
- 104. SORIA
- 105. Cubo
- 106. Añana
- 106 bis. VITORIA
- 107. Haro
- 108. Najera
- 109. Logroño
- 110. Calahorra
- 111. Puente Mungo F
- 112. Buitrago
- 113. Vadiillo
- 114. Calatorao
- 115. Almunia
- 116. Portal
- 117. Cosuenda
- 118. Almonacid
- 119. Aquaron
- 120. Carinena
- 121. Longares
- 122. Morata
- 123. Navarra
- 124. Garaño
- 125. Olmeda

Rutas de la sal



TRANSPORTES Y RUTAS DE LA SAL

La sal fue siempre un artículo de vital importancia para todos los españoles. Los pueblos, villas y ciudades, se veían obligadas muchas veces a pagar precios abusivos cobrados por los arrendadores de las fábricas de sal que abusaban al tener que acudir a determinados lugares a proveerse. Felipe II enterado de estos abusos, da disposiciones para que cada uno de los pueblos, ciudades, villas y lugares pueda proveerse libremente donde más le convenga. Para evitar esos abusos incorpora a la Corona y Patrimonio Real todas las salinas del Reino y prohíbe hacer sal fuera de ellas. También prohíbe que meta sal en sus reinos de las salinas de Andalucía y del Reino de Granada. (455)

Legislación sobre sales y salinas, además de la anterior, tenemos las Reales Instrucciones de 4 de Marzo de 1716 y 25 de Noviembre de 1805; las Reales Cédulas de 11 de Marzo de 1716, Real Ejecutoria de 27 de Enero de 1721 y Ley de 5 de Febrero de 1718.

En resumen las disposiciones a este respecto tratan de la incorporación a la Corona de las minas y pozos de sal, incluso las de Aragón; y prohibición de labrarla fuera de las de la real Hacienda. (456)

Conceder permiso libre a los pueblos y particulares para surtirse de la que más les plazca sin es-

tar sujetos a límites ni guías.(457)

Sobre prohibición de que un arrendador expendiera sal en un distrito que pertenezca a otro, incurriendo en diversas penas y castigos.(458)

La legislación nos habla de las penas y castigos en que incurren los defraudadores de la sal.(459)

También prohíbe introducir sal de fuera del reino a los particulares.(460)

La sal estaba gravada con una serie de impuestos.

Los acopios de sal fueron suprimidos por R.D. de 3 de Agosto de 1834, dejando desde ese momento el surtido a la libre voluntad de los pueblos y de los individuos. Hasta ese momento el Gobierno se encargaba de distribuir toda la sal que se consumía, haciendo obligatorio el surtido, pero fueron muchos los abusos a que dió lugar este sistema por lo cual se hizo odioso y fue abolido.

Vemos pues que la distribución de la sal fue supervisada por la Corona que tenía organizada su distribución por medio de 11 distritos. En cada distrito había un número de alfolíes o depósitos de sal para distribuir a los pueblos. El transporte de sal fue uno de los más interesantes para los carreteros de la Hermandad Burgos-Soria por la situación de las Fábricas donde cargaban. Poza de la Sal, Salinas de Rosío, Añana,

Imón y Olmeda, les señalaban rutas hacia el Oeste y Centro, lugares de fáciles cargas para Madrid y la Corona por lo que suponían viajes rentables.

Además el suministro de sal no estaba muy sujeto a fechas determinadas por lo que muchas veces los carreteros gozaban de cierta flexibilidad en su transporte.

La demanda de sal fue siempre constante y todos los años se movían muchos miles de toneladas de este artículo como veremos en las correspondientes reseñas.

Fábricas y Alfolíes

Las fábricas eran los lugares de producción de las sales. Las fábricas que más transportes dieron a los carreteros de la Hermandad fueron las de Poza de la Sal e Imón. En mucha menor cantidad, las de Salinas de Rosío, Olmeda y Añana, de las cuales apenas tenemos media docena de referencias.

Las fábricas de Poza, S. de Rosío y Añana, principalmente Poza, estaban en un lugar estratégico con respecto a las rutas del Norte, según podemos ver en los mapas respectivos. La madera de los montes de la Comarca de Pinares, la lana de Burgos, etc. era llevada a al Cantábrico. De allí era fácil tener carga de regreso: caños para las salinas, hierro, etc. Esto hacía que

los viajes fueran rentables. Al llegar a las salinas, cargaban con dirección a los alfolíes, distribuidos por ambas Castillas y León. En los puntos de destino tenían un cargamento fácil de trigo, centeno, cebada, carbón, lana, ... lo que hacía de estas rutas un positivo atractivo para los carreteros.

En los momentos actuales están en producción 1 las salinas de Imón, Olmeda, Añana y Salinas de Rosío. Las de Poza están avandonadas. Las de Imón, Olmeda y Rosío pertenecen a particulares en número muy limitado. Las de Añana pertenecen a muchos propietarios siendo casi todos los vecinos trabajadores .

En las de Imón y Olmeda son 56 socios y el tipo de sociedad es pro indiviso. Se fusionaron en 1873 Las de Imón y Olmeda fueron declaradas en venta por la Ley de 1 de Mayo de 1855 y 11 de Julio de 1856 pues pertenecieron al Estado y fueron compradas en subasta pública en 1872 en la cantidad de 1.090.001 pesetas. Las demás pasaron a depender de sus propietarios primitivos.

Los datos más antiguos que hemos encontrado de la relación entre estas salinas y la Hermandad, datan de 1497. El 23 de diciembre se habla de las Salinas de Atienza (Imón y Olmeda) y de Añana y curiosamente, en un pleito sobre límites de estas salinas se ponen como

testigos a los pueblos de la Hermandad "entre los ríos Duero y Arlanza". Es lógico que como pueblos que estaban en contacto continuo con dichas salinas fueran conocedores de todos los detalles relativos a las mismas, hasta en los límites. De ahí que se les llevara como testigos.

Alfolíes.-Los alfolíes eran depósitos de sal desde los que se distribuía y vendía a los pueblos el material. Hemos llegado a comprobar en los diferentes documentos un número de 102. Quizás hubiera más pero esos son los que hemos logrado sacar de los transportes y salinas. Los carreteros de la Hermandad recorrió los alfolíes señalados en el mapa correspondiente a salinas que va a continuación.

Al sacar la sal de las fábricas utilizaban una medida a nivel nacional que era la del Barco de Avila, ~~fratada~~ de hierro a hierro siendo esto general en todo el reino" (461)

Se dice que se cometían grandes fraudes y de que a los carreteros, para que no se quejen les echan un celemín de más. (462) Los carreteros no aceptan porque luego no les sale bien la medida al entregarla en los alfolíes.

Tuvieron complicaciones los carreteros con unas

guías nuevas que les dieron los administradores de las salinas, habiendo un modelo oficial que se utilizaba siempre. Todo esto, es claro, que lo hacían dichos administradores para robar. Pero los carreteros no las aceptan porque cuando van a los alfolíes con las nuevas guías no les hacen caso y les venden los bueyes, los carros y otros ganados, cosa que no sucedía mas que en tiempo de guerra. Si no les dan las guías antiguas amenazan con ir a otras salinas. (463)

Para **hacernos** una idea de los transportes de sal, del diario de las Salinas de Poza, ponemos la venta de un mes, en dichas salinas:

Ventas de S.M.: 825 anegas

Remitidas a los alfolíes: 54.318 f.

De situados: 38.

Sal perdida: 29.

Ventas de herederos: 16.044 f.

(464)

En el siglo XVIII y en el XIX tenemos unas series de cargamentos de las carretas de la Hermandad que nos hablan de ~~su~~ importancia en cuanto a los transportes de sal. Eran los carreteros profesionales, como los de la Hermandad, los que estaban encargados de este transporte prioritariamente.

Durante todos los meses del año, encontramos a los

transportistas serranos cargando en las salinas. Es natural que los meses más ocupados fueran entre Abril-Noviembre pues eran los del trajino. También. Solamente encontramos a los carreteros de Hontoria trajinando sal en los meses de Enero y Marzo del año 1851.

En las series de años de los dos últimos siglos ponemos un resumen significativo del volumen de sal transportado por la Hermandad, de una de las salinas. De Imón acarrearón sal en proporciones similares y es una pena que no podamos acompañar una muestra por no encontrar documentación. Pero consideramos significativa la que adjuntamos para ver la importancia de la Hermandad en esta faceta.

Repartimientos de sal entre los pueblos carreteros de la Hermandad.

La Hermandad Burgos-Soria enviaba a Madrid, al repartimiento que se efectuaba en el Consejo de Hacienda, dos Comisarios que la representaban.

Cuando regresaban a la Comunidad, el Alcalde Mayor de la Junta convocaba la reunión de dicha Junta de Hermandad. Reunido el Consejo de Junta, se llegaba a un acuerdo para ver cómo se hacía el sorteo. Preparadas unas cédulas, papeletas o politas, se efectuaba el sorteo de las cargas que corresponderían a cada pue-

blo que estaba representado por dos comisarios en la Junta. Estos repartimientos en las reuniones de Junta, se hacían indistintamente en los pueblos de la Hermandad.

Una vez efectuado el sorteo y terminada la Junta, regresaban los Comisarios a sus respectivos pueblos. Allí tenía lugar una reunión de concejo convocado por el Alcalde de Cabaña. A ella acudían todos los carreteros que tenían carretas libres en aquel momento. Después de llegar a un acuerdo entre los mismos con respecto a los repartos, se sacaba una cédula, papeleta o polita preparada previamente.

Cada carretero estaba obligado a cumplir con el compromiso del transporte que le había correspondido, en unas determinadas fechas que no solían ser muy apremiantes sino flexibles. Si el concejo era sancionado por el incumplimiento de algún carretero, se imponía la sanción correspondiente al culpable.

Creemos interesante traer una muestra de repartimiento hecho en Vilviestre:

"En la villa de Belviestre del Pinar a Diez y ocho días del mes de Abril De mill setezientos zinquenta y seis años. estando en sus casas de Ayuntamiento, llamados a voz de Campana tañida y voz de Pregonero

, como lo acostumbran para conferir lo concerniente al servicio de Dios nuestro Señor, utilidad desta dicha villa, Conservación de ella y en cumplimiento de lo acordado por la comunidad de la Cavaña Real de Carreteros, zelebrada su Junta según costumbre por suerte de Cavaña en la de Quintanar de la Sierra para el cotejo y arreglo de lo que por dicha comunidad de Carreteros se trató y confederó en la villa y Corte de Madrid por dos comisarios que para este se remitieron a dicha corte, y dicha Junta se executó en la dicha de Quintanar en los siete y ocho del presente mes, y año, y en ella conforme a lo tratado generalmente en la dirección General de Abales y Real Junta de Abastos, se trató determinadamente porción de carbón, y sales, y teniendo presente la razón e hijuela que por la dicha Cavaña se remitió a esta dicha villa, y tocó conforme a los ganados que contiene, y hallándose presentes los interesados en Carretas, y haviéndose convenido en poner suertes, en proporción y arreglado a ello tocó por suerte a cada interesado lo siguiente:

Sal de Im'on a Madrid

Manuel Vela a la villa y corte de Madrid
 doscientas y zinquenta fanegas-----250
 (Siguen así 53 repartimientos más entre vecinos a diferentes alfolíes, y acaba as'i):

En cuya conformidad se concluyó dichos repartimientos y asintieron los interesados que firmaron los que pudieron y se hallaron presentes en inteligencia de que las ciento veintitrés fanegas que corresponden a esta villa por el de Buitrago queda de cuenta a los que llaman trilleros desta villa o conducirlos o pagar el exceso del importe de conducción. Y a Francisco Hernandez no se incluye en este repartimiento por quanto están entre todos convenidos en que queda de su cuenta la conducción a la sal del escorial, y libertad que se le concede para que parta al Real sitio de San Ildefonso a la provisión del carbón de la señora Reyna viuda...

Y en esta conformidad se executó y firmaron para su validación... (firman todos los asistentes) (465)

En estos repartimientos, a veces, sobraban cargas. A los que correspondían cargamentos a lugares más fáciles, se les daba un complemento más difícil, "de huso" llamaban ellos; y a la inversa a los que había correspondido más difícil, se les daba un complemento más cómodo.

En los mapas de fábricas y alfolíes podemos ver los caminos que seguían los carretos en sus transportes.

Como llevaban carga completa, no tenían que desviarse de las rutas de carros normales. Se aprecia una red densa de N. a S. y de E. a O. por toda Castilla y León.

Un resumen de viajes lo consideramos de interés.

Se pone también una serie de transportes y transportistas, con los lugares de destino, desde las fábricas de Poza e Im'on.

Sabemos que durante el siglo XVI y el XVII, las carretas de la Hermandad, se dedicaban al transporte de la sal y de una manera constante como en los siglos posteriores. Pero como no disponemos de series completas, haremos listas de los siglos XVIII y XIX.

Origen	Destino	Transportista	Fanegas	Fuente
Poza	Villafranca	Quintanar	10 carr.	A.P Q-1732
Poza	Salamanca	idem	10 carr.	idem -1733
Imón Olmeda	Arévalo, Medina Alcalá, Soria, Peñafiel, Agreda Sto. Domindo Sil. Segovia, Madrid Avila, Horno Laguna, Villacastin, Garrovillas.	Quintanar	5362 fan.	AAQ-5-4- 1743
Imón-Poza	C. Rodrigo Tordesillas Boñar, Ponferrada León, Sahagún	Vilviestre	1421 fan.	AAVil.23-4 1750
Poza	Tordesillas, Bavilafuente Villafranca Ponferrada, La Bañeza Villamañan Boñar	Quintanar	3838 fan.	AAQ-10-4- 1751
Poza	idem C. Rodrigo Pte. Mingo Flores Rioscuro	Vilviestre	4000 fan	AAVil-20-4 1751
Poza	idem Esguivias, Almonza	Vilviestre	8935 fan.	AAVil.19-4 1758

Origen	Destino	Transportis.	Fanegas	Fuente
Im'on	El Escorial	Vilviestre		AAVil-18-4 1756
Imón	Madrid, León, Avila, Aranda, Benavente Palencia, Astorga	Vilviestre		AAVil.18-4 1756
Imón Poza	idem Montemayor	Vilviestre	10.592f.	AAVil.1759
Imón-Poza	idem Copias de Valero Puebla de Sanabria	Vilviestre	8.998f.	AAVil-1760
Im'on-Poza	idem S. Felices, Zamora, Pedrosa, Fermoselle	idem	10.692f.	idem.18-4 1761
Imón	Madrid, Segovia, Sahagún, Peñaranda Vitigudino, Bañeza Astorga	Vilviestre	9.000	AAVil.1763
Imón-Poza	Alfolíes vistos	Canicosa	30.000 f.	AAVil.1785 1788
Imón-Poza	idem	Canicosa	10.381 f.	AAVil.20-4 1788
Poza	idem	Quintanar	7.520 f.	AAQ-14-5- 1851
idem	idem	Canicosa	2962 f.	AAC.14-5- 1851
Imón y Poza	idem	Quintanar	6.898 f.	AAQ.11-5- 1852

En esta breve relación han aparecido muchos alfo-
lles pero en la relación que ponemos a continuación de
unas series de los siglos XVIII y XIX, veremos algunos
más, y todos reflejados en el mapa correspondiente.

Relación de alfolíes a los que llevaron la sal
los carreteros de la Hermandad Burgos-Soria

Agreda	Ciudad Rodrigo
Alba de Tormes	Copias de Valero
Alcalá de Henares	Cuéllar
Alcañices	Escorial El <i>Esguevillas</i>
Alcañizar	Esguivias
Almanza	Fermoselle
Almazán	Frías <i>Fuente el Gayetano.</i>
Aranda de Duero	Fuentesauco
Arévalo	Garaño
Astorga	Garrovillas
Astudillo	Gomara
Avila	Guardo
Bañeza La	Haro
Barbadillo	Herrera
Barco de Avila	Hermosilla
Bavilafuente	Horno Laguna
Béjar	Huerta del Rey
Belorado	Huespeda
Benavente	Ledesma
Benavides	Le'on
Boñar	Lerma
Briviesca	Logroño
Biago	Madrid
Buezo	Mansilla de las Mulas
Burgos	Mayorga
Burgo de Osma	Medina del Campo
Calahorra	Medina de Pomar
Carrión	Miranda de Ebro
Carvajales	M albentran
Castrojeriz	Montemayor
Castro	Mombuey
Cervenco	Nájera
Cervera	Palencia
Cevico	Pampliega
	Paredes

Pedrosa	Santo Domingo
Penches	San Emiliano
peñaranda	Sedano
Peñafiel	Segovia
Piedrahita	Sepúlveda
Pola de Gordón	Soria
Puebla La	Tamames
Puebla de Sanabria	Tavara
Puente Mingo Flores	Tordesillas
Puentedura	Toro
Quintanarrúz	Torrelaguna
Quintanilla Caberojos	Valderas
Riaño	Valencia de D, Juan
Riello	Valladolid
Riaza	Vallecas
Rioscuro	Villacastín
Roa	Villafranca
Sahagún	Villadiago
Salamanca	Villahoz
Salas de los Infantes	Villalón
Saldaña	Villalpando
San Felices	Villamañán
San Ildefonso	Vitigudino
	Zamora

TRANSPORTES DE SAL EFECTUADOS POR LA HERMANDAD EN DIFERENTES AÑOS ALINAS DE POZA E IMON.

<u>DESTINO</u>	<u>TRANSPORTISTA</u>	<u>ORIGEN</u>	<u>FANEGAS</u>
<u>Año 1750</u>			
<u>A. A. Vil. (23-4-1750)</u>			
Ciudad Rodrigo-----	Juan Vela-----	Vilviestre-----	330 Fan
Boñar-----	idem.-----	idem.	20 "
Ciudad Rodrigo-----	Manuel Fernandez-	idem.-----	207 "
Vitigudino-----	idem.-----	idem.-----	72 "
Tordesillas-----	idem.-----	idem.-----	21 "
Boñar-----	idem.-----	idem.-----	138 "
Boñar-----	Francisco Vela--	idem.-----	73 "
Ponferrada-----	idem.-----	idem.-----	340 "
<u>Año 1751</u>			
<u>A. A. Q. s. XVIII (10-4-1751)</u>			
De Poza 3838 fanegas			
Babilafuente-----	Juan Domingo Peñas-	Quintanar-	118 "
Tordesillas-----	idem.-----	idem.	132 "
idem.-----	idem.-----	idem.	300 "
Tordesillas-----	Ignacio Chapero--	idem.---	21 "
Bañeza-----	idem.-----	idem.---	585 "
Villamañán-----	idem.-----	idem.---	44 "
idem.-----	Baltasar Santos-	idem.---	320 "
Boñar-----	Esteban Pablo----	idem.---	260 "
Boñar-----	José Chapero-----	idem.---	260 "

DESTINO	TRANSPORTISTA	ORIGEN	FANEGAS
Boñar	Adrián Simón	Quintanar	120 Fan.
Sahagún	idem.	idem.	205 "
Villamañán	idem.	idem.	95 "
Ponferrada	Pedro Vela	idem.	320 "
idem.	Gerónimo Martínez	idem.	290 "
Sagagún	idem.	idem.	80 "
Ponferrada	Francisco Martínez	idem.	215 "
Villafranca	idem.	idem.	123 "

Año 1758

A. A. Ul. (1758)

De Poza

Alcalá	Manuel Vela	Vilviestre	225 "
Madrid	idem....	idem...r	55 "
Madrid	José Estevan Esteban	idem.	230 "
Madrid	Esteban Martín	idem	80 "
Madrid	Juan Blanco	idem	260 "
Madrid	Agustín Martín	idem	70 "
Madrid	Francisco Hernandez	idem	227 "
Vallecas	Bartolomé Chicote	idem	43 "
Vallecas	idem.	idem	400 "
Vallecas	Antonio Rubio	idem	82 "
Avila	José Pable Mancio	idem	150 "
Avila	Juan Ibáñez Barguilla	idem	310 "

DESTINO	TRANSPORTISTA	ORIGEN	FANEGAS
Avila-----	Fco.Mediavilla-----	Vilviestre---	290 Fan.
Avila-----	Miguel Martín B.----	idem.-----	290 "
Avila-----	Juan Ant.Esteban-----	idem.-----	310 "
Avila-----	Juan Mancio-----	idem.-----	400 "
Silos-----	Bernardino de Rioxa-	idem.-----	150 "
Silos-----	Bernardo Molero----	idem.-----	310 "
Silos-----	Lorenzo Vela-----	idem.-----	290 "
Alba de T.--	Julián Martín-----	idem.-----	250 "
idem.-----	Manuel Juanillo-----	idem.-----	200 "
Valladolid--	Manuel Vela-----	idem.-----	280 "
Valladolid--	José Esteban Est.--	idem.-----	230 "
idem.-----	Esteban Martinez---	idem.-----	80 "
idem.-----	Juan Blanco-----	idem.-----	260 "
idem.-----	Agustín Martín Velasco	idem.-----	80 "
idem.-----	Francisco Hernandez--	idem.-----	270 "
idem.-----	Bartolomé Chicote---	idem.-----	50 "
Esgavillas--	idem.-----	idem.-----	300 "
Mansilla----	Antonio Rubio-----	idem.-----	71 "
idem.-----	José Pablo Mancio---	idem.-----	150 "
idem.-----	Juán Ibáñez Barguilla-	idem.-----	310 "
León-----	Fco.Ma.Vela Pérez	idem.-----	290 "
León-----	Miguel Martinez Velasco	idem.-----	290 "
León-----	Juan Antonio Esteban--	idem.-----	310 "

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
Le'on-----	Francisco Mancio---	Vilviestre---	390 fan
León-----	Bernardino Rioxa---	idem.-----	98 "
Almanza-----	idem.-----	idem.-----	52 "
idem.-----	Lorenzo Vela-----	idem.-----	290 "
idem.-----	Bernardo Molero-----	idem.-----	310 "
idem.-----	Julián Martinez---	idem.-----	14 "
Carrión-----	idem.-----	idem.-----	182 "
<u>De Imón y Poza(1759)</u>			
Madrid-----	Lorenzo Vela-----	Vilviestre--	240 "
idem.-----	Julián Martinez---	idem.---	270 "
idem.-----	José Pablo Mancio---	idem.---	130 "
idem.-----	Manuel Vela-----	idem.---	270 "
idem.-----	Bartolomé Chicote--	idem.---	220 "
idem.-----	José Esteban Esteban	idem.---	240 "
idem.-----	Juan Ibáñez Bargailla	idem.---	340 "
idem.-----	Miguel Martinez Belasco	idem.---	97 "
Avila-----	idem.-----	idem.---	153 "
idem-----	Esteban Martinez---	idem.---	120 "
idem.-----	Antonio Rubio-----	idem.---	90 "
idem.-----	Francisco Mancio---	idem.---	360 "
idem.-----	Manuel Juanillo---	idem.---	220 "
idem.-----	Juan Anto. Esteban---	idem.---	330 "
idem-----	Bernardo Molero-----	idem.---	250 "

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
Avila-----	Pedro Nolasco Moler	Vilvies---	141 fan.
Silos-----	A los madereros-----	idem.---	371 "
Alba de T.---	Pedro Nolasco-----	idem.---	59 "
idem.-----	Fco.Ma.Vela Pérez-----	idem.---	300 "
idem.-----	Gregorio Marcos-----	idem.---	160 "
idem.-----	Bernardino de Rioxa---	idem.---	150 "
idem.-----	Francisco Hernandez---	idem.---	330 "
idem.-----	Juan Blasco Ibáñez---	idem.---	240 "
<u>Poza-1759</u>			
Ciudad Rodrigo--	Lorenzo Vela-----	Vilviestre--	260 "
idem.-----	Julián Martinez---	idem.---	297 "
idem.-----	José Pablo Mancio-----	idem.---	143 "
idem.-----	Manuel Vela-----	idem.---	234 "
Copios de Valero			
y Montemayor ---	idem.-----	idem.---	63 "
idem.-----	Bartolomé Chicote---	idem.---	242 "
idem.-----	José Esteban Esteban---	idem.---	263 "
idem.-----	Juan Ibáñez Barguilla-	idem.---	109 "
Palencia-----	idem.	idem.---	265 "
idem.-----	Miguel Martinez---	idem.---	275 "
idem.-----	Esteban Martinez---	idem.---	132 "
idem.-----	Antonio Rubio-----	idem.---	99 "
idem.-----	Manuel Juanillo-----	idem.---	242 "

<u>DESTINO</u>	<u>TRANSPORTISTAS</u>	<u>ORIGEN</u>	<u>FANEGAS</u>
Palencia-----	Juan Anto. Esteban--	Vilviestre---	99 Fan
idem.-----	idem.	idem	276 "
León-----	Bernardo Molero----	idem.----	285 "
idem.-----	Pedro Nolasco Molero	idem.----	230 "
idem.-----	Fco. Mria. Vela Pérez--	idem.----	350 "
idem.-----	Gregorio Marcos-----	idem.----	188 "
idem.-----	Bernardo de Rioxá---	idem.----	178 "
Carrión-----	A los Beraniegos-----	idem.----	500 "
idem.-----	Fco. Hernandez y Juan Blanco-----	idem.----	326 "
<u>De Im'ón y de Poza</u>			
<u>De Imón</u>			
Sepúlveda-----	Bernardo Molero-----	idem.----	270 "
Madrid-----	idem.-----	idem.----	40 "
idem.-----	Fco. Mediavilla Media.-	idem.----	220 "
idem.-----	Manuel Vela y José Pablo---	idem.----	400 "
idem.-----	Antonio Rubio y Fco. Villamayor	idem.----	300 "
idem.-----	Francisco Mancio-----	idem.----	380 "
idem.-----	Bartolomé Chicote-----	idem.----	350 "
Segovia-----	Juan Ibáñez Barguilla-----	idem.----	420 "
idem.-----	Celedonio Elvira-----	idem.----	290 "
idem.-----	Esteban Martínez-----	idem.----	80 "
idem.-----	Agustín Martínez-----	idem.----	80 "

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
Segovia-----	Juan Antonio Esteban--	Vilviest.--	269f ₂
Peñafiel-----	idem.-----	idem.-----	31
idem.-----	Lorenzo Vela y Pedro Molero	idem.-----	360
idem.-----	Julián Hernandez-----	idem.-----	250
idem.-----	Bernardino de Rioxa-----	idem.-----	120
Almanza-----	idem.-----	idem.-----	253
idem.-----	Fco.Hernandez-----	idem.-----	370
Saldaña-----	Manuel Juanillo-----	idem.-----	125
Arévalo-----	Bernardo Molero-----	idem.-----	110
idem.-----	Fco.Hernandez-----	idem.-----	320
idem.-----	Manuel Juanillo-----	idem.-----	217
Alba de Tormes-----	idem.-----	idem.-----	57
idem.-----	Jos'e Velasco-----	idem.-----	250
idem.-----	Juan Blasco-----	idem.-----	56
Torrelaguna----	El Común de la Villa-----	idem.-----	254
<u>De Poza</u>			
Ciudad Rodrigo--	Bernardo Molero-----	idem.-----	295
Salamanca-----	idem.-----	idem.-----	46
idem.-----	Fco.Mediavilla Menor-----	idem.-----	242
idem.-----	Manuel Vela-----	idem.-----	320
idem.-----	José Vela-----	idem.-----	120
idem.-----	Antonio Rubio y Fco, Mediavi.	idem.-----	330
idem.-----	Francisco Mancio-----	idem.-----	323

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
Puebla Sanabria	Frco. Mancio	Vilviestre	95 fan.
idem.	Bartolomé Chicote	idem.	
	y Gregorio Marcos		385 "
idem.	Juan Ibáñez Barguilla	idem.	472
idem.	Celedonio Elvira	idem.	320 "
idem.	Esteban Marcos	idem.	88 "
idem.	Juan Anto. Esteban	idem.	74 "
idem.	Agustín Martínez	idem.	88 "
Sahagún	Juan Antnio. Esteban	idem.	256 "
idem.	Lorenzo Vela	idem.	396 "
idem.	Julián Martínez	idem.	200 "
Almanza	idem.	idem.	75 "
<u>A.A.V. 18-4-1761</u>			
<u>De Imón</u>			
Sepúlveda	Antonio Rubio	Vilviestre	115 "
Cuéllar	Manuel Juanillo	idem.	240 "
idem.	Miguel Blanco	idem.	210 "
idem.	Santiago Blanco	idem.	283 "
Alba de Tor.	Francisco Mancio	idem.	226 "
<u>De Poza</u>			
Copios de Valero y Montemayor	Gregorio Marcos	idem.	143 "
idem.	José Velasco	idem.	308 "

DESTINO	TRANSPORTISTA	ORIGEN	FANEGAS
<u>Copios de Valero</u>			
y Montemayor	Gregorio Marcos	Vilviestre	143 fan
idem.	Jos'e Velasco	idem.	308 "
idem.	José Rubio	idem.	242 "
idem.	Celedonio Elvira	idem.	98 "
Ciudad Rodrigo	idem.	idem.	298 "
idem.	Jos'e Pablo Mancio	idem.	64 "
San Felices	idem.	idem.	79 "
idem.	Julián Martinez	idem.	275 "
idem.	Fco. Hernandez	idem.	110 "
Vitigudino	idem.	idem.	189 "
Vallecas	idem.	idem.	130 "
idem.	Josefa Velasco	idem.	57 "
Madrid	idem.	idem.	210 "
Alcalá	idem.	idem.	13 "
idem.	José Rubio	idem.	220 "
idem.	Celedonio Elvira	idem.	103 "
<u>De Imón</u>			
Buitrago	idem.	idem.	279 "
Madrid	José Pablo Mancio	idem.	130 "
idem.	Julián Martinez	idem.	250 "
idem.	Francisco Hernandez	idem.	340 "
idem.	Agustín Martínez Velas.	idem.	100 "

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
Madrid-----	Juan Ibáñez Barguilla--	Vilviestre--	370 fan
idem.-----	Fco.Mediavilla Pérez---	idem.-----	168 "
Avila-----	idem.-----	idem.-----	82 "
idem.-----	Raimundo Velasco-----	idem.-----	220 "
idem.-----	Esteban Martín-----	idem.-----	110 "
Avila-----	Fco.Mediavilla Menos---	idem.-----	240 "
idem.-----	Lorenzo Vela-----	idem.-----	360 "
idem.-----	Juan Antnio.Esteban-----	idem.-----	290 "
idem.-----	Bernardo Molero-----	idem.-----	135 "
Fuentessauco--	idem.-----	idem.-----	155 "
idem.-----	Bartolomé Chicote-----	idem.-----	180 "
Pedrosa-----	José Pable Mancio-----	idem.-----	143 "
idem.-----	Julián Martínez-----	idem.-----	275 "
idem.-----	Fco.Hernandez-----	idem.-----	374 "
León-----	Manuel Vela-----	idem.-----	330 "
idem.-----	Bartolomé Chicote-----	idem.-----	218 "
idem.-----	Antonio Rubio-----	idem.-----	121 "
idem.-----	Manuel Juanillo-----	idem.-----	294 "
idem.-----	Miguel Blanco-----	idem.-----	331 "
idem.-----	Santiago Blanco-----	idem.-----	349 "
idem.-----	Francisco Mancio-----	idem.-----	395 "
idem.-----	Angel Martinez Velasco---	idem.-----	140 "
idem.-----	Juan Ibáñez Barguilla---	idem.-----	441 "

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
Pedrosa-----	Fco. Mediavilla Mayor--	Vilviestre--	275 fan
idem.-----	Raimundo Mateo-----	idem.----	64 "
<u>A.A. Quin. (1763)</u>			
<u>Salinas de Imón y Olmeda</u>			
Medina del Campo--	Bernardo Santos-----	Quintanar--	160 f
Horno de Laguna---	idem.-----	idem.----	160 "
Medina del Campo--	idem. José Chapero	idem.----	280 "
Horno Laguna-----	José Chapero-----	idem.----	93 "
Alcalá-----	idem.-----	idem.----	183 "
Arévalo-----	Marío Barriuso-----	idem.----	260 "
Medina-----	idem-----	idem.----	60 "
Alcalá-----	idem-----	idem.----	66 "
Soria-----	idem.-----	idem.----	240 "
Peñafiel-----	Juan de Rioja Peñas-----	idem.----	250 "
Soria-----	idem-----	idem.----	200 "
Agreda-----	idem-----	idem.----	50 "
Peñafiel-----	Por los Beraniegos		
	Jerónimo Martinez-----	idem.----	350 "
Agreda -----	Por los Beraniegos-----	idem.----	350 "
Sto. Domingo-----	D. Ignacio Chapero-----	idem.----	270 "
Segovia-----	Manuel Domingo de Pedro--	idem.----	350 "
Madrid-----	Jerónimo Martinez-----	idem.----	350 "
Sto. Domingo de S.--	Pedro López-----	idem.----	180 "

DESTINO	TRANSPORTES	ORIGEN	FANEGAS
Peñafiel-----	Pedro López-----	Quintanar-----	40fan.
Segovia-----	idem.-----	idem.-----	80 "
Madrid-----	Fdo.Santos Pablo--	idem.-----	250 "
Segovia-----	José Medel-----	idem.-----	40 "
Villacastín.-----	idem.-----	idem.-----	160 "
Madrid-----	Juan de Pedro Ayuso	idem-----	280 "
Madrid-----	Fco.Domingo Peñas--	idem.-----	210 "
Madrid-----	Juan Ibáñez Peñas-	idem.-----	250 "
idem.-----	Juan de Rioja Peñas-	idem-----	250 "
<u>Año 1785</u>			
<u>A. A. Poza de la Sal</u>			
<u>De Poza</u>			
León-----	Concejo de Canicosa-	Canicosa--	150 fan.
Astorga-----	Fco.Balgañón-----	idem.-----	73 "
Rioseco-----	Domingo Andrés y Cía.	idem.-----	270 "
Avila-----	Santiago Marcos y Cía.	idem.-----	43 "
idem-----	Domingo Andrés y Cía.-	idem.-----	33 "
<u>Año 1786</u>			
Barbadillo-----	Domingo y Cía-----	idem.-----	23 "
Ciudad Rodrigo--	Santiago Marcos y Cía-	idem.-----	206 "
San Felices-----	Domingo Andrés y Cía--	idem.-----	229 "
Fuente el Cayetano--	Santiago Marcos--	idem.-----	172 "

DESTINO	TRANSPORTISTA	ORIGEN	FANEGAS
---------	---------------	--------	---------

Año 1787A.A.Poza de la Sal

Astorga-----	Santiago Marcos--	Canicosa----	16 fan,
Villamañán-----	Ambrosio Molinero y 12 más-	idem-314 "	
Valladolid-----	Silvestre Molinero y Cía ---	idem- 96"	
Rioseco-----	Joaquín Molinero y Cía-----	idem- 281 "	
Ciudad Rodrigo-	María Bartolomé y Cía.-----	idem- 173 "	
Idem-----	Esteban Cámara-----	idem.- 274"	

De ImónA.A.Canicosa(1787)

Segovia-----	Esteban Pérez y Cía-----	idem--- 36	
idem.-----	Domingo Andrés-----	idem--- 121 "	
idem.-----	Bernardo Ibáñez y Cía-----	idem.-- 26	

Año 1788A.A.Vilviestre(1788)De Imón

Torrelaguna---	Julián Martínez-----	Vilviestre- idem.-----	270 "
Segovia-----	Juan Ibáñez Barguilla---	idem.-----	360 "
idem-----	José Rubio-----	idem.-----	220 "
idem-----	Esteban Martínez-----	idem.-----	100 "
idem-----	José Velasco-----	idem-----	310 "
idem.-----	Lorenzo Vela-----	idem-----	300 "
Madrid-----	Fraco.Mancio-----	idem.-----	360 "

DESTINO	TRANSPORTISTA	ORIGEN	FANEGAS
<u>De Imón</u>			
Madrid-----	Bernardo Molero----	Vilviestre----	280 fan.
idem-----	Manuel Juanillo-----	idem-----	260 "
idem-----	Juan Antnio.Zuazquita	idem-----	180 "
idem-----	Manuel Vela-----	idem-----	280 "
idem-----	Antonio Rubio-----	idem-----	90 "
idem-----	Celedonio Elvira-----	idem-----	320 "
Piedrahita----	Micaela Esteban y Cía	idem-----	131 "
Cuéllar-----	idem-----	idem-----	159 "
idem-----	Miguel Blanco-----	idem-----	85 "
Barbadillo----	idem-----	idem-----	155 "
idem-----	Gregorio Marcos-----	idem-----	340 "
idem-----	Bartolomé Chicote-----	idem-----	150 "
idem-----	Juan Antonio Esteban----	idem-----	306 "
Arévalo ----	Plácido Fernandez-----	idem-----	250 "
idem-----	José Pablo Mancio-----	idem-----	120 "
idem-----	Fco.Mediavilla y Fco.Hernan.	idem--	70 "
<u>De Poza</u>			
Rioseco ----	Julián Martinez-----	idem-----	297 "
idem-----	Juan Ibáñez-----	idem-----	396 "
idem-----	José Rubio-----	idem-----	212 "
idem-----	Esteban Martinez-----	idem-----	110 "
idem-----	José Velasco-----	idem-----	311 "
Palencia---	Lorenzo Vela-----	idem-----	330 "

DESTINO	TRANSPORTISTA	ORIGEN	FANEGAS
Palencia-----	Francisco Mancio---	Vilviestre---	396 fan
Fermoselle-----	Bernardo Molero----	idem-----	308 "
idem-----	José Pablo Mancio---	idem-----	142 "
Mansilla-----	Manuel Juanillo-----	idem-----	198 "
idem-----	Juan Antonio. Zuazquita	idem-----	286 "
idem.-----	Manuel Vela-----	idem-----	308 /
idem-----	Celedonio Elvira-----	idem-----	352 "
León-----	Santiago Blanco-----	idem-----	319 "
idem-----	Miguel Blanco-----	idem-----	264 "
idem-----	Gregorio Marcos-----	idem-----	374 "
idem-----	Bartolo é Chicote-----	idem-----	165 "
Astorga-----	Juan Anto. Esteban-----	idem-----	330 "
idem-----	Plácido Fernandez-----	idem-----	275 "
Esguevillas---	Antonio Rubio-----	idem-----	68 "
<u>A. A. Canicosa(20-4-1788)</u>			
<u>De Imón</u>			
Cuéllar-----	Andrés Marcos-----	Canicosa-----	23
idem-----	Fco. Miguel Ruiz-----	idem-----	4
idem-----	Marcos Chicote-----	idem-----	13
idem-----	Agustín Ureta-----	idem-----	13
<u>Año 1836-10-8-1836.-A. A. Poza</u>			
Astorga-----	Manuel de Pedro-----	Quintanar---	479

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
---------	----------------	--------	---------

Año 1845.-A.A.Poza de la Sal-1 Agosto

Sahagún	Apolar Ruiz	Palacios	142fan.
León	idem	idem	443 "
Sahagún	Lorenzo Carbonero	idem	238 "
Rioscuro	Manuel Gracia	Duruelo	388 "
Riello	idem	idem	33 "
León	Victor Chapero	Quintanar	554 "
Benavente	Domingo Huerta	Palacios	240 "
Riello	Roque Llorente	Hontoria	407 "

D'ia 14

Sahagún	Roque Llorente	Hontoria	113 "
León	Domingo Gil	Canicosa	172 "

D'ia 18

Sahagún	Esteban Sanz	Hontoria	28 "
Almanza	idem	idem	271 "
Boñar	Lorenzo Carbonero	Palacios	239 "

D'ia 27

Bañeza	Juan Aparicio	Aldea	281 "
Villamañán	idem	idem	166 "

D'ia 30

Astorga	Manuel de Miguel	Aldea	228 "
Benavides	Manuel de Miguel	Aldea	196 "

<u>DESTINO</u>	<u>TRANSPORTISTAS</u>	<u>ORIGEN</u>	<u>FANEGAS</u>
<u>Día 25 de Setiembre</u>			
Benavente-----	Mariano Ayuso-----	Aldea-----	283 fan.
idem-----	Vicente Miguel-----	idem-----	57 "
idem-----	Bernardo Ibáñez-----	idem-----	575 "
idem-----	Felipe Santos de Miguel-----	idem-----	508 "
Valderas-----	Camilo Domingo-----	Quintanar-----	128 "
<u>Día 30</u>			
León-----	Joaquín López-----	Quintanar-----	468 "
<u>Día 2 de Octubre</u>			
Boñar-----	Miguel Plaza-----	Hontoria-----	200 "
Benavente-----	Pedro Llorente-----	Aldea-----	370 "
Briviesca-----	Daniel Llorente-----	Hontoria-----	103 "
León-----	Fco. Martinez-----	Vilviestre-----	464 "
<u>Día 4</u>			
Boñar-----	Fco. Tablado-----	Palacios-----	64 "
idem-----	idem-----	idem-----	393 "
Riello-----	Bernardo Ibáñez-----	Canicosa-----	152 "
idem-----	Francisco Urieta-----	Quintanar-----	478 "
idem-----	Vicente Nubla-----	idem-----	4 "
<u>Día 7 de Agosto</u>			
Villamañán-----	Mariano Ayuso-----	Aldea-----	280 "
idem-----	Rafael Miguel-----	idem-----	373 "

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
Villamañán-----	Juan de Pablo-----	Palacios-----	538 fan.
Rioscuro-----	Manuel Cuesta-----	Canicosa-----	440 "
Riello-----	idem-----	idem-----	68 "
<u>Día 6</u>			
Bañeza-----	Pedro Chaperó-----	Quintanar-----	355 "
Astorga-----	idem-----	idem-----	240 "
Mansilla-----	idem-----	idem-----	30 "
León-----	Apolinar Ruiz-----	Palacios-----	555 "
Villadiego-----	Fco. Medrano-----	Quintanar-----	158 "
idem-----	Baltasar Ruiz-----	Palacios-----	419 "
<u>A.A. Poza de la Sal (2-7-1848)</u>			
Riello-----	Manuel Llorente-----	Palacios-----	399 "
Astorga-----	Diego Llorente-----	Hontoria-----	453 "
Riello-----	Domingo Huerta-----	Palacios-----	448 "
Villamañás-----	Manuel García-----	Navaleno-----	184 "
<u>8 Agosto</u>			
León-----	Miguel de Medel-----	Quintanar-----	423 "
idem-----	Baltasar Peña-----	Navaleno-----	286 "
Villamañán-----	Manuel Llorente-----	Palacios-----	436 "
<u>Día 14</u>			
Astorga-----	Teo Tablado-----	Palacios-----	274 "
<u>Día 27</u>			
Riello-----	Ceferino Llorente-----	Hontoria-----	306 "

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ODIGEN	FANEGAS
<u>Día 29</u>			
Valderas-----	Valentín Aparicio---	Aldea-----	338 fan
<u>Día 10 de Setiembre</u>			
Villamañán-----	Simón Aparicio---	Quintanar-----	386 "
<u>Día 13</u>			
Rioseco-----	Juan de Ibañez-----	Aldea-----	215 "
<u>Día 25</u>			
Rioseco-----	Juan Navazo-----	Hontoria-----	206 "
<u>Año 1849.-A.A.Poza de la Sal</u>			
<u>Día 25 de Setiembre</u>			
León-----	Juan Navarro-----	Hontoria-----	164 "
<u>Día 28</u>			
San Emiliano-----	José de Pablo---	Hontoria-----	321 "
Garafío-----	idem-----	idem-----	76 "
<u>Día 4 de Octubre</u>			
Villamañán-----	Pedro Llorente-----	Aldea-----	308 "
León-----	Miguel Plaza-----	Hontoria-----	61 "
Riello-----	Eustaquio Plaza-----	idem-----	271 "
<u>Día 5</u>			
Boñar-----	Eustaquio Plaza-----	Hontoria-----	76 "
León-----	idem-----	idem-----	166 "
San Emiliano-----	Ceferino Llorente--	idem-----	300 "
<u>Día 16</u>			
Palencia-----	Fco. Tablado-----	Palacios-----	675 "

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
Palencia-----	Juan Pablo-----	Palacios-----	306 fan.
<u>Día 25 de Noviembre</u>			
Almanza-----	Ambrosio García-----	Navaleno-----	247 "
León-----	Diego Llorente-----	Hontoria-----	124 "
<u>Día 28</u>			
Garafío-----	Victor Chaperó-----	Quintanar-----	611 "
La Bafieza-----	Fco. Tablado-----	Palacios-----	196 "
Sahagún-----	idem-----	idem-----	122 "
<u>A.A. Poza de la Sal-(2-7-1850)</u>			
Pola de Gordón-----	Apolinar Ruiz-----	Palacios-----	198 "
León-----	idem-----	idem-----	311 "
Astorga-----	Justo de Pedro-----	idem-----	395 "
<u>Día 19</u>			
La Pola de Gordón-----	Fco. Gallego-----	Hontoria-----	347 "
<u>Día 20</u>			
Astorga-----	Joaquín López-----	Quintanar-----	348 "
<u>Día 22---</u>			
Pola de Gordón-----	Manuel de Pedro-----	Quintanar-----	36 "
<u>Día 23</u>			
Benavides-----	Fco. Medrano-----	Quintanar-----	37 "
Astorga-----	idem-----	idem-----	438 "
Pedroso-----	Fco. Martínez-----	Vilviestre-----	264 "
<u>Día 27</u>			
Almanza-----	Fco. Tablado-----	Palacios-----	305 "

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
<u>Día 29</u>			
Astorga-----	Pedro Chaperó-----	Quintanar--	142 fan.
La Bañeza-----	idem-----	idem-----	446 "
Valderas-----	José de Pablo-----	Aldea-----	37 "
Val.de D.Juan--	idem-----	idem-----	243 "
Villamañán-----	idem-----	idem-----	37 "
<u>Día 30</u>			
Pedroso-----	Apolinar Ruiz-----	Palacios-----	487 "
Garaño-----	Juan Aparicio-----	Aldea-----	217 "
La P ^o la de Gordon--	Fco.Ureta-----	Quintanar--	77 "
León-----	idem-----	idem-----	147 "
Garaño-----	idem-----	idem-----	88 "
Riello-----	idem-----	idem-----	37 "
<u>Día 31</u>			
Sahagún-----	Ceferino Llorente--	Hontoria-----	237 "
León-----	Diego Llorente-----	idem-----	'15 "
Astorga-----	idem-----	idem-----	109 "
León-----	Julia Navazo-----	Aldea-----	57 "
Astorga-----	idem-----	idem-----	305 "
Garaño-----	Fco.Medrano-----	Quintanar--	329 "
León-----	idem-----	idem-----	61 "
<u>Día 1 de Agosto</u>			
León-----	Lino Llorente-----	Hontoria-----	313 "

DESTINO	TRANSPORTES	ORIGEN	FANEGAS
León-----	Manuel Cuesta-----	Canicosa---	478 fan.
<u>Día 3</u>			
León-----	Fermín Ayuso-----	Quintanar-----	127 "
<u>Día 5</u>			
León-----	Domingo Sanz -----	Aldea-----	206 "
<u>Día 6</u>			
León-----	Simón Aparicio-----	Aldea-----	375 "
<u>Día 8</u>			
Astorga-----	Justo de Pedro-----	Quintanar---	396 "
<u>Día 12</u>			
Mansilla-----	Baltasar Peña-----	Navaleno-----	200 "
Astorga-----	Eugenio Miguel-----	Hontoria-----	312 "
<u>Año 1851 -A.A.Poza de la Sal</u>			
<u>Día de 6 de Junio</u>			
Benavides-----	Antonio Bartolomé-----	Hontoria---	176' "
idem-----	idem-----	idem-----	62 "
<u>Día 10</u>			
Valderas-----	Pearo Chape ro-----	Quintanar---	568 "
<u>Día 12</u>			
Villamañán-----	Victor Chape ro-----	idem-----	63 "
Val.de D.Juan-----	idem-----	idem-----	158 "
La Pola de Gordon	Juan Aparicio-----	Aldea-----	84 "
idem.-----	idem-----	idem-----	289 "

<u>DESTINO</u>	<u>TRANSPORTISTAS</u>	<u>ORIGEN</u>	<u>FANEGAS</u>
<u>Día 21</u>			
La Bañeza-----	Apolinar Ruiz----	Palacios-----	494 fan.
Benavides-----	Eustaquio Plaza----	Hontoria-----	330 "
<u>Día 26</u>			
Riello-----	Joaquín Blanco López-----	Quintanar--	228 "
Garafío-----	idem-----	idem-----	82 "
<u>Día 27</u>			
La Bañeza-----	Baltasar Peña-----	Navaleno-----	360 "
idem-----	Domingo Huerta-----	Palacios-----	306 "
idem-----	Roque Llorente-----	Vilviestre--	429 "
Astorga-----	Manuel Ruiz-----	Palacios-----	310 "
<u>Día 7 de Julio</u>			
Astorga-----	Baltasar Ruiz-----	Palacios-----	395 "
idem.-----	Esteban Sanz-----	Hontoria-----	528 "
<u>Día 14</u>			
León-----	Antonio Bartolomé--	Hontoria-----	233 "
<u>Día 17</u>			
Astorga-----	Pedro Chaperó-----	Quintanar-----	500 "
Benavides-----	idem-----	idem-----	273 "
<u>Día 19</u>			
Mansilla-----	Juan de Pablo-----	Palacios-----	334 "
León-----	Esteban Medrano--	Quintanar-----	298 "
<u>Día 21</u>			
La Bañeza-----	Apolinar Ruiz-----	Palacios-----	468 "

DESTINO	TRANSPORTES	ORIGEN	FANEGAS
La Bañeza-----	Silvestre Martinez-	Vilviestre-	303 fan.
Mansilla-----	idem-----	idem-----	122 "
idem-----	Juan Aparicio-----	idem-----	384 "
<u>Día 24</u>			
Garaño-----	Joaquín López---	Quintanar----	230 "
León-----	idem-----	idem-----	83 "
<u>Día 24</u>			
León-----	Manuel de Pedro----	Quintanar--	91 "
Garaño-----	Fdo. Medrano-----	Quintanar--	419 "
<u>Día 31</u>			
Astorga-----	León Pérez-----	Hontoria-----	204 "
Mansilla-----	idem-----	idem-----	117 "
León-----	Fco. Martinez---	Vilviestre----	217 "
La Bañeza-----	idem-----	idem-----	78 "
León-----	Fco. Medrano----	idem-----	196 "
Garaño-----	idem-----	idem-----	176 "
<u>14 de Julio</u>			
Pedroso-----	Camilo Campos---	Hontoria-----	112 "
Astorga-----	Juan de Pablo----	Palacios-----	361 "
<u>Día 16</u>			
Villamañán-----	Esteban Sanz----	Hontoria-----	321 "
Rioseco-----	León Pérez-----	idem-----	283 "
Riello-----	idem-----	idem-----	85 "
<u>Día 22</u>			
Riello-----	Joaquín López---	Quintanar-----	147 "

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
San Emiliano-----	Joaquín López----	Quintanar-----	326 fan.
<u>Día 28</u>			
Pedrosa-----	Ambrosia García Aldea--	idem-----	160 "
Riello-----	Fernando Medrano-----	idem-----	539 "
San Emiliano---	idem-----	idem-----	291 "
<u>Día 30</u>			
Villamañán-----	Juan Aparicio-----	Aldea-----	324 "
Aranda-----	Andrés Aparicio-----	idem-----	294 "
Aranda-----	José Sainz-----	idem-----	114 "
<u>Día 3 Agosto</u>			
León-----	Valentín Ayuso-----	Quintanar-----	468 "
<u>Día 3-</u>			
San Emiliano-----	Esteban Medrano--	Quintanar-----	306 "
<u>Día 4</u>			
León-----	Francisco Ureta---	idem-----	231 "
<u>Día 5</u>			
Riello-----	Esteban Medrano---	idem-----	180 "
<u>Día 6</u>			
Boñar-----	Manuel de Pedro-----	Idem-----	830 "
Pedroso-----	Pedro Vela-----	idem-----	418 "
<u>Día 8</u>			
Astorga-----	Siro Llorente-----	Hontoria-----	128 "
Benavides-----	Pedro Llorente---	Aldea-----	450 "

<u>DESTINO</u>	<u>TRANSPORTISTAS</u>	<u>ORIGEN</u>	<u>FANEGAS</u>
<u>Día 9</u>			
Astorga-----	Silvestre Martín--	Vilviestre---	381 fan.
Mansilla-----	Fco. Medrano----	Quintanar-----	304 "
<u>Día 10</u>			
León-----	Roque Llorente---	Hontoria-----	424 "
Astorga-----	Diego Llorente--	idem-----	85 "
Villamañán-----	Felipe Hernandez-	Quintanar-----	157 "
<u>Día 11</u> Astorga---	Baltasar Peña----	Navaleno-----	400 "
<u>Día 12</u>			
La Bañeza-----	Esteban Sanz-----	Hontoria-----	308 "
<u>Día 14</u>			
Astorga-----	Victor Chapero----	Quintanar---	720 "
<u>Día 16</u>			
La Bañeza-----	Manuel Ruiz-----	Palacios-----	362 "
<u>Día 17</u>			
León-----	León Domingo Ayuso--	idem-----	153 "
Astorga-----	Juan de Pablo-----	idem-----	346 "
<u>Día 23</u>			
Riello-----	Ambrosio García-----	Aldea-----	576 "
<u>Día 26</u>			
Astorga-----	Esteban Medrano--	Quintanar-----	472 "
<u>Día 27</u>			
Astorga-----	Valentín Ayuso Pa--	Palacios-----	455 "

<u>DESTINO</u>	<u>TRANSPORTES</u>	<u>ORIGEN</u>	<u>FANEGAS</u>
<u>D'ia 30</u>			
Rioseco-----	Jose' Alonso-----	Palacios-----	271 fan
Astorga-----	Lorenzo Ureta-----	Vilviestre---	271 "
idem-----	Simón Aparicio-----	idem-----	336 "
<u>Día 31</u>			
Astorga-----	Adrián de Pablo-----	Regumiel-----	408 "
Astorga-----	Juan Ruiz-----	idem-----	235 "
León-----	Antolín García -----	Palacios-----	24 "
La Pola-----	idem-----	idem-----	196 "
<u>Día 1 Setiembre</u>			
Boñar-----	Tomás Navazo-----	Hontoria-----	202 "
León-----	idem-----	idem-----	72 "
<u>Día 2</u>			
Boñar-----	Joaquín López -----	Quintanar-----	480 "
Mansilla-----	Felipe Hernandez-----	idem-----	163 "
<u>Día 4</u>			
Mansilla-----	Eustaquio Plaza-----	Hontoria-----	354 "
<u>Día 7</u>			
Val.de D. Juan---	Juan Domingo Ayuso---	Palacios-----	158 "
Barbadillo-----	Roque Llorente-----	Hontoria-----	229 "
Huerta de Rey---	Fco. Llorente-----	idem-----	221 "
<u>Día 10</u>			
Boñar-----	Cayetano Sanz-----	Palacios-----	272 "

D

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
<u>Día 11</u>			
Boñar-----	Gregorio Gutierrez---	Palacios-----	270 fan
La Bañeza-----	Fco. Medrano-----	Quintanar-----	311 "
Val. de D. Juan---	Juan Ibáñez-----	idem-----	231 "
Boñar-----	Fco. Terán-----	Palacios-----	270 "
<u>Día 15</u>			
Sahagún-----	Miguel Sanz-----	Navaleno-----	30 "
Benavides-----	idem-----	idem-----	192 "
Sahagún-----	To ás Prieto-----	Aldea-----	57 "
La Bañeza-----	idem-----	idem-----	248 "
<u>Día 17</u>			
Lerma-----	Esteban Medrano-----	Quintanar-----	282 "
<u>Día 20</u>			
Boñar-----	Domingo Huerta-----	Palacios-----	282 "
idem-----	Lino Llorente-----	Huerta-----	125 "
<u>Día 21</u>			
Boñar-----	Silvestre Martinez---	Vilviestre-----	380 "
<u>Día 22</u>			
Astorga-----	Diego Llorente-----	Hontoria-----	88 "
<u>Día 23</u>			
Astorga-----	Esteban Sanz-----	Hontoria-----	331 "
<u>Día 24</u>			
Benavides-----	Fco. Miguel-----	Hontoria-----	90 "
Benavides-----	Pedro Llorente-----	Aldea-----	462 "

<u>DESTINO</u>	<u>TRANSPORTES</u>	<u>ORIGEN</u>	<u>FANEGAS</u>
Astorga-----	Juan Aparicio-----	Aldea-----	235 fan.
<u>Día 20</u>			
Villamañán -----	Esteban Sáinz-----	idem-----	416 "
Sahagún-----	idem-----	idem-----	45 "
Villamañán-----	Apolinar Ruiz---	Quintanar---	180 "
La Bañeza-----	idem-----	idem-----	274 "
<u>Día 23</u>			
León-----	Pedro Chaperó---	Quintanar---	742 "
<u>Día 26</u>			
León-----	Joaquín Blanco---	idem-----	579 "
<u>Día 30</u>			
Boñar-----	Fernando Medrano--	idem-----	405 "
<u>Día 1 de Setiembre</u>			
Sahagún-----	Silvestre Martínez--	Vilviestr---	408 "
Astorga-----	Mariano de Miguel--	Aldea-----	233 "
<u>Día 2</u>			
León-----	Lorenzo Ureta-----	Vilviestre---	259 "
Astorga-----	Francisco Medrano--	Quintanar---	346 "
idem-----	idem-----	idem-----	226 "
<u>Día 5</u>			
Sahagún-----	Manuel Llorente---	Palacios---	131 "
León-----	Francisco Ruiz-----	idem-----	266 "
Almanza-----	Agustín García---	idem-----	339 "

DESTINO	TRANSPORTES	ORIGEN	FANEGAS
Sahagún-----	Lucas Gonzalez----	Palacios----	113 fan.
Astorga-----	Manuel González----	idem-----	374 "
Valderas-----	Eustaquio Plaza----	Hontoria----	237 "
Val.de D.Juan-	Idem-----	idem-----	166 "
<u>Día 16</u>			
Astorga-----	Domingo Huerta----	Palacios--	259 "
<u>Día 19</u>			
Astorga-----	Roque Llorente---	Hontoria----	407 "
Mansilla-----	Clemente Hernandez-	idem-----	200 "
<u>Día 23</u>			
Benavides-----	Silvestre Martinez-	Vilviestre	81 "
Astorga-----	idem-----	idem-----	319 "
<u>Día 25</u>			
La Bañeza-----	Manuel de Miguel ---	Aldea----	336 "
Mansilla-----	Antonio Bartolomé---	idem-----	278 "
La Bañeza-----	Domingo Ayuso-----	Palacios--	126 "
<u>Día 26</u>			
Sahagún-----	José Gutieérrez----	Palacios---	148 "
<u>Día 29</u>			
Mansilla-----	José López-----	Quintanar----	219 "
idem-----	Juan Aparicio--	Aldea-----	351 "
<u>Día 30</u>			
Benavides-----	Valentín Ayuso----	Palacios---	442 "
La Bañeza-----	Esteban Sanz-----	Hontoria---	457 "

DESTINO	TRANSPORTES	ORIGEN	FANEGAS
---------	-------------	--------	---------

Día 8 de Julio

La Bañeza-----	Pedro Chapero---	Quintanar---	594 fan.
Sahagún-----	idem-----	idem-----	113 "
Riello-----	Juan Aparicio---	Aldea-----	203 "

Día 16

San Emiliano-----	idem-----	idem-----	111 "
Huerta del Rey---	Manuel de Miguel-	Aldea-----	582 "
Riello-----	Santos de Miguel--	idem-----	300 "
San Emiliano-----	Pedro Llorente--	idem-----	175 "

Día 25

Rioseco-----	Diego Llorente---	Hontoria-----	86 "
idem-----	Manuel Cuesta---	idem-----	157 "
Riello-----	idem-----	idem-----	328 "
Almanza-----	Esteban Sanz---	idem-----	314 "

Día 28

Riello-----	Baltasar Peña---	Navaleno---	282 "
Boñar-----	Domingo Huerta---	Aldea-----	68 "
Rioseco-----	Baltasar Peña---	Navaleno---	286 "
Garaño-----	Apolinar Ruiz---	Palacios---	464 "
Sahagún-----	Silvestre Martinez--	Vilviestre--	378 "

Día 13

Boñar-----	Victor Chapero-----	Quintanar---	714 "
Villamañán---	Esteban Medrano-----	idem-----	30 "
La Bañeza---	idem-----	idem-----	288 "

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
---------	----------------	--------	---------

Día 6 Octubre 1851

León-----	Domingo Huerta-----	Palacios---	315 fan.
-----------	---------------------	-------------	----------

Día 9

Villamañán-----	Manuel Ruiz-----	Palacios---	129 "
-----------------	------------------	-------------	-------

La Bañeza-----	idem-----	idem-----	266 "
----------------	-----------	-----------	-------

Día 11

León-----	Ro que Llorente-----	Hontoria---	420 "
-----------	----------------------	-------------	-------

Villamañán-----	Eustaquio Llorente--	idem-----	201 "
-----------------	----------------------	-----------	-------

Astorga-----	Antonio Bartolomé---	idem-----	210 "
--------------	----------------------	-----------	-------

Mansilla-----	idem-----	idem-----	44 "
---------------	-----------	-----------	------

Día 13

Astorga-----	Bartolomé Ruizo-----	Palacios---	313 "
--------------	----------------------	-------------	-------

Día 6 Noviembre

León-----	Francisco Medrano--	Quintanar--	305 "
-----------	---------------------	-------------	-------

Sahagún-----	Mariano Rivero-----	idem-----	99 "
--------------	---------------------	-----------	------

Día 11

Sahagún-----	Pedro Chapero-----	Quintanar--	152
--------------	--------------------	-------------	-----

idem-----	Pedro Chapero-----	idem-----	523 "
-----------	--------------------	-----------	-------

A.A. Quintanar 14-5-1851De Poza

Laón-Astorga-----	Ignacio de Pedro yCía-	idem-----	126
-------------------	------------------------	-----------	-----

DESTINO TRANSPORTISTAS ORIGEN FANEGAS

A. A. Quintanar 14-5-1851

De Poza

Bembibre-----	Ignacio de Pedro----	Quintanar--	327 fan
idem-----	Justo de Pedro y Cía.--	Idem-----	165 "
idem-----	Atanasio Pablo y Cía----	idem-----	105 "
idem-----	Juan Ibáñez y Cía-----	idem-----	195 "
idem.-----	Esteban Medrano y Cía-----	idem.-----	140 "
idem-----	Salvador Bartolomé y Cía---	idem-----	122 "
Garafío-----	Francisco Medrano y Cía-----	idem-----	281 "
León-----	Manuel de Pedro y Cía-----	idem-----	124 "
idem-----	Hermógenes de Rioja y Cía---	idem-----	146 "
idem-----	Victor Chapero-----	idem-----	500 "
idem-----	Pedro Chapero y Cís-----	idem-----	160 "
idem-----	Joaquín López y Cía-----	idem-----	270 "
idem-----	Francisco Ureta y Cía-----	idem-----	261 "
Almanza----	idem-----	idem-----	160 "
idem-----	Ignacio de Pedro y Cía-----	idem-----	82 "
idem-----	Justo de Pedro y Cía-----	idem-----	78 "
Sahagún-----	Manuel de Pedro y Cía-----	idem-----	68 "
idem-----	Hermógenes de Rioja y Cía---	idem-----	61 "
idem-----	Victor Chapero-----	idem-----	110 "
idem-----	Joaquín López y Cía-----	idem-----	45 "
idem-----	Fco. Ureta y Cía -----	idem-----	43 "

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
Pedrosa-----	Victor Chapero----	Quintanar----	604 fan.
Vadillo-----	Pedro Chapero----	idem-----	98 "
Garaño-----	Fco. Medrano-----	idem-----	281 "
León-----	idem-----	idem-----	124
idem-----	Victor Chapero----	idem-----	660 "
idem-----	Joaquín López----	idem-----	552 "
Almanza-----	Ignacio de Pedro y Cía-	idem-----	82 "
idem-----	Justo de Pedro ----	idem-----	78 "
idem-----	Esteban Medrano----	idem-----	61 "
Sahagún-----	Fco. Medrano-----	idem-----	68 "
idem-----	Victor Chapero----	idem-----	110 "
idem-----	Joaquín López----	idem-----	86 "

A. A. Canicosa

De Imón y Poza

Valladolid-----	Joaquín Molinero----	Canicosa-----	201 "
Barco de A.-----	idem-----	idem-----	56 "
Valladolid-----	Manuel de Bartolomé-	idem-----	77 "
Toro-----	idem-----	idem-----	157 "
Piedrahita-----	idem-----	idem-----	156 "
Alba de T.-----	idem-----	idem-----	93 "
Fuentesauco-----	idem-----	idem-----	3 "
Toro-----	idem-----	idem-----	172 "
Benavente-----	Bernardo Ibáñez----	idem-----	73 "

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
Fuente sauco-----	Bernardo Ibáñez--	Canicosa--	40 fan.
Peñaranda-----	idem.-----	idem-----	37 "
Segovia-----	idem-----	idem-----	39 "
Benavente-----	idem-----	idem-----	205 "
León-----	Antonio Molinero--	idem-----	29 "
Segovia-----	idem-----	idem-----	111 "
Le'on-----	Roque Simón-----	idem-----	212 "
Segovia-----	idem-----	idem-----	34 "
Peñafiel-----	idem-----	idem-----	67 "
León-----	Esteban Cámara--	idem-----	17 "
Villamañán-----	idem-----	idem-----	78 "
La Bañeza-----	idem-----	idem-----	104 "
idem-----	idem-----	idem-----	21 "
Benavides-----	idem-----	idem-----	25 "
Peñafiel-----	idem-----	idem-----	6 "
Avila-----	idem-----	idem-----	110 "
La Bañeza-----	Andrés Cuesta--	idem-----	21 "
San Felices-----	idem-----	idem-----	226 "
Benavides-----	idem-----	idem-----	58 "
Astorga-----	idem-----	idem-----	36 "
Avila-----	idem-----	idem-----	144 "
Astorga-----	idem-----	idem-----	56 "
La Puebla-----	Esteban Marcos--	idem-----	249 "

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
Alcañizas-----	Esteban Marcos-----	Canicosa-----	80 fa
Avila-----	idem.-----	idem.-----	71 "
Barbadillo-----	idem.-----	idem.-----	46 "
Tudela-----	idem.-----	idem.-----	62 "

Quintanar de la Sierra 11 Mayo 1852

Poza e IMÓN

Astorga-----	Esteban Medrano-----	Quintanar-----	276 "
Sahagún-----	idem.-----	idem.-----	276 "
Astorga-----	idem.-----	idem.-----	330 "
Sahagún-----	idem.-----	idem.-----	30 "
Valencia-----	Manuel de Pedro-----	idem.-----	294 "
Bañeza-----	Fco. Medrano-----	idem.-----	303 "
Valencia-----	idem.-----	idem.-----	44 "
Mansilla-----	idem.-----	idem.-----	259 "
Boñar-----	Joaquín López-----	idem.-----	319 "
Mansilla-----	idem.-----	idem.-----	41 "
Villamañán-----	idem.-----	idem.-----	278 "
Bañeza.-----	Pedro Chaperó-----	idem.-----	428 "
Boñar-----	idem.-----	idem.-----	104 "
Villamañán-----	idem.-----	idem.-----	324 "
Bañeza-----	Fco. Ureta-----	idem.-----	456 "

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
Villamañán-----	Victor Chaperó-----	Quintanar---	456 fan"
Bañeza-----	Fco. Ureta-----	idem----	413 "
Villamañán-----	ide m.-----	idem----	403 "
Bañeza-----	idem.-----	idem----	376 "
Riello-----	idem.-----	idem----	206 "
Garaño-----	Justo de Pedro---	idem----	170 "
Bañeza-----	idem.-----	idem----	867 "
Garaño-----	Fernando Medrano--	idem----	245 "
Astorga-----	Esteban Medrano---	idem----	124 "
idem.-----	Salvador Bartolomé	idem----	62 "
idem.-----	Ildefonso de Pedro--	idem----	90 "
idem.-----	Justo Martínez---	idem----	130 "
idem.-----	Manuel de Pedro---	idem----	200 "
Sahagún-----	Esteban Medrano---	idem----	124 "
idem.-----	Salvador Bartolomé--	idem----	62 "
idem.-----	Esteban Medrano---	idem----	124 "
idem.-----	Ildefonso de Pedro---	idem----	90 "
idem.-----	Manuel de Pedro---	idem----	30 "
Valencia-----	idem.-----	idem----	170 "
idem.-----	Justo Martínez---	idem----	124 "
idem.-----	Fco. Medrano-----	idem----	44 "
Boñar-----	Joaquín López-----	idem----	319 "
idem.-----	Ramón Camarero---	idem----	104 "

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
Mansilla	---Fco.Medrano-----	Quintanar---	300 fan.
Bañeza	--- Pedro Chapero---	idem.-----	208 "
idem.	--- Fernando Chicote---	idem.-----	116 "
idem.	--- Ramón Camarero---	idem.-----	104 "
idem.	---Fco.Medrano-----	idem.-----	303 "
idem.	--- Victor Chapero---	idem.-----	456 "
idem.	---Fco.Ureta-----	idem.-----	93 "
idem.	--- Felipe Hernando---	idem.-----	174 "
idem.	--- Atanasio Pablo---	idem.-----	146 "
idem.	--- Justo de Pedro---	idem.-----	151 "
idem.	--- Juan Ibáñez---	idem.-----	140 "
idem.	--- Vicente López.---	idem.-----	85 "
idem.	--- Fernando Medrano---	idem.-----	390 "
idem.	--- Ignacio de Pedro---	idem.-----	477 "
Riello	--- Juan Ibáñez---	idem.-----	121 "
idem.	--- Vicente López---	idem.-----	85 "
Garaño	--- Justo de Pedro---	idem.-----	151 "
idem.	--- Juan Ibáñez---	idem.-----	19 "
idem.	--- Fernando Medrano---	idem.-----	245 "
Villamañán	--- Joaquín López---	idem.-----	278 "
idem.	--- Pedro Chapero---	idem.-----	208 "
idem.	--- Fernando Chicote---	idem.-----	116 "
idem.	--- Victor Chapero---	idem.-----	456 "
idem.	--- Francisco Ureta---	idem.-----	93 "

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
Villamañán-----	Felipe Hernando	Quintanar--	170 fan
idem.-----	Atanasio Pablo	idem-----	140 "

1853. A. A. PozaDía 1 de Julio

Roa-----	Manuel Arce	Hontoria-----	31 "
Riello-----	Santos de Miguel	Aldea-----	106 "
Rioscuro-----	idem.	idem.	106 "
Huerta Rey----	Mariano Ayuso	idem-----	237 "
Riello-----	Pedro Llorente	idem-----	136 "
Rioscuro-----	idem.	idem.	136 "
Garaño-----	Bartolomé Peñín	Navaleno----	346 "
Astorga-----	Ambrosio García	Aldea-----	606 "
Rioscuro-----	Roque Llorente	Hontoria-----	488 "
San Emiliano-	Juan de Pablo	Palacios-----	360 "
Palencia-----	Gregorio Sainz	idem.	75 "
Saldaña-----	Florencio Ibáñez	idem.	47 "
Zamora-----	Manuel Ruiz	idem.	355 "
Palencia-----	Roque Llorente	idem.	487 "
Garaño-----	Valent'in Ayuso	idem.	434 "
Astorga-----	Pedro Chaperó	idem.	285 "
Riello-----	Macario Bartolomé	idem.	487 "

<u>DESTINO</u>	<u>TRANSPORTISTAS</u>	<u>ORIGEN</u>	<u>FANEGAS</u>
<u>Día 11</u>			
San Emiliano-----	Macario Bartolomé--	Viviestre--	461fan
<u>Día 22</u>			
Segovia-----	idem.-----	idem.-----	443 "
Segovia-----	Joaquín López---	Quintanar-----	428""
<u>Día 23</u>			
Rioscuro-----	Fernando Medrano--	idem.-----	467 "
Garaño-----	Domingo Huerta-----	Palacios-----	313""
<u>Día 28</u>			
Banvides-----	Pedro Hernandez-----	Aldea-----	262 "
S. Emiliano-----	Fco. Medrano-----	Quintanar-----	304 "
<u>Día 29</u>			
Salas-----	Manuel Llorente-----	Palacios-----	107 "
<u>Agosto Día 2</u>			
Ledesma-----	Antonio García-----	Aldea-----	589 "
Burgos-----	Guzmán Oreja-----	Hontoria-----	320 "
<u>Día 3</u>			
Huerta del Rey----	Justode Pedro----	Quintanar----	408 "
<u>Día 4</u>			
Almanza-----	Eustaquio Plaza--	idem.-----	169 "
Saldaña-----	idem.-----	idem.-----	164 "
<u>Día 15</u>			
Roa -----	Domingo Ayuso-----	idem-----	134 "

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
<u>Día 31</u>			
Benavides-----	Antonio Bartolomé--	Hontoria--	176 fan
idem.-----	idem-----	idem----	62 "
Valderas -----	Pedro Chaperó----	Quintanar--	568 "
Benavides-----	Juan de Pablo ---	Palacios----	326 "
Villamañán-----	Victor Chaperó---	Quintanar---	63 "
Vald.D.Juan-----	idem.-----	idem.-----	158 "
La Pola de Gar.--	Juan Aparicio---	Aldea-----	24 "
idem.-----	idem.-----	idem.-----	289 "
Benavides-----	Eustaquio Plaza--	Hontoria---	338 "
La Bañeza-----	Apolinar Ruiz---	Palacios----	494 "
Palencia-----	Juan Ibáñez-----	Quintanar---	37 "
Garaño-----	Santos Miguel---	Aldea-----	204 "
León-----	Joaquín López---	Quintanar---	437 "
Valderas-----	Anastasio-----	idem.-----	43 "
Palencia-----	Roque Llorente--	Hontoria---	266 "
Villamañán-----	Fernando Medrano-	Quintanar--	451 "
Sahagún-----	Antonio Frades---	Palacios----	106 "
Rioscuro-----	Camilo Huerta---	idem.-----	328 "
Mombuey-----	Roque Llorente--	Hontoria---	482 "
Garaño-----	Valentín Ayuso--	Palacios----	112 "
idem.-----	idem.-----	idem.-----	189 "
Segovia-----	Julián García---	Aldea.-----	128 "
Almanza-----	Baltasar Ruiz---	Palacios----	613 "

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
Garbajo	Lino Llorente	Hontoria	415 fan.
Benavente	Pedro Chaperó	Quintanar	222 "
Alcañicez	Lino Llorente	idem	200 "
idem.	Miguel Prieto	idem.	37 "
Valderas	Macario Bartolomé	Vilviest.	361 "
Mansilla	idem.	idem....	140 "
idem.	Joaquín López	Quintanar	315 "
Garaño	Hernando Medrano	idem.	108 "
Palencia	Fco. García	idem.	388 "
Zamora	Pedro Llorente	Quintanar	82 "
Benavides	Alejo Herrero	Palacios	160 "
S. Emiliano	Macario Bartolomé	Vilviestre	461 "
Segovia	idem.	idem.	447 "
idem.	Joaquín López	Quintanar	428 "
Rioscuro	Fernando Medrano	Idem.	467 "
Palencia	Santos de Miguel	Aldea	208 "
idem.	Julián Santuda	idem.	184 "
Pola de Gar.	Jorge Sanz	idem.	28 "
Garaño	Domingo Huerta	Palacios	313 "
Valderas	Miguel Cuesta	idem.	437 "
idem.	Juan Chacón	idem.	87 "
Segovia	Miguel Fernandez	idem.	186 "
idem.	Vicente Fernandez	idem.	262 "

DESTINO	TRANSPORTISTA	ORIGEN	FANEGAS
S. Emiliano-----	Fco. Medrano-----	Quintanar----	304 fan.
Garaño-----	idem-----	idem-----	68 "
Salas-----	Miguel Llorente---	Palacios----	107 "
Huerta del Rey-	Justo de Pedro---	Quintanar--	404 "
idem.-----	idem.-----	idem.-----	167 "
Saldaña-----	idem.-----	Hontoria-----	164 "
Roa-----	Domingo Ayuso-----	Quintanar----	132 "
idem-----	Francisco Medrano--	idem.-----	193 "
idem.-----	Francisco Cortés----	idem.-----	134 "
Lerma-----	idem.-----	idem.-----	60 "
Saldaña-----	Salvador Bartolomé--	idem.-----	79 "
<u>Año 1854 A. A. Poza de la Sal</u>			
<u>Setiembre Día 7</u>			
Almanza-----	Domingo Huerta-----	Palacios----	299 "
Sahagún-----	idem.-----	idem.-----	49 "
<u>Día 9</u>			
Salas-----	Clemente Benito-----	Hontoria-----	6 "
<u>Día 13</u>			
Almanza-----	Apolinar Ruiz-----	Palacios----	405 "
<u>Día 14</u>			
Garaño-----	Macario Bartolomé---	Quintanar----	81 "
Rioscuro-----	idem.-----	idem.-----	405 "

<u>DESTINO</u>	<u>TRANSPORTISTAS</u>	<u>ORIGEN</u>	<u>FANEGAS</u>
<u>Día 15</u>			
Salas-----	Baltasar Peña-----	Navaleno--	63 fan
<u>Día 15</u>			
Almanza-----	Francisco Medrano--	Quintanar--	117 "
<u>Día 21</u>			
Boñar-----	Juan Manuel Andrés--	Navaleno---	479 "
Garaño-----	Juan Berzosa-----	Aldea-----	307 "
Astorga-----	Roque Llorente-----	Hontoria--	43 "
Villamañán----	idem.-----	idem.-----	162 "
Benavides-----	idem.-----	idem.-----	308 "
<u>Día 26</u>			
Pedroso-----	Sirio Llorente-----	Hontoria---	226 "
Astorga-----	Manuel de Miguel--	Aldea-----	670 "
<u>Octubre Día 3</u>			
Pedrosa-----	Eustaquio Plaza---	Hontoria--	322 "
<u>Día 15</u>			
Palencia-----	Juan de Pablo-----	Palacios---	351 "
<u>Día 21</u>			
Puentedura-	Domingo Ruiz--	Palacios---	140 "
<u>Día 25</u>			
Roa-----	Francisco Manzano----	Quintanar--	190 "
<u>Añal día 1</u>			
Almanza-----	Macario Bartolomé--	Quintanar--	478 "

<u>DESTINO</u>	<u>TRANSPORTISTA</u>	<u>ORIGEN</u>	<u>FANEGAS</u>
Burgos-----	Pedro Gonzalez-----	Quintanar--	32 fan
Mansilla-----	Eustaquio Plaza-----	idem.-----	252 "
<u>Día 26</u>			
Garaño-----	Fco. de Miguel-----	Hontoria--	254 "
<u>Día 30</u>			
Riello-----	Manuel de Miguel-----	Aldea-----	665 "
<u>Julio día 3</u>			
Riello-----	Esteban Sanz-----	Hontoria--	305 "
idem-----	Lino Llorente-----	Aldea-----	308 "
Garaño-----	Pedro Llorente-----	idem.-----	269 "
<u>Día 5</u>			
Rioscuro-----	Pedro de Pablo-----	Navaleno--	416 "
Riello-----	Pedro Barrios-----	idem.-----	96 "
Boñar-----	Leonardo de Migue--	idem.-----	400 "
<u>día 8</u>			
Astorga-----	Miguel López-----	Hontoria----	30 "
idem.-----	Roque Llorente-----	idem.-----	513 "
<u>Día 16</u>			
Astorga-----	Juan de Pablo-----	Hontoria--	419 "
Mansilla-----	Fco. Lucas-----	Navaleno--	369 "
idem.-----	Manuel Gil-----	idem-----	408 "
<u>Agosto Día 3</u>			
Astorga-----	Clemente Prieto-----	Hontoria--	454 "

DESTINO	TRANSPORTISTA	ORIGEN	FANEGAS
Villamañán	Fco. Santamaría	Hontoria	192 fan
Riello	Lino Llorente	idem.	304 "
Boñar	Juan Manuel	Navaleno	483 "
Villamañán	Baltasar Peña	Hontoria	193 "
Garaño	Joaquín López	Quintanar	438 "
Salas de los I.	Fco. Peña	Navaleno	340 "
Villamañán	Fco. Medrano	Quintanar	211 "
Bañeza	Pedro Pérez	Navaleno	413 "
Cevico	Esteban Saez	Hontoria	386 "
idem.	idem.	idem.	16 "
Garaño	Pedro Llorente	Aldea	324 "
Mansilla	Manuel de Andrés	Navaleno	109 "
Riello	idem.	idem.	313 "
Boñar	Manuel de Miguel	Aldea	685 "
Almanza	Roque Llorente	Hontoria	516 "
<u>Año 1854 día 13</u>			
Almanza	Domingo Huerta	Palacios	299 "
idem.	idem.	idem.	49 "
Salas	Clemente Priete	idem.	6 "
Almanza	Apolinar Ruiz	idem.	405 "
Garaño	Macario Bartolomé	Quintanar	81 "
Rioscuro	idem.	idem.	68 "
Garaño	Juan Berzosa	Aldea	307 "

<u>DESTINO</u>	<u>TRANSPORTISTA</u>	<u>ORIGEN</u>	<u>FANEGAS</u>
Villamañán-----	Roque Llorente--	Hontoria---	162fan.
Astorga-----	idem-----	idem,-----	156 "
Benavides-----	idem.-----	idem.-----	308 "
Pedrosa-----	Lino Llorente-	idem.-----	226 "
Astorga-----	Manuel de Miguel--	Aldea-----	67 0 "
Pedroso-----	Bustaquio Plaza--	Hontoria--	322 "
Palencia-----	Juan de Pablo---	Palacios---	351 "
Pdem.-----	Domingo Huerta---	idem.-----	348 "
idem.-----	Domingo Ruiz----	idem.-----	390 "
Roa-----	Fco.Medrano-----	Quintanar---	54 "
<u>Año 1855 D'ia 28</u>			
Boñar-----	Baltasar Ruiz---	Palacios--	106 "
Riello-----	Baltasar Peña---	Navaleno---	249 "
Bañeza-----	Matías Corrales-	Quintanar--	121 "
Roa-----	Pablo Alonso----	idem.-----	43 "
<u>Día 2 de Julio</u>			
Salas-----	Manuel de Miguel--	Aldea-----	482 "
Salas-----	Pedro Llorente---	Aldea---	297 "
Rioscuro-----	Manuel Ruiz-----	Palacios--	533 "
Garaño-----	Juan Martínez---	Navaleno-	298 "
Rioscuro-----	Fco.Miguel-----	idem.-----	329 "
<u>Día 22</u>			
Salas-----	Manuel Ruiz-----	Palacios--	99 "
Riello-----	idem.-----	idem.-----	533 "
Almanza-----	Fco.Miguel-----	Navaleno---	251 "

<u>DESTINO</u>	<u>TRANSPORTISTA</u>	<u>ORIGEN</u>	<u>FANEGAS</u>
<u>Año 1855 1 de Setiembre A.A.Poza de la Sal</u>			
Boñar-----	Juan de Pablo----	Palacios---	313 fan
idem.-----	idem.-----	idem.-----	19 "
<u>Día 26</u>			
Riello-----	Manuel de Miguel--	idem.-----	690 "
<u>Octubre día 2</u>			
Val.de D.Juan---	Juan Barrio----	Vilviestre--	350 "
Villamañán-----	Esteban saez---	Hontoria---	392 "
Lerma-----	idem.-----	idem.-----	17 "
<u>Día 6</u>			
Almanza-----	Macario Bartolomé--	Vilvieste	439 "
<u>Año 1856 día 19 Enero</u>			
Roa-----	Manuel Arce----	Hontoria---	13 "
<u>Día 25</u>			
Roa-----	idem.-----	Hontoria---	14 "
<u>Marzo día 1</u>			
Roa-----	Manuel Gómez-----	idem.-----	10 "
<u>Día 19</u>			
Cevico-----	idem-----	idem-----	14 "
<u>Día 25</u>			
Cevico-----	idem-----	idem-----	16 "
<u>Mayo día 17</u>			
Haro-----	idem.-----	idem.-----	14 "

<u>DESTINO</u>	<u>TRANSPORTISTAS</u>	<u>ORIGEN</u>	<u>FANEGAS</u>
<u>Día 10 de Junio</u>			
Riello-----	Victor Chaperó-----	Quintanar---	405fan
<u>Día 18</u>			
Logroño-----	Manuel Gómez-----	Hontoria---	12"
<u>Día 5 de Julio</u>			
Mansilla-----	Silvestre Martínez--	Vilviestre-	323 "
<u>Día 7</u>			
Avila-----	Manuel Arce-----	Hontoria-----	80 "
idem.-----	Camilo Campo-----	idem.-----	23"
Riello-----	Macario Bartolomé--	Vilviestre---	337"
Boñar-----	Donato García-----	Hontoria-----	163"
Nájera-----	Manuel Gómez-----	idem.-----	11"
Burgos-----	Matías Gómez-----	idem.-----	155 "
idem.-----	Juan Gómez-----	idem.-----	120 "
Béjar-----	Manuel Ruiz-----	Palacios-----	499 "
Burgos-----	Manuel Sáiz-----	Hontoria-----	45 "
Rioscuro----	Silvestre Martínez--	idem-----	426 "
Valladolid--	Manuel Arce-----	idem-----	93 "
Burgos-----	Hermógenes Riego---	Quintanar---	221 "
Nájera-----	Manuel Gómez-----	Hontoria-----	13 "
<u>Agosto Día 1</u>			
Benavides-----	Macario Bartolomé--	Vilviestre--	418"
Villamañán-----	Santos Miguel-----	Aldea-----	639"

<u>DESTINO</u>	<u>TRANSPORTISTAS</u>	<u>ORIGEN</u>	<u>FANEGAS</u>
Roa-----	Fco. Medrano-----	Quintanar--	264fan.
idem.-----	idem.-----	idem.-----	26 "
Cevico-----	Manuel de Pedro---	idem.-----	230 "
idem.-----	idem.-----	idem.-----	218 "
<u>Día</u>			
Pola de Gar.---	Felipe Martínez---	Quintanar--	104 "
<u>Año 1857 día 6 de Julio A.A. Poza de la sal</u>			
Almanza-----	Juan Berzosa-----	Aldea-----	130 "
Rioscuro-----	Domingo Huerta-----	Palacios---	88 "
idem-----	Macario Alonso-----	Quintanar--	409 "
idem-----	Ramón Espinosa-----	idem-----	32 "
<u>Agosto día 1</u>			
Garaño-----	Fdo. Moreno-----	Quintanar--	400 "
Pola de Gar.---	Roque Llorente ---	Hontoria---	362 "
Garaño-----	Fco. Medrano-----	Quintanar--	22 "
Riello-----	Fco. Moreno-----	idem.-----	269 "
Logroño-----	Santiago López-----	idem.-----	118 "
<u>Día 1 de Setiembre</u>			
Astorga-----	Macario -Bartolomé--	Quintanar--	405 "
Astorga-----	Manuel de Miguel---	Aldea-----	639 "
idem-----	Peuro Llorente-----	idem-----	356 "
idem-----	Fco. Medrano-----	Quintanar--	432 "

DESTINO	TRANSPORTISTAS	ORIGEN	FANEGAS
<u>Octubre</u>			
Roa-----	Fco. Medrano-----	Quintanar---	119fan
<u>Año 1958 Junio.-A.A. Poza de la Sal</u>			
Valderas-----	Ramón Quintana---	Quintanar---	119"
idem.-----	Santos Miguel---	Aldea-----	584"
<u>Setiembre</u>			
S. Emiliano-----	Macario Bartolomé--	Quintanar-	408"
<u>Año 1859</u>			
Salas-----	Macario Bartolomé--	Vilviestre---	350"
Carrión -----	idem-----	idem-----	90"
Rioscuro-----	idem-----	idem-----	64"
S. Emiliano-----	idem-----	idem-----	221"
Rioscuro-----	Macario Barto omé--	idem.-----	422"
<u>Año 1860 Julio 12</u>			
Boñar-----	Mariano Bartolomé--	Vilviestre---	385"
Salas-----	Ramón Espinosa-----	idem-----	41"
<u>Agosto día 2</u>			
León-----	Pío Nicolás-----	Covaleda-----	475"
Zamora-----	Diego Llorente---	Hontoria-----	138"
<u>Año 1861</u>			
Salas-----	Ramón Quintana-----	Poza-----	46

NOTAS 1.3.5.6.

455.-N.R.lib.9,tit.19,ley 1.Felipe II-10-8-1564.

456.-N.R.lib.9,tit.19,ley 1.

457.-IDEM.

458.-N.R.lib.9,tit.19,ley II núm.3-5.D.Felipe V en
el Pardo por cédula de 5 de Febrero de 1718.

459.-N.R.lib.9,tit.19,ley II núms.1 al 14.

460.-N.R.lib.9,tit.19,ley 1.

461.-A.A.Poza de la Sal.Salinas leg.núm.8 año 1660.

462.-Idem. año 1661.

463.-Idem leg.núm.3 año 1665.

464.-leg.23 año 1661.

465.-A.A.Vil.s.XVIII -8-4-1756. Apz. Doc. n: 38.

Transportes de lana, carbón, jaspe, piedra, munición, artillería, hierro, vino, caños, betún, garbanzos...

Ya queda dicho en apartados anteriores que los transportes de la Hermandad, más importantes por su volumen, fueron la sal y la madera. Pero además hubo otros a los que nos referimos. Entre ellos la lan. A partir de 1300, el comercio lanero experimentó un gran auge. La poderosa Mesta extendió muy pronto sus tentáculos por toda la geografía española y como Castilla será la potenciadora del ganado ovino, se encargará del transporte otra organización castellana, la Hermandad de Carreteros Burgos-Soria.

Desde Toledo, Segovia, Villacastín (466), Burgos, Vinuesa... llevará la Hermandad hasta el Catábrico las grandes sacas.

En primer lugar se porteaba a los lavaderos: Vinuesa, Burgos (Los Pardos, Frías y Castros, emplazados a orillas del Arlanzón, aguas abajo de La Merced (467).

Vinuesa, Soria, Agreda, Tarazona, Tudela, Tafalla, Pamplona, Irurzum, Betelu, Tolosa, S, Sebastián... será una de las rutas que sigan las carretas de la Hermandad en sus transportes laneros.

Burgos-Laredo; Burgos-Santander por Reinosa; Burgos Portugalete; Burgos-Catábrico atravesando la Montaña

por difíciles pasos.

Durante el reinado de los RR. CC., la activa exportación de la lana, recibió su mayor impulso. Llegó a ser la clave del programa comercial de estos reales impulsores del mercaderismo... Prepararon cuidadosamente su futura compañía comercial lanera, confirmando el edicto de 1462.

En 1494, se creó el Consulado de Burgos y en 1511 el de Bilbao. "...se comprometía a expedir los cargamentos organizando la exportación de la mercancía en fletes para impedir todo fraude o robo por parte de los mercaderes e intermediarios", y, en suma, organizar un mercado sólido y eficaz para las primeras materias del Norte de Castilla, en especial la lana de los rebaños de la Mesta. (468)

Tres eran los mercados de la lana, además de los lugares mencionados, frecuentados por los carreteros de la zona: Medina del Campo, Medina de Rioseco y Villalón..

En el mapa hemos reflejado los caminos que seguían los carreteros en ese continuo comunicar la Mesta con el Cantábrico.

Jaspe y Piedra.-El jaspe lo cargaban las carretas en Espeja, camino de S, Lorenzo el Real. Así nos lo decen

multitud de Cédulas Reales.

En Hontoria de la Cantera cargan la piedra que serviría para la construcción de la Catedral de Burgos (469).

Artillería, munición, pertrechos de guerra.- Los Carros de bueyes eran fuertes, más potentes que las mulas y machos, y las cargas muy largas y pesadas eran reservadas para ellos. Guerra contra los moros; guerra de las Comunidades, (470); llevar pertrechos de guerra para la Armada Invencible a Lisboa; munición, artillería y pertrechos de guerra a las Guerras de Cataluña y Portugal (471); ayudando a los ejércitos en la guerra de la Independencia (472) Rutas que tienen que seguir y que reflejamos en el mapa.

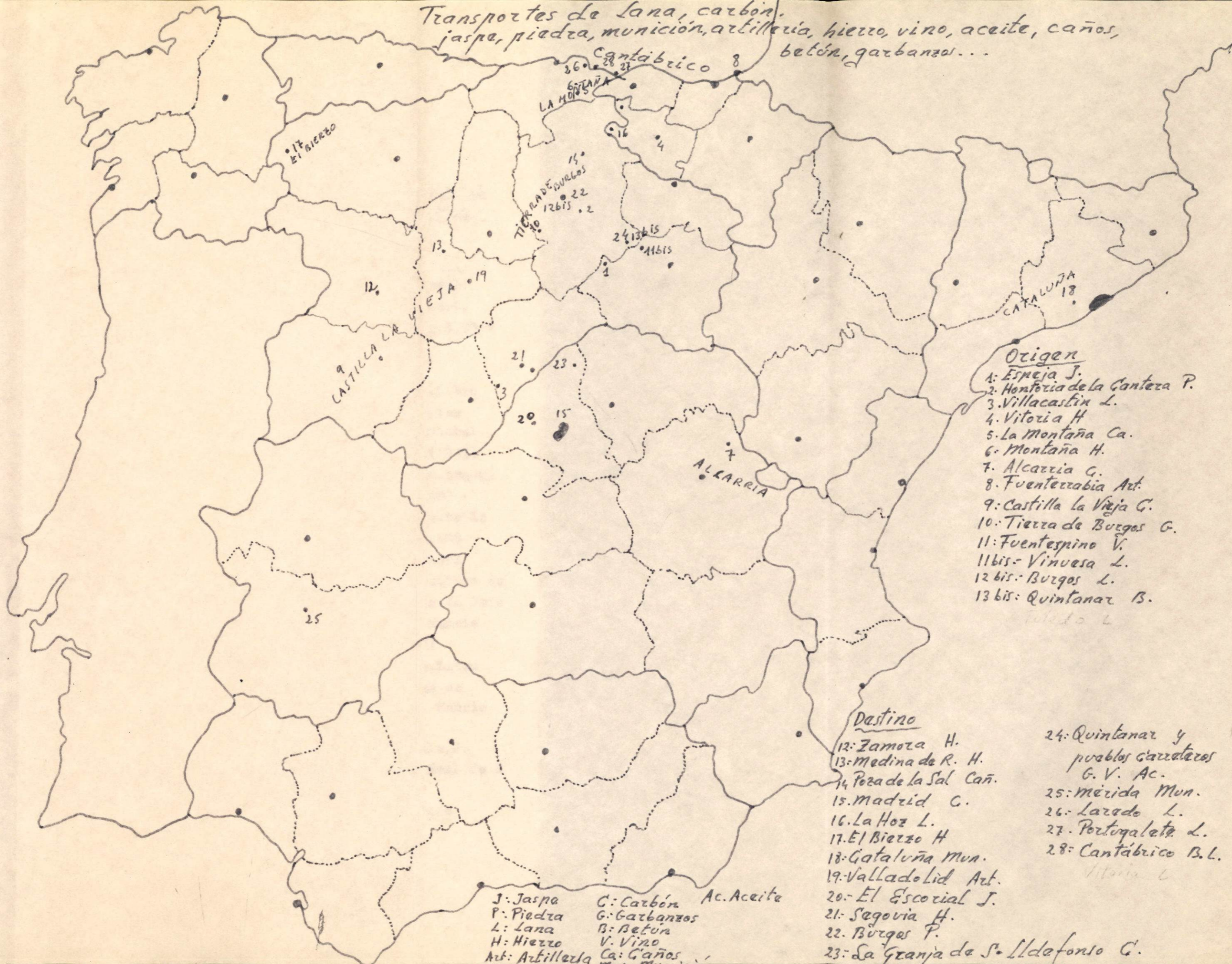
Carbón.- Combustible imprescindible. Todos los años tenía que transportar la Hermandad los viajes que le correspondían en el repartimiento hecho en Madrid.

Las principales rutas eran de Castilla la Vieja a Madrid; de la Alcarria a Madrid; de dichos lugares al Real Sitio de San Ildefonso (473)

Hierro, caños.- Cuando volvían del viaje de lana del Cantábrico, lo hacían con cargamento de hierro y de caños para las salinas. (474) El hierro lo llevaban a Medina del Campo, a Zamora... (475).

Garbanzos, vino, aceite.- Solían transportar a los pueblos carreteros en sus viajes de regreso.

Transportes de lana, carbón, jaspe, piedra, munición, artillería, hierro, vino, aceite, caños, betón, garbanzo...



Origen

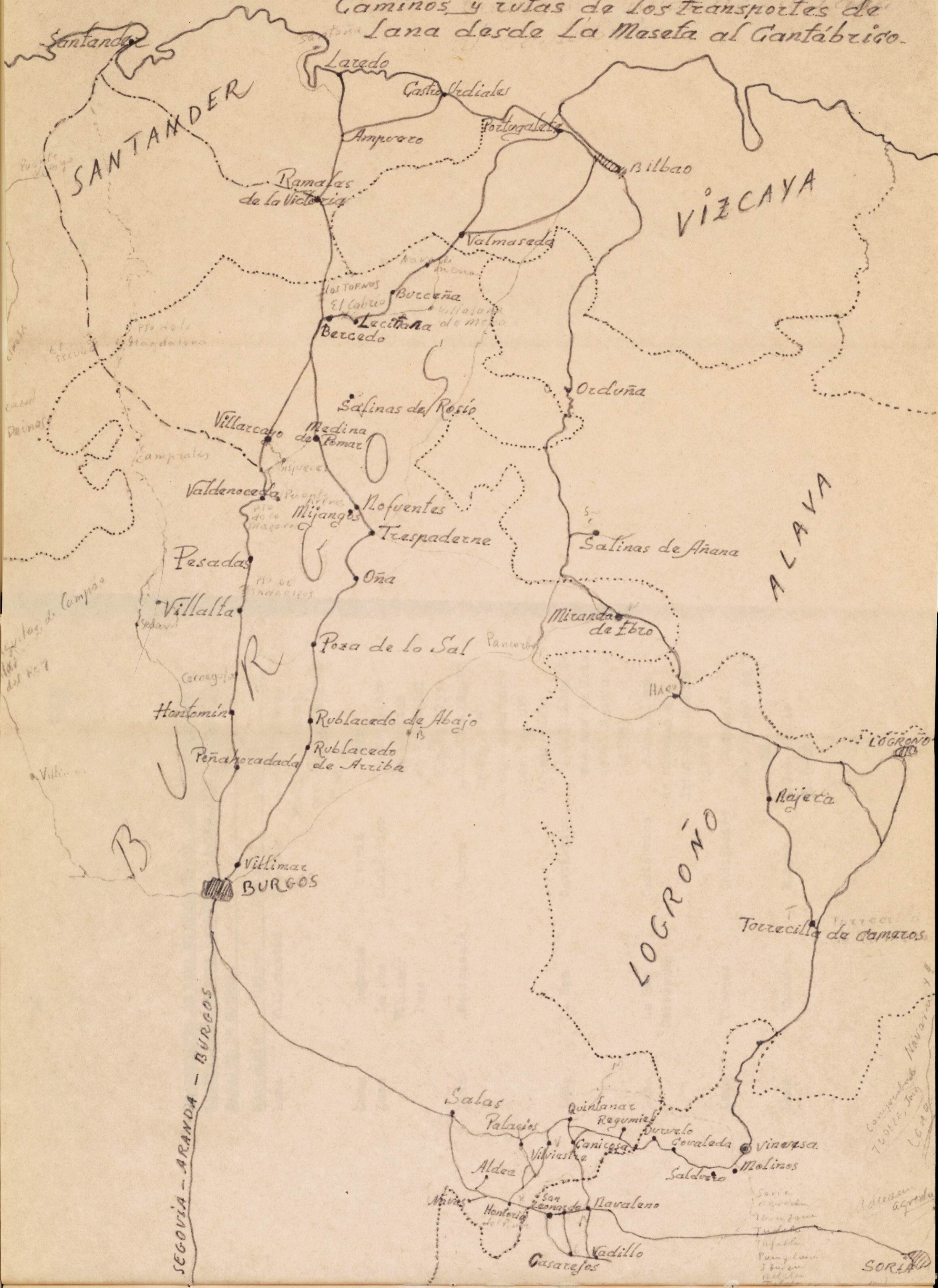
- 1: Espeja J.
- 2: Hontoria de la Cantero P.
- 3: Villacastin L.
- 4: Vitoria H.
- 5: La Montaña Ca.
- 6: Montaña H.
- 7: Alcarria G.
- 8: Fuenterrabia Art.
- 9: Castilla la Vieja G.
- 10: Tierra de Burgos G.
- 11: Fuentespino V.
- 11bis: Vinuesa L.
- 12bis: Burgos L.
- 13bis: Quintanar B.

Destino

- 12: Zamora H.
- 13: Medina de R. H.
- 14: Pozo de la Sal Cañ.
- 15: Madrid G.
- 16: La Hoz L.
- 17: El Bierzo H.
- 18: Cataluña Mun.
- 19: Valladolid Art.
- 20: El Escorial J.
- 21: Segovia H.
- 22: Burgos P.
- 23: La Granja de S. Ildefonso G.
- 24: Quintanar y pueblos carrateros G. V. Ac.
- 25: Mérida Mun.
- 26: Larado L.
- 27: Portugalete L.
- 28: Cantábrico B. L.

J: Jaspe C: Carbón Ac: Aceite
 P: Piedra G: Garbanzo
 L: Lana B: Betón
 H: Hierro V: Vino
 Art: Artillería Ca: Caños

Caminos y rutas de los transportes de Lana desde La Maseta al Cantábrico.



TRANSPORTES DE LANA, HIERRO, CARBÓN, CAÑOS, MUNICION, ARTI-
LLERIA, JASPE, PIEDRA, GARBANZOS, HÁRINA , BIZCOCHOS, VINO,
BAGAJES DE GUERRA.

<u>Mercancía</u>	<u>Origen</u>	<u>Destino</u>	<u>Fuente</u>
Lana	Villacastín	Vitoria	A. R. CH. V. Secc. Pleitos Civ. Not. Quevedo leg. 5323-1 (1682)
Lana	Segovia	Vitoria	idem
Lana	La Hoz Villamor Pego	Cantábrico	A. P. Q. Libro de cuentas de Kristobal Mancio (1733)
Lana	Medinaceli	Burgos	A. G. S. Con. Leg. 22 20 Nov. 1487 idem. Condestable y Con. leg. 189 10-set.-1491
Lana	La Hoz	Cantábrico	A. P. Q. Libro de cuentas de Xris tebal Mancio (1733)
Lana	La Hoz Salamanca	Cantábrico	A. P. Q. Libro de cuentas de Xristobal Mancio (1734)
Lana	Vinuesa	Cantábrico	Tudela, J. Cabaña Real de C pág.
Lana	Vinuesa	Burgos	A. G. S. Sello 1387-22

<u>Mercancía</u>	<u>Origen</u>	<u>Destino</u>	<u>Fuente</u>
Hierre	Vitoria	Medina de Rioseco Zamora Segovia	A. R. CH. V. Secc. Plet. Civ. Not. Quevedo leg. 1079 núm. 1 y 1080 -1. (1682)
Hierre	Cantábrico	Salinas de Rosío, El Bier- zo	A. P. Q. Libro de cuentas de Xristobal Mancio (1735)
Carbón	Castilla Vieja	Madrid	A. P. Q. Libro de cuentas de Cris- tobal Mancio (1734)
Carbón	idem	Madrid	A. P. Q. (4-7-1591)
Carbón	Alcarria	Madrid	AACan. s. XVIII
Carbón	Castilla la Vieja	Sitie de S. Ildefonso	AA Vil. 18-4-1756
Caños	Cantábrico	Poza de la S.	A. P. Q. Carretas de María Vela (1732)
Caños	La Montaña	Salinas de Rosío y Poza	Cuentas carre- tas de Fco. Manchado (1733)

<u>Mercancía</u>	<u>Origen</u>	<u>Destino</u>	<u>Fuente</u>
Artillería	Fuenterrabía	Castilla V.	A.R.CH.V.Secc. Ple,Civ.Not.Que- vedo.Leg.1070-1 1080-1 (1520)
Artillería			A.G.S.Reyes Fol.44(19-12- 1485)
Artillería	S.Lor.el Real	Granada	A.G.S.Reyes fol.178 20-1-1489
Munición y pertrechos de guerra		Ejércitos de Cataluña	A.P.Q. (17-3-1640)
Munición		idem	A.P.Q.1646 1649
Jaspe	Espeja	El Escorial	A.P.Q.s.XVI 6-8-1583
Jaspe	Espeja	El Escorial	A.P.Q.s.XVI 10-7-1586
Piedra	Hontoria Cantera	Burgos Catedra	SAVA, Anselmo Historia de Burgos Ed.Lmp.Monte Car- mele-1915

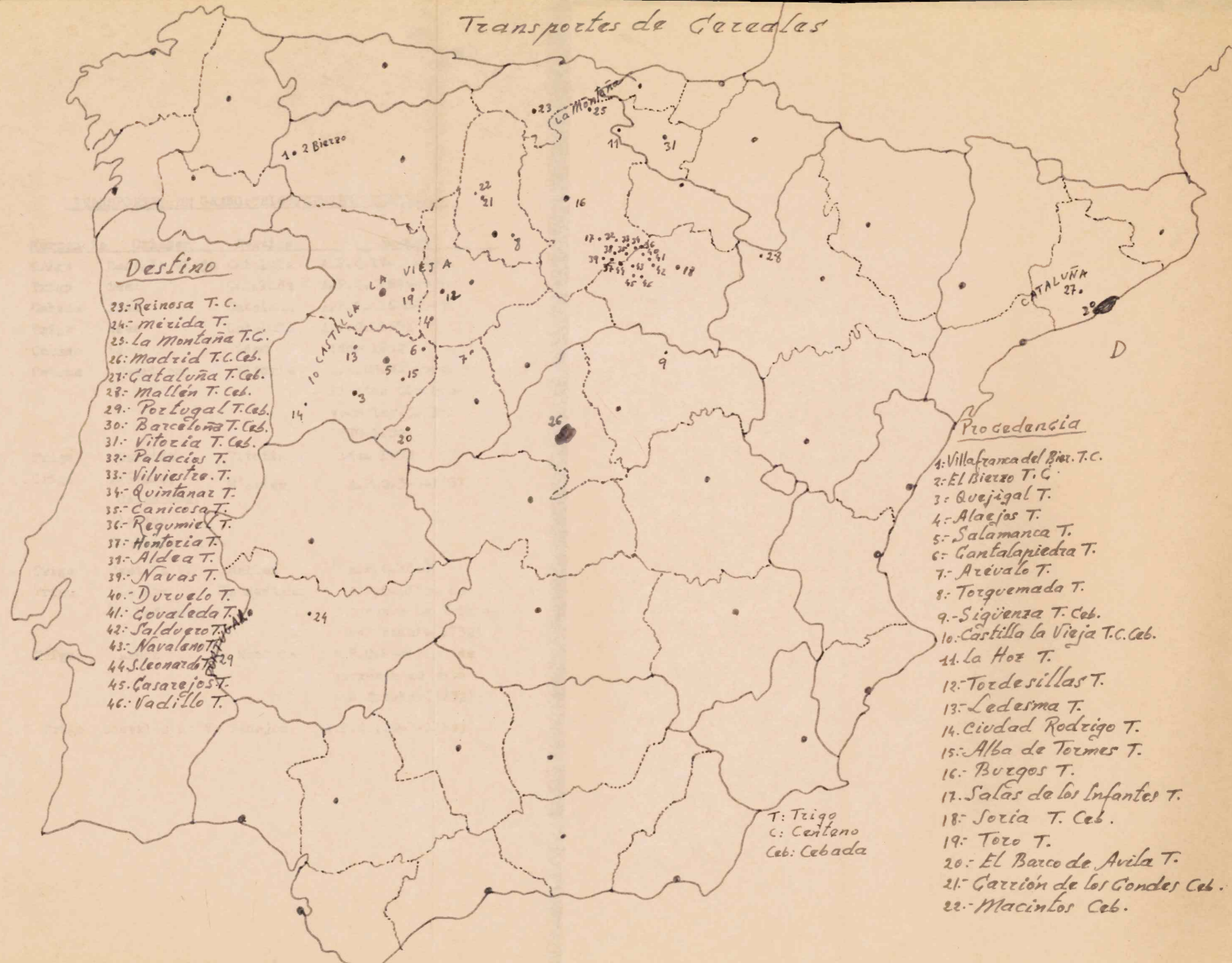
<u>Mercancía</u>	<u>Origen</u>	<u>Destino</u>	<u>Fuente</u>
Harina	Castilla	Mérida	A.P.Q.s.XVII
Bizcoche	la V.		(1667)
Viveres			
Garbanzos	Castilla V.	Pueblos carreteros	A.P.Q.s.XVIII Libro de cuen- tas de Kristo- bal Mancio(1732)
Vino	Fuenteespino	Quintanar	A.A.Q.s.XVIII 1726
Vino	idem	Quintanar	A.P.Q.s.XVIII 1732 Cuentas de Xristobal Man- cio
Jaspe y Piedra	Espeja	Burgo Osma	A.A.Navaleno s.XVII

Transportes de cereales: trigo, centeno, cebada

El grano ha sido siempre imprescindible para subsistir. Madrid y el Norte eran dos mercados importantes que necesitaban suministro de cereales. Y allí estaban las carretas en sus rutas diarias suministrando tan preciado material. Castilla la Vieja fue el granero de media España hacia arriba. Cuando el gobierno necesitaba llevar suministro a sus ejércitos, allí estaban las carretas camino de Cataluña, camino de Mérida, camino de Portugal. Rutas que costaban muchas vidas de bueyes y, a veces de personas.

A su regreso a los pueblos carreteros traían grano de Tierra de Burgos o de Soria.

Transportes de Cereales



Destino

- 23: Reinosa T. C.
- 24: Mérida T.
- 25: La Montaña T. C.
- 26: Madrid T. C. Ceb.
- 27: Cataluña T. Ceb.
- 28: Mallén T. Ceb.
- 29: Portugal T. Ceb.
- 30: Barcelona T. Ceb.
- 31: Vitoria T. Ceb.
- 32: Palacios T.
- 33: Vilviestre T.
- 34: Quintanar T.
- 35: Canicosa T.
- 36: Regumiel T.
- 37: Hontoria T.
- 38: Aldea T.
- 39: Navas T.
- 40: Duruelo T.
- 41: Gualada T.
- 42: Saldugo T.
- 43: Navalano T.
- 44: S. Leonardo T.
- 45: Casarejos T.
- 46: Vadillo T.

Procedencia

- 1: Villafranca del Bier. T. C.
- 2: El Bierzo T. C.
- 3: Quejigal T.
- 4: Alaejos T.
- 5: Salamanca T.
- 6: Cantalapedra T.
- 7: Arévalo T.
- 8: Torquemada T.
- 9: Sigüenza T. Ceb.
- 10: Castilla la Vieja T. C. Ceb.
- 11: La Hoz T.
- 12: Tordesillas T.
- 13: Ledesma T.
- 14: Ciudad Rodrigo T.
- 15: Alba de Tormes T.
- 16: Burgos T.
- 17: Salas de los Infantes T.
- 18: Soría T. Ceb.
- 19: Toro T.
- 20: El Barco de Avila T.
- 21: Carrion de los Condes Ceb.
- 22: Macinlos Ceb.

T: Trigo
 C: Centeno
 Ceb: Cebada

TRANSPORTES DE GRANO: TRIGO, CENTENO, CEBADA...

<u>Mercancía</u>	<u>Origen</u>	<u>Destino</u>	<u>Fuente</u>
Trigo	Cast, la Vieja	Cataluña	A.P.Q. 17-3-1640
Trigo	idem	Cataluña	A.P.Q. 1646-9-50
Cebada	idem	Cataluña	A.P.Q. 1646-9-50
Trigo	idem	Cataluña	A.P.Q. 1652
Cebada	idem	idem	idem 1652
Cebada	Carri'on	Vitoria	A.R. CH. V. Secc. Pleitos Civ. Que- vedo leg. 3323-1 1679-1682
Trigo	Carrión	Vitoria	idem 1682
Trigo	Arévalo, Salamanca, Alaejos Castilla la V.	M' erida	A.P.Q. 3-4-1667
Trigo	Cast. la V.	Mallen	A.P.Q. 1655
Trigo	La Hoz Villafranca	La Montaña	A.P.Q. Libro de cuentas de Xristo- bal Mancio (1732)
Trigo	La Hoz	La Montaña	A.P.Q. Memoria de carretas de Anto- nio Esteban (1732)
Trigo	Castilla la V.	Badajoz	A.P.Q. (22-3-1664)

<u>Mercancia</u>	<u>Origen</u>	<u>Destino</u>	<u>Fuente</u>
Trigo	Bierzo	La Montaña	A.P.Q.Memoria de carretas de Anto- nio Esteban(1732)
Centeno	Bierzo	La Montaña	idem
Trigo	Cas.la V.	Madrid	A.P.Q.Libro de cuentas de Xristobal Mancio(1733)
Trigo	Paredes, Tierra de Burgos, Ribe- ra de Carrión	Vilviestre y la Sierra	A.A.Vilviestre 4-4-1752
Trigo	Torrecilla	Reinosa	AAQ.Cuenta de 27 carretas de Juan y Gaspar(1836)
Trigo	Cantalapiedra	Reinosa	idem
Trigo	Torquemada	Madrid	AAQ s.XVIII
Trigo	Quejigal	Mérida	A.P.Q. 1667
Trigo	Sigüenza	Madrid	AACan.s.XVIII
y Cebada			
Trigo	Tordesillas	Reinosa	AAQ s.XVIII
Trigo	Ledesma	Madrid	AAPal.s.XVII
Trigo	Ciudad Rodrigo	Pueblos de la Hermandad	AAVil 1750

<u>Mercancía</u>	<u>Origen</u>	<u>Destino</u>	<u>Fuente</u>
Trigo	Burgos y su tierra	Pueblos de la Hermandad	AAVil.1773
Trigo	Salas de los Infantes	idem	AAQuin.s.XVIII
Trigo	Seria	Barcelona	A.P.Q s.XVII 1653

Importancia socio-económica de la Hermandad.

En los capítulos precedentes hemos visto cómo la Hermandad llegó a ser la primera a nivel nacional en el transporte de bueyes por carretera.

Su volumen alcanzó más del 10 por ciento del total, de los transportes nacionales de carreterías.

Esto nos lleva a deducir la importancia que tuvo a nivel nacional.

El distrito que correspondía a la Hermandad fue el más amplio, según se puede comprobar en los mapas adjuntos. Para la Región Castellano-leonesa, la importancia de la Hermandad fue vital pues todas las subsistencias pasaban por ella o en gran porcentaje.

Su intervención en los conflictos bélicos: Comunidades, Guerra de Cataluña, de Portugal de la Independencia, de Granada, hizo de dicha Hermandad un elemento de gran valor e insustituible para muchos trabajos duros y pesados.

La importancia económico-social en la Comarca de Pinares Burgos-Soria, fue absoluta en todos los aspectos. La gente dedicada a la carretería en la zona era más del 80% de la población activa. El volumen de los propietarios de carretas era elevado, 1024,

lo que hacía una empresa de gran magnitud para aquellos tiempos. El número de trabajadores, 1336, sería muy difícil de superar para aquella época. Los ingresos por trabajador y propietario eran elevados según hemos demostrado lo que hacía que vivieran mejor que cualquier otro trabajador de la época.

Considerados estos factores socio-económicos de manera resumida, por tener vistos anteriormente, es fácil llegar a la conclusión de que la importancia socio-económica de la Hermandada Burgos-Soria fue total a nivel local y comarcal; y de que fué también muy importante e imprescindible muchas veces a nivel regional y nacional.

NOTAS

- 466.-A. R. CH. V. Secc. Pleitos Civiles. Quevedo. 3323-1.
467.-LOPEZ MATA, T.-La Provincia de Burgos. E. H. S. R.
Burgos, 1963. Pág. 114 y sig.
468.-KLEIN.-Op. cit. pág. 49.
469.-SAVA, Anselmo.: Historia de Burgos. Imp. Monte
Carmelo. 1915.
470.-A. R. CH. V. Secc. Pleitos Civiles. Quevedo Leg. 1080-1
471.-A. P. Quin. s. XVII (1640-46-50-1667). *Ap. Doc. n.ºs 13. 14. 15. 22.*
472.-A. R. CH. V. Secc. Pleitos Civiles. Quevedo. leg. 3323-1
473.-A. A. Vil. s. XVII 918-4-1756). *Ap. Doc. n.º 38.*
474.-A. A. Poza de la Sal. Salinas.
475.-A. R. CH. V. Secc. Pleitos Civiles. Quevedo. leg. 3323-1

CONCLUSIONES

Las conclusiones a las que hemos llegado han sido:

1.-La Cabaña Real de Carreteros tuvo gran apoyatura en la legislación desde el Código de las Siete Partidas, Ordenanzas Reales de Castilla, Leyes de Toro, Nueva y Novísima Recopilación de las Leyes Españolas, especialmente desde 1497, creación de dicha Cabaña, hasta su desaparición en el XIX. En nuestro trabajo, aportamos completa esa legislación creemos que por primera vez.

2.-La Cabaña Real de Carreteros no hubiera podido subsistir sin una amplia serie de privilegios concedidos por la Corona; algunos, derivados de las leyes, otros, concedidos de modo específico. Aquí insertamos la más amplia serie de estos privilegios, como nueva aportación.

3.-Demográficamente, la Comarca de la Hermandad Burgos-Soria evolucionó a través de los siglos, al ritmo de la carretería. En el siglo XVI, la prosperidad económica carreteril hace que los pueblos aumenten; en el s. XVII, la deflación que experimentan los carreteros en la pérdida de bueyes, guerras de Cataluña y Portugal, inciden en la población; también las pestes.

En el XVIII, cuando al final decae la carretería, decae la población, y, en el XIX, al hundirse la Hermandad, la emigración es *espectacular*.

4.-En una serie de mapas, damos a conocer el origen y destino de los diferentes transportes de grano, sal, madera, lana, hierro, jaspe, piedra, carbón, armamento, munición, etc. en los que se marcan las diferentes rutas y caminos seguidos por la Hermandad Burgos-Soria, muestra patente de su desarrollo económico y social y que hasta el momento no se había hecho.

5.-Queda probado el origen de la Hermandad Burgos-Soria, aclarando interpretaciones de autores que, como Ringrose y Tudela, retrasaban su aparición muchos años.

6.-Un análisis amplio de la economía de las carreterías y de la Hermandad nos lleva a la conclusión de que los carreteros disfrutaban de un nivel de vida económico superior a los sueldos de boticarios, guardas maestros, escribanos, etc. de los pueblos en los que vivían, considerando que prácticamente todos eran propietarios de una carreta en el trajino.

7.-Queda demostrada en este trabajo la primacía nacional de la Hermandad a nivel nacional por el número de propietarios, por el número de bueyes y carretas y por el volumen de mercancías transportadas.

Esta primacía la ratifica el hecho de que la Junta y Hermandad Burgos-Soria, en el siglo XVIII, tenía el derecho de elegir al Procurador General de Carreteros representante efectivo de la Cabaña y de todo el transporte.

8.-Los bueyes de la Hermandad eran enviados a los pastos de invierno no sólo a Extremadura sino principalmente a las riberas del Duero y dehesas castellano-leonesas, según se puede apreciar en el mapa elaborado a tal efecto.

9.-La vida del esforzado carretero se movía al ritmo de la vida nacional, incidiendo en él las crisis bélicas como la Guerra de las Comunidades, la de Cataluña, la de Portugal, la de la Independencia, las crisis económicas, los cambios políticos, como en el 1813 con la ley de acotamientos, en el 36 con la abolición de los privilegios, cambios de liberales y conservadores...

10.-Una carretería era una empresa en la que participaban como copropietarios los mismos trabajadores, sometidos a un contrato con unos derechos y deberes contractuales. Ingresos, gastos, pérdidas y ganancias, valor del inmovilizado, capital invertido, % de ganancia o pérdida del capital invertido, sueldos, etc. organización, personal, economía... se analiza por primera vez con detalle, y de acuerdo con esto, deducimos

que la Junta y Hermandad Burgos-Soria es la primera empresa de transportes de carretas de bueyes en la economía nacional, de Castilla, de la Comarca y de los concejos.

11.-Queda reflejada toda una serie de contratos de todo tipo con la Corona y con particulares, en los que se patentiza la vida laboral del carretero y de la Hermandad, por primera vez.

12.-La organización jurídico-administrativa de la Hermandad queda reflejada a nivel nacional, provincial, de Junta o Hermandad y local o de concejo, cosa que no se había hecho hasta el presente.

13.-El pinar de la Comarca proporcionó materia prima importante para el transporte, creando productos que llevaban por la geografía nacional: machones, tajones, tabla, aros, leña, gamellas, tableta...y pasto abundante que dió vida a la cría de ganado vacuno, clave para la carretería.

14.-Cuando los serranos de la Comarca estuvieron unidos, formando una empresa común, una empresa participativa, su vida fue próspera y rica. Así lo leemos en los archivos de los pueblos carreteros en pleitos con el clero en el s. XVII en el que se dice que eran "todos o casi todos ricos", y lo escuchamos de boca del Subdelegado de carretería cuando al efectuar la

valoración del contribución única en el Catastro de la Ensenada, afirma "que los carreteros se mantienen, visten y calzan y a sus mujeres y familiares con esplendidez además de aumentar sus caudales...".

15.--

