

El transporte en el reino de Granada (siglo XVIII)¹

Raúl Ruiz Álvarez²

Recibido: 3 de octubre de 2020 / Aceptado: 22 de febrero de 2021

Resumen. El objetivo de este artículo es realizar un primer acercamiento al transporte en el reino de Granada en el siglo XVIII. Para ello, a partir de la documentación del *Catastro de Ensenada*, se han desarrollado dos líneas principales de indagación: en primer lugar, se plantean algunas características y debates sobre el estudio del transporte, la fuente y las categorías profesionales, y, en segundo lugar, unos datos iniciales sobre el peso del transporte en las diferentes comarcas y su relación con los polos económicos y los caminos. Esta investigación constituye el paso previo y la base necesaria para acometer una investigación de mayor alcance, centrada en los transportistas pertenecientes a la *Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros* de la jurisdicción de la Real Chancillería de Granada.

Palabras clave: Transporte, Trabajo, Caminos, Catastro de Ensenada, Fuentes geohistóricas, reino de Granada, Siglo XVIII.

[en] Transport in the Kingdom of Granada (18th century)

Abstract. This paper aims to conduct a first approach related to transport in the kingdom of Granada in the 18th century. Based on the documentation of the *Cadastré of the Marquis de la Ensenada*, two main lines of analysis have been developed focused on a human role and the on the economic impact. Consequently, discussion related to the study of transport, the documentary sources and the professional categories are carried. Additionally, in the second section, a discussion about the importance of transport in the regions and its interplay with the main economic poles and the roads is conducted. This research proposes some new lines of research on the transporters belonging to the *Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos and Trajineros* of the jurisdiction of the Real Chancillería de Granada

Keywords: Transport, Labour, Roads, Ensenada Cadastre, Geohistorical sources, Kingdom of Granada, 18th century

Sumario: Introducción. Marco teórico y metodología. El transporte en el reino de Granada. A modo de conclusión. Bibliografía

Cómo citar: Ruiz Álvarez, R. (2021). El transporte en el reino de Granada (siglo XVIII), en *Cuadernos de Historia Moderna* 46.1, 235-259.

¹ Redactado con el apoyo del proyecto de investigación “Catastro-Lección”, cuya investigadora principal es Margarita M. Birriel Salcedo, y del grupo de investigación HUM 603 de Estudios de las Mujeres.

² Universidad de Granada / Centro de Estudios Históricos del Valle de Lecrín y La Alpujarra (CEHVAL).

E-mail: raul.lanjaron@gmail.com

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

Introducción

El transporte en la Edad Moderna es una actividad que vertebra socioeconómicamente un territorio por tierra y mar. Su desarrollo está ligado a la producción, al comercio y a la red de comunicaciones, que como sabemos, las interiores eran deficitarias en España y especialmente en el reino de Granada. Sin embargo, la geografía del sureste peninsular estuvo cruzada por vías por donde circulaban las gentes que transportaron maderas, granos y otros géneros y que, sin duda, instituyeron un oficio indispensable que contó con el respaldo real a través de una serie de concesiones que desde los Reyes Católicos se otorgaron a la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros con el fin de garantizar el servicio público del transporte de artillería y víveres a los ejércitos, así como el abastecimiento a las ciudades y villas³. Es difícil imaginar lo que significó realmente el transporte de mercancías en la España del siglo XVIII, pero es indiscutible la huella que dejó en las políticas de los Borbones con la aprobación de numerosas leyes que se ocuparon de la mejora de infraestructuras del transporte, principalmente en los caminos y hospederías; en la arquitectura, con numerosas cuadras, caballerizas y corrales para cobijar a los animales; en diversos oficios auxiliares, como los cordoneros o artesanos carreteros; o en la propia conflictividad de la época generada al paso de las recuas, carretas, mulas o jabardos por las jurisdicciones municipales. El transporte se convirtió en un servicio fundamental para la guerra, el abastecimiento y el comercio o la construcción, y, por tanto, ocupó un importante espacio en la vida diaria de las ciudades y villas.

Mi interés por los transportistas del reino de Granada surge del transcurso de mi investigación sobre la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros, que contó con un tribunal propio. En Granada recayó en el juez protector, particular y privativo para el desagravio de los carreteros, cabañiles, jabarderos y trajineros de la Real Cabaña en la ciudad de Granada y en la jurisdicción de la Real Chancillería⁴. De entre todos ellos, de los trajineros es de los que menos referencias he encontrado. De hecho, en la documentación del Catastro de Ensenada de la ciudad de Guadix

³ La Cabaña Real de Carreteros ha recibido poca atención de la historiografía, con estudios centrados en sus privilegios o en territorios concretos. Destacan los trabajos de Gil Crespo, A.: “La Mesta de Carreteros del Reino”, en *Anales de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias*, XXII, Coimbra, 1957, pp. 210-230; Tudela, J.: “La cabaña real de carreteros”, en *Homenaje a Don Ramón Carande*, Madrid, Sociedad de estudios y publicaciones, 1963 pp. 349-396; Gil Abad, P.: *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros. Burgos-Soria*, Burgos, Diputación, 1983; García Martín, P.: “La Cabaña Real de Carreteros”, *Historia 16*, 145 (1988), pp. 115-122 (agradezco al profesor García sus indicaciones sobre este trabajo). Sobre territorios concretos podemos destacar algunos trabajos como los de: Duarte Landero, O.M.: “Los Carreteros en la Villa de Madrid en el siglo XVI”, *Revista de las Ciencias Sociales*, vol. 4, 4 (2018), pp. 35-50; Moreno Arriba, J.: “La Real Cabaña de Carreteros: la edad de oro de la actividad comercial en la Sierra de Gredos (Ávila, España)”, *Progressus. Rivista di Storia - Scrittura e Società*, Año V, 1 (2018), pp. 77-100. Véase también la reciente publicación: Diago Hernando, M.: “Los profesionales del transporte de mercancías por las rutas terrestres de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media”, en Solórzano Telechea, J. A. y Martín Pérez, F. (coords.), *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media: movilidad, conectividad y gobernanza*, Madrid, La Ergástula, 2020, pp. 39-58.

⁴ Véase Ruiz Álvarez, R.: “Aportaciones para la historia de la Real Cabaña de Carreteros. Nombramiento del Juez Privativo Protector y Conservador de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros en Granada”, *Revista del CEHGR*, 33 (2021), pp. 255-271. Este texto ofrece un breve estudio de los privilegios de los carreteros y cabañiles en el Antiguo Régimen que nos proporciona una perspectiva útil para acercarnos al conocimiento de esta comisión subdelegada y a algunas de sus funciones.

es donde encontré este tipo de transportistas, lo que me suscitó algunas preguntas, en especial aquellas relacionadas con sus características. Pese a la importancia del transporte interior de mercancías en el siglo XVIII, poco conocemos de quienes se dedicaron a este oficio y del trabajo en sí mismo. Incluso son pocas las referencias que tenemos respecto al transporte por tierra más allá del mal estado de los caminos y las infraestructuras ligadas a los mismos, como son las hospederías.

Por tanto, este artículo nace con el objetivo de hacer un primer balance sobre el trabajo del transporte en el reino de Granada y, más en concreto, en los transportistas con bestias. Tiene vocación de plantear características generales. Así, he articulado esta investigación a partir de una serie de cuestiones: primera, esbozar una clasificación a partir de la terminología que aparece en el Catastro de Ensenada; segunda, localizar los lugares que registran transportistas en el reino de Granada para ver si era significativo su número; tercera, dibujar un mapa para estudiar las relaciones que se establecen entre transporte-camino y transporte-polo económico.

Aunque contamos con el Fondo de la Real Cabaña de Carreteros que se custodia en el Archivo Histórico de la Real Chancillería de Granada⁵, esta documentación no presta mucha atención a los denominados arrieros y trajineros, centrándose principalmente en los cabañiles y carreteros. En este sentido, es mucho más útil la documentación que proporciona el Catastro de Ensenada⁶. En las Respuestas Generales, concretamente en la trigésimo segunda, encontramos la información sobre el trabajo del transporte (arrieros, carreteros, caleseros...). También encontramos noticias referentes al transporte en la pregunta trigésimo tercera (en concreto a los oficios artesanos, como los maestros carreteros) y en los Estados Locales (letras G y F). Los libros de los Cabezas de Casa amplían los datos con el nombre y apellidos del cabeza de casa, la estructura de su hogar y su oficio. Y la documentación utilizada se completa con los libros de lo Real, donde es posible conocer la propiedad del individuo en la localidad de estudio, así como la regulación de las utilidades y el gravamen industrial-comercial por su actividad económica. El Catastro tiene la virtud de permitirnos hacer comparaciones entre territorios gracias a la información estandarizada que nos muestra. No obstante, hay que tener en cuenta que, pese a su fuerte homogeneidad en lo general, presenta singularidades en lo particular.

⁵ Archivo de la Real Chancillería de Granada (ARCHGR), Subdelegación Del Juzgado Privativo de la Real Cabaña De Carreteros (030SJPRCC). Agradezco la ayuda proporcionada por el director, David Torres, que me ha facilitado el acceso a este fondo recientemente inventariado. Hago extensivo el agradecimiento a todo el personal del archivo.

⁶ Archivo Histórico Provincial de Granada (AHPGr), Catastro de Ensenada (CE), Autos, Respuestas Generales y Estados (RG), o Respuestas Particulares (RP), Localidad. Libro (L), folio (f.). Agradezco las facilidades proporcionadas por la directora, Eva Martín, para la consulta de la documentación en el contexto actual, así como al servicio de limpieza (Manuel) y demás personal del archivo. Por otro lado, se aclara que, cuando me refiero a Respuestas Particulares, lo hago para facilitar la búsqueda pues así está catalogado este fondo. Soy consciente de que el término no es el adecuado, como ya apuntó C. Camarero. Por tanto, aunque cite el documento con la denominación que tiene en el archivo, en el texto me referiré a Libros de los Cabeza de Casa y Libros de lo Real. En cuanto a las Respuestas Generales (Interrogatorio), utilizaré la copia "a la letra" que se envió a la Real Junta de Única Contribución a Madrid y que hoy se custodia en el Archivo General de Simancas. Se han usado todas las Respuestas Generales de las 399 localidades correspondientes al reino de Granada, partiendo de la catalogación que realiza el portal PARES por provincia antigua, en línea: <http://pares.culturaydeporte.gob.es/inicio.html>. Al trabajar con los 399 municipios, sería excesivo citar cada uno de los libros y folios, por lo que los datos que se aportan a lo largo del texto se refieren a esta documentación y, en caso que se refieran a las Respuestas Particulares o a los Estados Locales, irán citadas como he expuesto.

Marco teórico y metodología

Como puso de manifiesto Ringrose hace medio siglo: “en la España del Antiguo Régimen, el transporte fue una actividad profundamente sumergida en el tejido de las instituciones sociales, legales y políticas”⁷. Esta frase ilustra muy bien la dinámica del transporte interior en la España Moderna, con unos viajes de mercancías condicionados, por un lado, por las transformaciones socioeconómicas que se dan en Europa –con cambios en los modelos de producción y de tecnología–, y por otro, por las características de las infraestructuras en una España con una red viaria claramente deficitaria que supuso un límite económico para su desarrollo. Un atraso del que dejaron constancia los viajeros a través de sus testimonios, y del que fue consciente la Corona, para lo que estableció una serie de reformas entre las que se encontraban la mejora de caminos y hospederías –impulsando la red radial de caminos–, o la concesión de privilegios a los transportistas para facilitarles el tránsito de mercancías de un lugar a otro abaratando los elevados costes de estos viajes⁸.

En los estudios sobre el transporte, la investigación de Ringrose abrió un nuevo escenario para el conocimiento de esta actividad en España aportando algunos datos sobre el reino de Granada. Una década después, Santos Madrazo publicó una detallada investigación que a día de hoy continúa siendo referencia obligada para estudiar el transporte. En dos volúmenes, Madrazo se ocupó del sistema de comunicaciones en la España en la centuria comprendida entre 1750 y 1850. En el primero trató la compleja red viaria y su desarrollo, y en el segundo estudió el tráfico y los servicios, donde además del transporte de mercancías, analizó el tráfico de personas o los servicios de postas y posadas. Asimismo, atendió a cuestiones de la vida cotidiana, como las condiciones del viaje⁹.

La deficitaria red viaria unida a los condicionantes geográficos y a factores como la meteorología o la seguridad en el camino limitaron el transporte, reduciéndolo a lo que Diago Hernando y Ladero Quesada denominaron un “cuello de botella” por la dificultad de establecer mercados interiores amplios y precios competitivos¹⁰. Pero estas particularidades no pueden llevarnos a conclusiones erróneas. El tráfico y el volumen de mercancías transportado en el interior fue mayor de lo que se pueda pensar en un principio¹¹.

Atendiendo a quienes se dedicaron a este oficio, Diago Hernando apuntó que, entre el grupo de los arrieros, “coexistieron personas con muy diferentes perfiles socioeconómicos y modos de vida también bastante diferenciados”¹². Entre estos,

⁷ Ringrose, D. R.: *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750,1850)*, Madrid, Teenos, 1972, p. 21. Véanse también los estudios posteriores que utilizan sus datos y aportan otros sobre la capacidad de carga, velocidad, o costes: Uriol Salcedo, J.I.: “Los transportes interiores de mercancías en el siglo XVIII y en los primeros años del siglo XIX. I. Transportes a lomo y en carro”, *Revistas de Obras Públicas*, 3182 (1980), pp. 707-714.

⁸ Véanse Plaza Orellana, R.: *Los caminos de Andalucía. Memorias de los viajeros del siglo XVIII*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2008; y el sintético artículo de Pepa Martín sobre la política caminera del siglo XVIII: Martín Mora, P.: “Pensando en el Transporte”, *Revista del Ministerio de Transporte*, 674 (2017), sin paginar.

⁹ Madrazo, S.: *El Sistema de Transportes en España, 1750-1850*, 2 volúmenes, Madrid, Turner, 1984.

¹⁰ Diago Hernando, M. y Ladero Quesada, M. A.: “Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII”, *En la España Medieval*, vol. 32 (2009), pp. 347-382

¹¹ Frax, E. y Madrazo, S.: “El transporte por carretera, siglos XVIII-XX”, *TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 1 (2001), pp. 31-53.

¹² Diago Hernando, M.: “Pastores, Carreteros y Arrieros”, *Medievalismo*, 13-14 (1), (2004), pp. 219-227

había agricultores que complementaban sus economías familiares mediante el transporte con bestias durante temporadas, y otros que hicieron del transporte su actividad principal, entre los que se distinguen los que ofrecían servicio de transporte y los que previamente realizaban compraventa.

No me detendré en los estudios regionales que en la última década han experimentado una importante eclosión desde diferentes perspectivas, como son los trabajos sobre el transporte terrestre y el comercio interior en la Galicia rural donde predomina la arriería como complemento a la actividad agrícola y ganadera¹³; o la tesis doctoral que en 2015 leyó Salvador Domingo Mena sobre los caminos burgaleses. En ella, plantea como condiciones generales del transporte las circunstancias naturales y los aspectos legislativos. Aunque se centra en el trayecto de Burgos hacia los puertos cántabros, coincide en reiterar la inadecuada estructura administrativa que no permitía dar respuesta a una política eficiente de fomento, limitándose en la mayor parte de las ocasiones a legislar y autorizar las obras, controladas por corregidores, de los caminos más importantes, o a dar luz verde para el mantenimiento, reparación o construcción de nuevos tramos¹⁴.

Mención aparte merecen los estudios sobre los arrieros maragatos, toda una comunidad de poder en el territorio leonés que ha ocupado el interés de un gran número de investigadores, si bien por su carácter didáctico el libro de Laureano M. Rubio *Arrieros Maragatos: Poder, negocio, linaje y familia. Siglos XVI-XIX* constituye una buena sinopsis sobre este colectivo que determinó la economía de una comarca¹⁵.

Concerniente al transporte interior en el reino de Granada en el siglo XVIII son escasos los trabajos de investigación. Pese a la preocupación de la Corona, la realidad de los caminos y hospederías en el reino de Granada se redujo a una política deficitaria en la que podemos enumerar numerosas propuestas de mejora que en la mayoría de las ocasiones no se materializaron. A pesar de ello se realizaron obras menores y alguna de mayor importancia, como la carretera de Málaga a Antequera al final de la centuria, resultando un mapa viario insuficiente y en mal estado en comparación con otras zonas¹⁶. Paralelamente, contamos con algunos estudios recientes sobre las ventas, mesones y posadas del Reino y la imagen dantesca y desoladora que presentaban del viaje por los caminos¹⁷.

¹³ Fernández Cortizo, C.: “Arrieros y traficantes en la Galicia rural de la época Moderna” [en línea], *Obradoiro De Historia Moderna*, 17 (2008), pp. 325-252. <https://doi.org/10.15304/ohm.17.459> [consulta: 28 de mayo de 2020].

¹⁴ Domingo Mena, S.: *Caminos Burgaleses. Los caminos del norte (S. XV-XVI)* [en línea], Burgos, Tesis Doctoral, 2015, pp. 54-56. <http://hdl.handle.net/10259/4261> [consulta: 11 de abril de 2020].

¹⁵ Rubio Pérez, L. M.: *Arrieros Maragatos. Poder, negocio, linaje y familia. Siglos XVI-XIX*, León, Fundación Hullera Vasco-Leonesa, 1995. Véase también: Martín Galindo, J. L.: “Arrieros Maragatos en el siglo XVIII”, *Estudios y Documentos. Cuadernos de Historia Moderna*, 9 (1956), pp. 4-40; Rodríguez Díaz, E.E.: “Carreteros y arrieros de Sajambre. El intercambio de mercancías en la montaña oriental leonesa (SS. XVI-XVIII)”, *Estudios Humanísticos. Historia*, 14 (2015), pp. 39-71.

¹⁶ Jurado Sánchez, J.: *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*, Córdoba, Ayuntamiento, 1988. Véase de este autor: “La red viaria malagueña en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Estudios Regionales*, 32 (1995), pp. 73-103. Agradezco sus amables orientaciones sobre el transporte, los caminos y algunas referencias bibliográficas sobre la Real Cabaña de Carreteros.

¹⁷ Sobre las Hospederías del reino de Granada en el siglo XVIII, véanse los recientes trabajos de Ruiz Álvarez, R.: “Ventas, Mesones y Posadas en el reino de Granada (s. XVIII)” [en línea], *Chronica Nova*, 46 (2020), pp. 309-345. <https://doi.org/10.30827/cnova.v0i46.13690> [consulta: 18 de febrero de 2021]; “Las Hospederías del litoral del reino de Granada. Los mesones de Motril en el Catastro de Ensenada” [en línea], *Baetica. Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, n.º. 39 (2019), pp. 251-283. <https://doi.org/10.24310/BAETICA.2019.v0i39.6854> [consulta: 1 de mayo de 2020]; “Ventas y Mesones en los caminos del Valle de Lecrín y La Alpuja-

En cuanto a la industria y el comercio, Andrés Sánchez y Antonio Parejo atribuyeron a la deficitaria red de carreteras y caminos su estancamiento mercantil e industrial. Aunque la orografía dificultó la mejora de infraestructuras, lo cierto es que las relaciones económicas de poder determinarían las inversiones de fomento de una época en la que los principales polos económicos y políticos de España establecerán el mapa de comunicaciones¹⁸. Recientemente en el marco de las investigaciones del grupo Catastro-Lecrín, la profesora Margarita M. Birriel, aportaba algunas notas sobre las políticas viarias de los Borbones a través de la Superintendencia de Caminos y la creación de la Junta de Caminos de Granada¹⁹. Señalaba que, localmente, en esta institución reprodujeron desigualdades importantes en la vertebración económica y política del reino de Granada al priorizar y consolidar unas vías de comunicación en detrimento de otras. Entre los caminos postergados apunta los que discurren por el Valle de Lecrín. Sin embargo, este paso natural hacia la costa sería vital para la ciudad de Granada, como queda reflejado en el número de arrieros que se contabilizan. Por otro lado, estarían vías como la ya señalada de Málaga a Antequera, o la carretera a levante y su ramal de Almería, un camino de ruedas que necesitaba de un constante mantenimiento para que fuese circulable, y que al igual que la mayoría de infraestructuras del Reino no experimentó grandes cambios en la centuria²⁰.

Entre la literatura sobre el reino de Granada encontramos el trabajo que realizó M^a Ángeles Fernández García sobre el comercio local granadino. Si bien no se detuvo en el transporte, incidió en la importancia de los caminos para el abastecimiento por arriería del mercado interior y, a partir de los datos del Censo de Floridablanca, recogió algunas noticias relativas a las mercancías que se transportaban²¹.

Que en Granada no se haya atendido a esta actividad, a mi entender puede deberse a la falta de organización en comunidades de poder como las de la maragatería o las Hermandades de Carreteros de las comarcas de León y Burgos respectivamente. Una falta de estructura que se ve claramente en la documentación. Y aunque la suma del industrial que registran los transportistas en cada una de las localidades del Reino sea muy significativa²², son otros oficios los que han primado los estudios del siglo XVIII desde diferentes perspectivas²³. Habría que cambiar de siglo para encontrar una investigación sobre la arriería del Reino, en este caso la que realizó Juan Luis

rra (s. XVIII)” [en línea], *Tiempos Modernos*, 41 (2020), pp. 120-153. <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/5423/936> [consulta: 18 de febrero de 2021].

¹⁸ Sánchez Picón, A. y Parejo Barranco, A.: “La economía (II): industria, transportes y comercio”, en Barrios Aguilera, M. y Peinado Santaella, R. (eds.), *Historia del Reino de Granada. III. Del siglo de la Crisis al fin del Antiguo Régimen*, Granada, Universidad de Granada-Legado Andalusi, 2000, pp. 393-430.

¹⁹ Birriel Salcedo, M.M.: “Caminos, Intercambios y Arrieros”, en Birriel Salcedo, M.M., Ortega Chinchilla, M.J., y Marín Sánchez, M. (eds.): *El Pinar en el Catastro de Ensenada*, (en prensa). He de agradecer a la profesora Birriel que me haya facilitado este trabajo y que haya discutido este texto conmigo para poder presentar este resultado. Hago extensivo el agradecimiento a las integrantes del grupo Catastro-Lecrín y especialmente a M. Teresa García del Moral por su revisión ortotipográfica.

²⁰ Jurado Sánchez, *op. cit.* (nota 16, 1988), p. 75.

²¹ Fernández García, M.A.: “Algunas notas sobre el comercio local granadino en el siglo XVIII” [en línea], *Chronica Nova*, 17 (1989), pp. 47-66. <https://revistaseug.ugr.es/index.php/cnova/article/view/2827> [consulta: 20 de junio de 2020].

²² Ruiz Álvarez, R.: “Las utilidades del transporte con bestias en el Catastro de Ensenada” (en prensa).

²³ Véanse: Díaz López, J.P.: “Entre la descripción y la metodología novedosa: medio siglo en la historiografía del Catastro de Ensenada”, *Nimbus: Revista de climatología, meteorología y paisaje*, n.º. 29-30, 2012, pp. 201-216; Ruiz Álvarez, R. y Ortega Chinchilla, M. J.: “Granada y Almería en el Catastro de Ensenada. Un recorrido por la historiografía”, *Revista de Historiografía (RevHisto)*, [aceptado, 2020].

Espejo, que trata aspectos como la red viaria, los medios de transporte y las mercancías en la Málaga de principios del siglo XVI²⁴.

En definitiva, este breve y sintético balance manifiesta la ausencia de una radiografía del conjunto de la actividad del transporte granadino en la Edad Moderna, que al menos aporte luz al capital humano del transporte, a su número y a su localización espacial. Para abordar este trabajo el Catastro de Ensenada se presenta como una fuente muy útil, como ya señalaron recientemente Ruiz Álvarez y Ortega Chinchilla en un artículo sobre la historiografía del Catastro de Ensenada en las provincias de Granada y Almería²⁵. En efecto, por lo que atañe al antiguo reino de Granada, la historiografía ha estado poco interesada por esta problemática y, cuando sí se ha ocupado, lo ha hecho más en relación cuantitativa atendiendo al comercio.

Respecto a la fuente, no sería muy atrevido afirmar que Concepción Camarero Bullón nos abrió un sinfín de posibilidades para la investigación a partir del Catastro de Ensenada. También lo hizo en lo referente al transporte. Su capítulo “Lo industrial-comercial y lo personal”²⁶, a través de la fijación de las utilidades a la arriería y la carretería, nos proporcionó una categorización de los oficios relacionados con el transporte según sus especies de ganado (mayor y menor), la distancia (larga y corta) o el transporte organizado en las cuadrillas de carreteros. Para ello, además de la documentación que utilizaremos en esta investigación, C. Camarero apuntó a los datos sobre el tráfico que proporcionan algunos memoriales²⁷. Ringrose y Santos Madrazo también utilizaron en sus estudios los datos del Catastro, señalando que las respuestas apuntan en algunos lugares al número de meses y días por año dedicados al transporte, que, por lo general, si era estacional no superaría los ocho meses.

El Catastro de Ensenada es un instrumento de investigación ampliamente conocido y utilizado –principalmente por historiadores y geógrafos– que en los últimos tiempos ha renovado el interés y el estudio interdisciplinar desde diferentes enfoques, como se demostró en el reciente seminario *Problematizar el Catastro*²⁸. Para las averiguaciones en el reino de Granada me remitiré a los estudios de la revista *CT Catastro*²⁹ y la extensa obra de C. Camarero y sus discípulos. A diferencia de lo ocurrido, por ejemplo, en el reino de Jaén que, a efectos catastrales se dividió en dos departamentos, uno bajo el mando del intendente y otro de un comisionado nombrado ex profeso, en el reino de Granada fue únicamente su intendente, y corregidor de la capital, don Luis González de Torres, marqués de Campoverde, quien se encargó de la dirección provincial del proceso catastral. Tras la operación piloto, realizada en

²⁴ Espejo Lara, J.L.: “La arriería en Málaga en época de los RR.CC.”, *Baetica: Estudios de arte, geografía e historia*, 8 (1985), pp. 281-300.

²⁵ Ruiz Álvarez y Ortega Chinchilla, *op. cit.* (nota 23).

²⁶ Camarero Bullón, C.: *Burgos y el Catastro de Ensenada*, Burgos, Caja de Ahorros Municipal de Burgos, 1989, pp. 281-315. Quiero agradecer a la profesora Concepción Camarero toda su ayuda y magisterio para comprender el Catastro, así como su apoyo en la ardua tarea investigadora.

²⁷ Camarero Bullón, C.: “Informe del Consejo de Hacienda a Carlos III sobre el Catastro de Ensenada, 1779”, *CT Catastro* (2004), pp. 67-107, especialmente pp. 79-80.

²⁸ Esta reunión científica abrió un espacio de reflexión y análisis crítico de las herramientas utilizadas por la historiografía en la interpretación del Catastro de Ensenada y su utilidad para estudiar el pasado. Entre los debates recibió especial atención la dimensión socioeconómica del trabajo. Ruiz Álvarez, R.: “Seminario Problematizar el Catastro. 6 a 8 de febrero de 2020. Lanjarón” [en línea], *Revista Historia Autónoma*, 17 (2020), pp. 171-174. <https://doi.org/10.15366/rha2020.17> [consulta: 30 de septiembre de 2020].

²⁹ Revista CT Catastro, Portal de la Dirección del Catastro [en línea]. http://www.catastro.meh.es/esp/ct_catastro.asp [consulta: 30 de mayo de 2020].

Gabia la Grande, se nombraron jueces subdelegados para encabezar los equipos que rápidamente comenzaron las averiguaciones de todos los lugares del Reino³⁰.

Ya en el año 2019, la profesora Margarita M. Birriel anotaba que “la encuesta fiscal codifica a la vez que averigua, es decir, regula y clasifica el mundo, no simplemente lo muestra”³¹. En el caso que nos ocupa es fundamental, pues la heterogeneidad de términos encontrada para los transportistas con bestias tendió a clasificarse bajo el epígrafe de arrieros, encontrando diferentes terminologías en los niveles documentales³²:

- a) Las Respuestas Generales correspondientes a las 399 localidades del reino de Granada me han permitido presentar un mapa general sobre el transporte del Reino y algunas características sobre los transportistas.
- b) Los Mapas o Estados locales presentan un cuadro con el resumen de los distintos datos de la localidad en cuatro modelos distintos, que llevarían en el

³⁰ Desde finales de los años 80, la extensa producción de Concepción Camarero Bullón ha estado marcada por su carácter innovador y por el conocimiento en profundidad del Catastro de Ensenada, tanto de su confección como de sus características, ventajas y limitaciones. Sería imposible detenerse en pormenorizar cada una de sus obras, por lo que referiré algunas obras (evitando las que se citarán a lo largo del texto): *El debate de la Única Contribución. Catastrar las Castillas 1749*, Madrid, Tabapress, 1993; “El Catastro de Ensenada, 1749-1759. Diez años de intenso trabajo y 80.000 volúmenes manuscritos”, *CT Catastro*, n.º 46 (2002), pp. 61-88. Como coautora con Ferrer Rodríguez, A. y Gámez Navarro, J. “El proceso de elaboración del catastro de Ensenada en el Reino de Jaén”, *CT Catastro*, n.º 43, 2001, pp. 93-136; con Aguilar Cuesta, A.I.: “Catastro, sitios reales, bienes y rentas del rey en el siglo XVIII”, *Espacio, tiempo y forma. Serie VI, Geografía*, 12 (2019), pp. 31-62. Aguilar Cuesta, A.I., Vallina Rodríguez, A. y García Juan, L.: “Fuengirola a través del Catastro de Ensenada”, en Martín Ruiz, J.A. (ed.), *De Suel a Fuengirola. Arqueología y Patrimonio*, Málaga, Ayuntamiento de Fuengirola, 2019, pp.151-187, etc.

³¹ Birriel Salcedo, M.M., “Ellas gobiernan la casa. Jefas de Hogar Femeninas en el Valle de Lecrín” [en línea], *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 31 (2019), pp. 57-82. <https://www.cehgr.es/revista/index.php/cehgr/article/view/235> [consulta: 3 de enero de 2020]. Conviene señalar el uso del Catastro que viene realizando la profesora Birriel para reflexionar sobre el pasado desde la Historia Social entre la que destacan los estudios sobre la producción, las categorías socio-profesionales, los objetos, la casa, la familia o la historia de las mujeres. La metodología empleada y el análisis de las fuentes nos ayudan a relacionar el transporte con los hogares, el trabajo, la tecnología...y contextualizarlos en la sociedad granadina del siglo XVIII. De ahí la necesidad de hacer una pausada lectura de: “Jefaturas de hogar femeninas en la ciudad de Granada (1752). Caracterización demográfica del hogar”, en Cortés Peña, A.L., López-Guadalupe Muñoz, M.L., Sánchez-Montes González, F. (coords.): *Estudios en homenaje al profesor José Szmolka Clares*, Granada, Universidad de Granada, 2005, pp. 591-604; “La producción de queso en el Valle de Lecrín (s. XVIII)”, en García, Pérez, J.F. y Ortega Chinchilla, M.J. (eds.): *Producción y consumo en el Valle de Lecrín: el sector alimentario*, Almería, Diputación de Granada-CEHVAL-Mancomunidad del Valle de Lecrín, Círculo Rojo, 2017, pp. 221-252; “El mueble en Granada. Pinos del Valle en el siglo XVIII”, en Arias de Saavedra Aliás, I. (ed.): *Vida cotidiana en la España de la Ilustración*, Granada, Editorial Universidad de Granada, 2012, pp.159-186; “Género y espacio doméstico: la casa rural en el siglo XVIII”, en Diez Jorge, M. E. (ed.): *Arquitectura y mujeres en la Historia*. Madrid, 2015, pp. 305-339; “Espacio y género en la Edad Moderna: retos, problemas y logros de la investigación”, en Muñoz Fernández, A. y otros, *Mujeres e historia*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2016, pp. 89-120; “Tecnología, conocimiento y propiedad. Los molinos de aceite en el Reino de Granada (s. XVIII)” [en línea], *Chronica Nova*, 41 (2015), pp. 39-69. <https://revistaseug.ugr.es/index.php/cnova/article/view/3843> [consulta: 12 de diciembre de 2019].

³² Sobre los niveles documentales del Catastro de Ensenada remito a Camarero Bullón, C.: “Vasallos y pueblos castellanos ante una averiguación más allá de lo fiscal: el Catastro de Ensenada, 1749-1756”, en Durán Boo, I. y Camarero Bullón, C. (coords.), *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los reinos: 1749-1756* [en línea], Madrid, Ministerio de Hacienda, Centro de Publicaciones y Documentación, 2002, pp. 113-388, especialmente p. 139. <http://www.eurocadastre.org/pdf/documents/camarero2esp.pdf>. [Consulta: 8 de julio de 2020].

encabezamiento una letra. En este trabajo me interesan los Estados Locales (Letra F), que contienen las utilidades por actividades profesionales, posibilitándome aproximarme al conjunto del producto de los arrieros y su porcentaje en el total de la industria-comercio de una localidad, y los Estados Locales (Letra G), que recogen los oficios artesanos relacionados con el transporte, como los maestros carreteros, e informan sobre su número, su producto diario y el anual.

- c) Los libros de los Cabezas de Casa recogen por separado el vecindario de legos y eclesiásticos. Permiten realizar estudios principalmente demográficos, pues nos aportan información del nombre, estado civil, profesión, edades, tamaño del hogar y estructura del hogar. Además, permiten clasificar las categorías profesionales de los transportistas.
- d) Los libros de lo Real facilitan ampliar la información de las gentes que se dedicaron a la actividad arriera, aportando información sobre sus propiedades (casas, tierras y ganados) y la regulación del industrial de su oficio.

No obstante, la fuente también me ha planteado una serie de problemas. Para poder construir el mapa de transportistas del Reino he encontrado diferencias de datos entre la extensa documentación que compone el Catastro. Por ejemplo, en la ciudad de Guadix, las Respuestas Generales hablan de 140 transportistas³³, mientras que el Resumen que aparece en el libro de lo Real anota la cifra de 129 trajineros³⁴. Hay que contar con que los datos en ocasiones eran estimaciones y que la elaboración de cada uno de los documentos (atendiendo a lo municipal y a lo individual) también influyó en la cuantificación, por lo que he tomado la decisión de utilizar las Respuestas Generales para realizar las estimaciones numéricas generales. Para algunas localidades se ha podido comparar con los Estados Locales, pero no contamos con esta documentación para los 399 lugares del Reino y, además, éstos registran la utilidad de los transportistas en la Letra F, sin contabilizar el número de transportistas, por lo que dificulta aún más este trabajo. Como muestra de la disparidad de informaciones según el nivel documental tenemos la villa de Otura que en las Respuestas Generales no registra ningún arriero, mientras que en su Estado Letra F se anotan 2.000 reales de vellón a los arrieros del término³⁵. Lo mismo ocurre con otras localidades como Benamaurel³⁶. Hay que tener presente que las Respuestas Generales fueron el primer paso de la averiguación de cada lugar por lo que, como he dicho, los datos, a veces, son aproximados, ajustándose en cantidades y denominación a partir de los memoriales, el trabajo de campo y la elaboración final de toda la información. Así pues, como he adelantado, dado que, para el reino de Granada la documentación que se conserva para todos los lugares son las Respuestas Generales, de cara a lograr coherencia en los resultados, utilizaré los datos proporcionados por estas.

³³ Gámez Navarro, J.: *Guadix 1752. Según las Respuestas del Catastro de Ensenada*, Madrid, Tabapress, 1991, pp. 118-126.

³⁴ AHPGr, CE, RP, Guadix, L 1284, f. 714r-726r.

³⁵ AHPGr, RG, Otura, L 1466, f. 71v-72r.

³⁶ AHPGr, RG, Benamaurel, L 1080, f. 60v-61r.

El transporte en el reino de Granada

Una primera clasificación según la terminología

Poco se ha atendido al estudio sistemático de las categorizaciones del trabajo que hace el Catastro, más allá de los estudios citados de C. Camarero y los de Marta Marín sobre el proyecto la Única Contribución y la construcción de significados a partir de las categorías económico-fiscales de lo personal y lo industrial-comercial³⁷. Se suman las aportaciones concretas de Jesús González Beltrán sobre las categorías socio-profesionales en la actividad agrícola³⁸, y las de Margarita M. Birriel sobre el trabajo de las mujeres³⁹. Entre los estudios relacionados con los grupos sociales son de interés las líneas de investigación sobre la familia que lidera Francisco García González⁴⁰.

En este apartado desglosaré los diferentes términos que registra el Catastro para la actividad del transporte, aventurándome a esbozar algunas notas que permitan pensar el documento como hecho social de un contexto determinado para esquematizar una inicial clasificación profesional del transporte a partir de la terminología. Para ello me sustentaré en la bibliografía de referencia, el diccionario de la Real Academia Española y las obras lexicográficas del siglo XVIII⁴¹.

La práctica totalidad de referencias que realiza el Catastro a las profesiones relacionadas con el transporte son referentes a arrieros y carreteros, así como al oficio artesano de la construcción y reparación de carretas a los que generalmente también denomina carreteros. Como he manifestado en la introducción, el Catastro nos muestra una información estandarizada y homogénea en lo general, pero heterogénea en lo particular, y es aquí donde debemos fijar la mirada. Las respuestas a la pregunta 32^a del Interrogatorio recogen, en casi la totalidad de las localidades del Reino, a los transportistas bajo la categoría de arrieros o carreteros, con algunas excepciones, como la ciudad de Guadix en la que lo hace bajo el epígrafe de “traficantes con caballerías”, aunque distinguirá entre arrieros y trajineros. Será en la pregunta 33^a donde encontremos a los artesanos encargados de construir y reparar las carretas como maestros de carretero y oficiales, no habiendo encontrado en la documentación ningún aprendiz. El uso de diferentes terminologías para registrar el trabajo del transporte me suscitó algunas dudas e interrogantes: ¿qué diferencias había entre un trajinero y un arriero si aparecen en la misma localidad y a ambos se les regula

³⁷ Marín Sánchez, M.: “Comprender el Catastro”, en Birriel Salcedo, M. M., Ortega Chinchilla, M. J., y Marín Sánchez, M. (eds.), *El Catastro de Ensenada en el municipio de El Pinar* (en prensa).

³⁸ González Beltrán, J.M.: *Entre surcos y penurias. Asalariados del campo en la Andalucía occidental del siglo XVIII*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2017.

³⁹ Además de los trabajos citados en la nota 19, es importante señalar: Birriel Salcedo, M. M.: *Mujeres y economía en el Catastro de Ensenada* [en línea], Granada, Archivo Histórico Provincial de Granada, 2018. http://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos_html/sites/default/contenidos/archivos/ahpgranada/documentos/Mujeres.pdf [Consulta el 30 de junio de 2020].

⁴⁰ García González, F.: *La Historia de la Familia en la Península Ibérica (siglos XVI-XIX). Balance regional y perspectivas*, Cuenca, Universidad de Castilla-La Mancha, 2008; García González, F. y Maldonado Cid, D.: “Bajo el mismo techo. Los hogares en Andalucía a finales del Antiguo Régimen” [en línea]. *Chronica Nova*, 45 (2019), pp. 131-163. <https://revistaseug.ugr.es/index.php/cnova/article/view/8859> [consulta: 2 de febrero de 2020].

⁴¹ Véanse en la web www.rae.es y en el Nuevo Tesoro Lexicográfico de la Lengua Española <http://ntlle.rae.es/ntlle/SrvltGUILoginNtlle> [Consulta: 9 de julio de 2020].

solamente industrial de arriero? ¿y entre un bolichero y un cosario de carretas? ¿y cómo se registraron los cabañiles que tanto protagonismo tuvieron en los pleitos de la comisión de la Real Cabaña?

Los transportistas con carretas aparecen en el Catastro como carreteros, bolicheros de carretas y cosarios de carretas. No se han encontrado diferencias entre ellos para poder determinar que estemos ante oficios o grupos sociales diferentes, por lo que podemos afirmar que esta terminología se usaría indistintamente. Tampoco se han encontrado referencias al tipo de carretas que usaban. Atendiendo a los datos para el reino de Granada, son pocas las localidades en las que se registran carreteros —en torno al 10%—. En cuanto al número de carretas sería muy bajo como demuestran los datos para Granada en los que la mayoría tienen una sola yunta de bueyes con una carreta, por lo que se les regula de industrial 2.866 reales⁴²; para Guadix con 9 bolicheros de carretas con una sola carreta que les regulan 880 reales⁴³; y serían muy pocos los que tuviesen un gran número de carretas, encontrando únicamente entre los 15 cosarios de carretas de Huéscar —también aparecen como bolicheros o cosarios dependiendo del documento— a Juan García Torres que posee 15 carretas y Juan Sánchez Vela, que le sigue en número de carretas con 10. Por cada carreta se regularían 550 reales⁴⁴. Aunque para otras zonas de la península conozcamos el modelo de cuadrilla de carreteros con su mayoral, aperadores, pastero y gañanes, en el caso del reino de Granada, el Catastro no nos hace pensar así, lo que no significa que no hubiese familias y mancomunidades de carreteros que transportaban maderas u otros géneros. En esta actividad tendrían un apartado los maestros, oficiales y aperadores de carretas que serían los encargados de la construcción y arreglo, no siendo su número muy importante, pues aun siendo un oficio muy especializado, seguramente también podrían hacerlo los carpinteros.

Respecto al transporte con bestias, el Catastro aporta numerosos términos, siendo los que más se repiten los de arriero, trajinero, cabañil y traficante. Transportaban mercancías en caballerías de ganado mayor (caballos, yeguas, machos y mulas) y menor (asnos, burras, jumentos y pollinos).

Comenzaré con los cabañiles, que no debemos confundir con los ganaderos de la Mesta, pues nos estamos refiriendo a la actividad generada en torno a las cabañas de bestias, generalmente mulares, que, además de a las actividades propias de la ganadería, se dedicaban al transporte. Me interesa la definición que aporta Esteban de Terreros y Pando en 1786 para mostrar la dificultad que tiene clasificar y categorizar el trabajo en la España Moderna. Define Cabañil como “el arriero que lleva una, o muchas cabañas de mulas o bestias de carga para acarrear trigo u otra especie de granos”⁴⁵, por lo que fácilmente los cabañiles puedan estar registrados en el Catastro como arrieros, mientras que las cabañas de mulas se registrarían a sus propietarios. Ringrose define cabañiles como “conductores de recuas de mulas que, utilizando hasta un centenar por recua, invertían el año como transportadores de grandes pesos”⁴⁶. Una definición que aparece reiteradamente en los pleitos del juzgado privativo de la Real Cabaña. Ejemplos de cabañas encontramos en las Respuestas Generales de

⁴² AHPGr, CE, RP, Granada, Libro vecindario secular de industriales A-V (LSI) 1269, f. 73r-78v.

⁴³ AHPGr, CE, RP, Guadix, L 1283, 42r.

⁴⁴ AHPGr, CE, RP, Huéscar, L 1307, f. 252r-v.

⁴⁵ Nuevo Tesoro Lexicográfico de la lengua española (NTLLE). Terreros y Pando (TER M) 1786. (Pág.: 293,2).

⁴⁶ Ringrose, *op. cit.* (nota 7), p. 74.

Adra, donde doña María Teresa de Meco tiene una cabaña de mulos de 130 cabezas que le dará de utilidad 3.000 reales al año. Ésta no sería cabañil sino propietaria de cabaña. En la ciudad de Granada, tanto en los libros de los Cabezas de Casa como en los libros de lo Real y de lo Personal Cualificado por Oficios encontramos información para poder conocer a los trabajadores de estas cabañas, distinguiendo dos tipos: en primer lugar, los trabajadores en cabañas de terceros entre los que se distinguen cabañiles y mayordomos de cabaña. Entre ellos estarían Andrés Guirado, cabañil, al que se le consideran tres reales al día durante los 180 días al año que ejerce esta actividad; Francisco Muñoz Martínez, mayoral de cabaña, que se le considera de utilidad anual tres reales al día, también durante 180 días al año, sumando 540 reales y a su hijo Antonio la misma cantidad; y Miguel de Frías, mayoral de la cabaña de don Manuel de Blancas, cuyo sueldo anual asciende a 600 reales. En segundo lugar, podemos diferenciar a los trabajadores en cabañas de terceros que además poseen ganado que agregan a esas cabañas. A estos se les regulan 540 reales por su trabajo personal al que hay que sumarle el industrial de la actividad de sus bestias, como Francisco Cazorla, que tiene cinco bestias mulares agregadas a otra cabaña. Junto a su trabajo personal le producen 750 reales de vellón; Francisco Gabriel de la Casa posee seis cabezas de ganado mular agregadas a la cabaña de don Pedro Cotilla, que junto a su trabajo personal, suman 900 reales de vellón; Francisco Hernández Secano por nueve bestias menores que tiene agregadas a la cabaña de Juan Secano, 1.350 reales; José Martínez por 9 cabezas de ganado mular que tiene agregadas, 1.350 reales; José Grande por once cabezas menores y una mayor, 1.800 reales, José Pérez por ocho asnos que tiene agregados, 1.200 reales. Luis de Mondéjar, por una caballería menor 150 reales; Pascual Pardo por cuatro caballerías mayores y quince menores que tiene agregadas, 2.850 reales; Salvador de Iniesta por 22 cabezas menores y tres mayores, que tiene de Jabardillo, se le consideran 3.750; y finalmente, a Juan Gómez por sesenta y una cabezas de ganado mular y catorce de asnal, 11.250 reales. Como podemos observar la amplitud socioeconómica entre los cabañiles era muy extensa, desde grandes y medianos propietarios de bestias que les permitirían una actividad ganadera y arriera importante, hasta trabajadores a jornal que tendrían que complementar sus rentas con otras actividades como la agraria⁴⁷.

El debate sobre los términos trajinero y arriero quedó trazado en la investigación sobre Guadix y su tierra. No se pudo determinar claramente el uso de uno u otro término, pues ambas actividades son semejantes y los dos vocablos son usados en muchas ocasiones como sinónimos⁴⁸. A este debate habría que añadir el término traficante. Posiblemente se refiera a quienes además de transportar, comercian con las mercancías que llevan y traen.

De éstos encontramos bastantes ejemplos, aunque en muchos casos fueron clasificados como arrieros, pues en la documentación aparecen como arriero traficante de azúcar, ropas, aceites o paños. En un principio me ha llevado a pensar que la diferencia terminológica pueda deberse a la necesidad de que transportistas con bestias se registrasen en un documento oficial como trajineros con el objetivo de beneficiarse

⁴⁷ Archivo Histórico Provincial de Granada (AHPGr), Catastro de Ensenada (CE), Respuestas Particulares (RP), Libro de personal cualificado por oficios, letras A-M de Granada (LPC) 1270, folios (f.) 198r-201r.

⁴⁸ Ruiz Álvarez, R.: "Los oficios del Transporte en el reino de Granada: arrieros y trajineros de Guadix y su tierra" (en prensa). Refiriéndose a las modalidades de arriero Concepción Camarero señala que "no existe un tipo puro" (nota 24), p. 285.

de los privilegios de la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineiros. Pero por el momento es una hipótesis sobre la que seguir trabajando.

En cualquier caso, era necesario plantear estas dificultades terminológicas de categorización profesional de los oficios del transporte para tomar una decisión: utilizar los términos “transportista” como genérico para referirme a quienes transportan mercancías, distinguiendo entre “transportista con bestias” y “transportista con carretas”. Junto a ellos utilizar el término específico que le dio la documentación en cada caso, señalando siempre a qué documentación me refiero para no llevar a error al lector.

Tabla 1. Clasificación de los oficios del Transporte de mercancías en el reino de Granada

TÉRMINO GENÉRICO		TÉRMINOS CATASTRO DE ENSENADA
Transportista	Transportista con bestias (caballerías mayores y menores)	Cabañil Arriero Trajineiro Traficante Cosario
	Transportista con Carretas	Carretero Bolichero (de carretas) Cosario (de carretas)
Oficio de construir y reparar Carretas y Carros	Artesano de carretas	Carretero Maestro de Carretero Oficial de Carretero Aperador de Carretas

Fuente: Documentación del Catastro de Ensenada. Elaboración Propia.

El peso del transporte en el territorio del reino de Granada

Hay que partir de la premisa de que en la mayor parte de las localidades del Reino habría vecinos que transportan, aunque esta actividad fuese ocasional o complementaria a su oficio principal, como puede ser el transporte de la aceituna del campo al molino, o el transporte de la leña o el agua a los hogares. Podría haber excepciones en las localidades más pequeñas, cuyas necesidades de transporte serían cubiertas por vecinos de lugares cercanos. Estas deficiencias en los sistemas de transporte y circulación y los espacios vacíos dejados por las redes ordinarias de distribución, especialmente en los pueblos y en las zonas rurales son paliadas, según Braudel, “por los comerciantes ambulantes, los denominados buhoneros y trajinantes. Estos buhoneros son comerciantes miserables que portan su escuálida mercancía a la espalda o a lo sumo a lomos de un pequeño asno, pero que ofrecen un importante servicio en zonas mal atendidas”⁴⁹.

Así, consultando las Respuestas Generales de las 399 localidades que componían el antiguo reino de Granada podemos estimar el número de personas que se dedicaron en mayor o menor medida a la arriería como oficio. He contabilizado 154

⁴⁹ Braudel, F.: *Civilización material, economía y capitalismo. Siglo XV-XVIII. 2. Los juegos del intercambio*, Madrid, Alianza Editorial, 1984, pp. 298-299.

localidades pertenecientes al reino de Granada en las que se registran transportistas de mercancías –arrieros, trajineros, traficantes o carreteros– y 168 si sumamos las que cuentan con artesanos carreteros. Cada tipología de transporte estará asociada a una vía de comunicación concreta. En lo que se refiere a la terrestre, los carreteros se circunscriben a los caminos de ruedas⁵⁰; los cabañiles, jabarderos y trajineros, además de a las ya referidas de ruedas están asociados a los caminos de herraduras; y los arrieros, junto a las anteriores están ligados a las veredas y caminos locales para el transporte de leña a los ingenios y a los molinos, o el transporte de frutos del campo a las industrias locales como los molinos de aceite o de pan.

En cuanto al número que se contabiliza por municipio, es difícil calcular el total. Algunos autores contabilizaron los propietarios de bestias como transportistas a través de los Estados del Catastro, pero este número cuenta tanto las bestias de labor como las de transporte por lo que eleva cuantiosamente la cifra, y puede llevar a confusión. Como ya he referido, no podemos olvidar que muchos labradores, jornaleros o ganaderos contaban con bestias para las tareas del campo y del hogar, e incluso las industrias también contarían con este tipo de fuerza animal. Éstos también podrían participar en el transporte de mercancías con sus bestias de labor sin que quedaran registrados en la documentación.

Para el reino de Granada contabilizo en las Respuestas Generales 2.863 transportistas con animales, exceptuando los carreteros y artesanos. Esta sería una estimación aproximada, pues en numerosos municipios no se ha podido determinar su número (S/D) por múltiples razones. Por ejemplo, en las siguientes localidades no se cuantifica el número de personas que se dedican al transporte: en Álora, no expresa el número de arrieros, pero sí informa de la utilidad que se regula a quienes trafican con caballería menor (50 ducados) y con caballería mayor (100 ducados); en el caso de Canillas del Aceituno, encontramos muchos arrieros a los que se les regula de jornal 3 reales al día, a los que hay que sumarle por bestia mayor 1,5 reales y por bestia menor 1 real de vellón, pero no se especifica su número; en Chimeneas, algunos vecinos tratan con algunas caballerías menores o mayores en llevar mercancías a la ciudad de Granada; en Cortes de la Frontera, hay algunos arrieros a los que se les regula 653 reales y a otros 450 reales, por no trabajar cosas de importancia; en Dalías, aunque no hay arrieros que trafiquen con recuas, se señalan 9 traficantes y cabañiles; en Íllora, no hay ningún arriero a tiempo completo, pero sí hay algunos vecinos que tienen bestias menores o mayores que son jornaleros, y que el día que no acuden al jornal lo hacen con dicha bestia y ganan lo mismo; en María, hay diferentes arrieros con cabalgadura mayor o menor, a los que se les regulan 1.100 reales; en Otívar, aunque no hay arrieros como tales, algún vecino mantiene un jumento con el que portea o conduce algunas cargas de uvas, escobas, pasas... cuyo oficio registrado es el de jornalero; en Santa Fe de Mondújar, hay diferentes labradores que tienen jumentos o jumentas con los que portean; y, finalmente, en Sorbas, hay quienes transportan con

⁵⁰ Véase Uriol Salcedo, J.I.: “Apunte para una historia del transporte en España. Los caminos de ruedas del siglo XVIII”, *Revista de Obras Públicas*, 3143 (1977), pp. 145-168. Describe los caminos de ruedas existentes en la España del siglo XVIII, estructurándolo en el pensamiento de ruta radial desde Madrid concebido por los Borbones y señalando las jornadas de viaje que se tardaba y los testimonios de viajeros como los de Ponz o Townsend. Para este trabajo nos interesa conocer los siguientes trayectos: Madrid a Granada, pasando por Jaén; Madrid a Málaga, pasando por Antequera; Madrid a Alcalá la Real y Loja; Madrid para Guadix y Almería; Cádiz para Granada y Cartagena. En un segundo orden nos interesan los trayectos Sevilla para Granada, Granada para Málaga por Alhama (3 jornadas y 2 noches intermedias), y Málaga para Córdoba por Antequera.

bestias, a los que se les regula 303 reales. Caso aparte merece la ciudad de Granada que en las Respuestas Generales no cuantifica esta actividad por lo que he tenido que consultar los libros del vecindario secular de industriales y del personal cualificado por oficios en los que hay 224 arrieros⁵¹, 14 cabañiles⁵², 24 bolicheros de carretas⁵³, y 18 maestros y oficiales de carreteros⁵⁴.

Territorialmente se pueden distribuir por los 20 partidos en que se organizaba el Reino (tabla 2), y calcular el porcentaje de hogares transportistas para tener una idea más certera de su peso.

Tabla 2. Transportistas con bestias del reino de Granada⁵⁵

Entidad Principal	Total	Número de vecinos Secular Vecindario (1759)	Porcentaje de transportistas con bestias
Alhama	117	2.132	5,49%
Almería	244	7.994	3,05%
Almuñecar	35	1.093	3,2%
Baza	257	22.381	1,15%
General de Zafayona	0	668	0%
Granada	271	20.460	1,32%
Guadix	165	6.762	2,44%
Las Alpujarras	38	11.688	0,33%
Las Cuatro Villas	159	3.196	4,97%
Las Villas	58	4.097	1,42%
Loja	128	3.920	3,52%
Málaga	296	17.335	1,71%
Marbella	25	1.674	1,49%
Motril	22	2.465	0,89%
Órgiva	0	853	0%
Ronda	460	15.323	3%
Salobreña	14	1.013	1,38%
Torvizcón	45	1.374	3,26%
Sin Entidad Principal (Bélmez de Moraleda-actualmente Jaén)	6	-	-

⁵¹ AHPGr, CR, RP, LSI 1269, f. 250r-278v

⁵² AHPGr, CR, RP, LPC 1270, f. 196r-201r.

⁵³ AHPGr, CR, RP, LSI 1269, f. 73r-78v.

⁵⁴ AHPGr, CR, RP, LPC 1270, f. 214r-218v.

⁵⁵ En la columna Vecindario se han usado los datos de Camarero Bullón, C. y Campos, J.: *Vecindario de Ensenada, 1759*, vol. II, (prólogo e introducción de Antonio Domínguez Ortiz), Madrid, Tabapress, 1991. Por otro lado, las Respuestas Generales no registran el número de arrieros de la ciudad de Granada, por lo que para hacer una estimación contamos con el Libro de lo Industrial que anota 224. AHPGr, CE, Libro de lo Industrial de Granada, 250r-278v.

Valle de Lecrín	242	2.758	8,77%
Vélez-Málaga	281	6.645	4,23%
TOTAL	2863	133.831	2,14%

Fuente: A.G.S. Respuestas Generales 399 localidades del reino de Granada [AGS-PARES].
Elaboración Propia

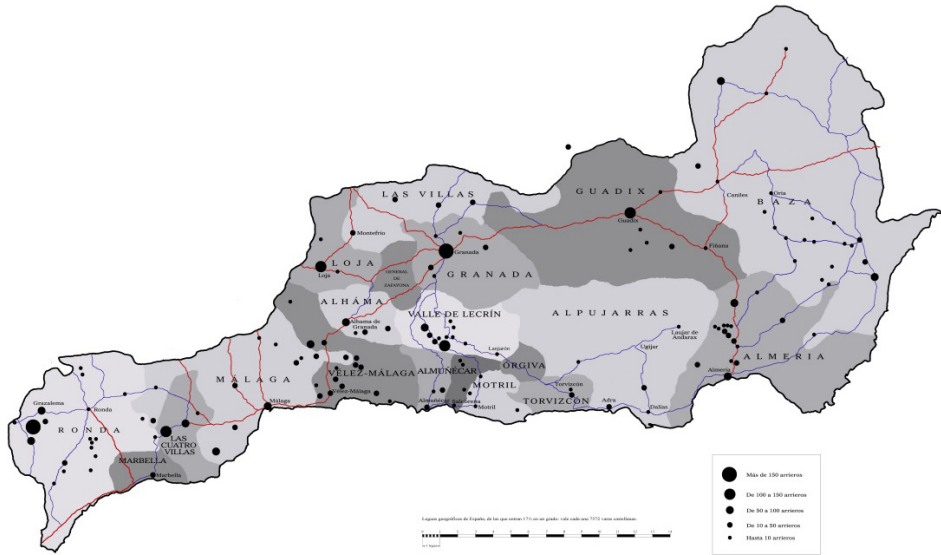
Los datos ponen de manifiesto que los transportistas con bestias se concentrarían en las principales ciudades y caminos, siendo el número de ellos muy bajo. A excepción de Granada, Pinos del Valle, Guadix, Loja, Coín y Benaocaz, ninguna localidad superaría la cifra de 100; tan solo 10 contaban con 50 o más, y la mayoría tenía entre 1 y 10. Estas cifras hay que considerarlas en relación al tiempo dedicado a la actividad del transporte y el número de bestia o ue trajinaban, que en la mayoría de los casos era muy reducido. A escala comarcal por Partidos, el Valle de Lecrín es el que mayor porcentaje de arrieros por vecino presenta, con un 8,8%, seguido de Alhama (5,49%), las Cuatro Villas (4,97%), Vélez-Málaga (4,23%), Almuñécar (3,2%), Almería (3,05%) y Ronda (3%). Los restantes tendrían menos de 3%, porcentajes muy inferiores a los de otros territorios, como la comarca de Tierra de Montes en Galicia, donde sumaría el 13,2% de su vecindario.

Con estos datos se puede vislumbrar una distribución espacial condicionada por la población, los polos económicos y los caminos. Para comprobar si se cumple un principio cercanía/lejanía a los caminos y polos-económicos de las ciudades, sin olvidar las agrocidades de Andalucía, como Guadix, Loja, o Marbella⁵⁶, he superpuesto una capa en el mapa que realizó Tomás López distribuyendo por Partidos el reino de Granada⁵⁷. En ella, se ha señalado con un círculo de diferente tamaño atendiendo al número de transportistas y ubicándolos en los municipios. Además, en este mapa, López dibujó los principales nudos de comunicación del Reino, por lo que nos servirá para relacionar el número de arrieros y su cercanía a la red viaria. En este sentido, también me he apoyado en el mapa de la red viaria de Escribano y Razola (1760-1788)⁵⁸.

⁵⁶ Sánchez-Montes González, F.: ««Es gente casi sin número los que vienen de Castilla, la Mancha y Extremadura...» Un apunte a los movimientos de población en la Andalucía de la Edad Moderna», en Ruiz Álvarez, R. y Moral Montero, E.: *Gentes que vienen y van. Estudios en torno a las migraciones: ayer, hoy, mañana*, Granada, Editorial Universidad de Granada, 2020, pp. 85-108.

⁵⁷ López, T.: *Mapa geográfico del Reyno de Granada (1795)* [en línea], Biblioteca Nacional, MR/2/82 digma1dig. <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000033456> [consulta: 2 de mayo de 2020]. Los partidos se han adaptado a los de 1752.

⁵⁸ Escribano, J. M. y Razola, C.: *Itinerario español o Guia de caminos para ir desde Madrid a todas las Ciudades y Villas más principales de España: y para ir de unas ciudades a otras, y á algunas Cortes de Europa* [en línea], Alcalá, Pedro Lopez, IV Edición (ampliada y corregida), 1788. <http://bdh.bne.es/bnsearch/detalle/bdh0000000388> [consulta: 12 de julio de 2020].



Mapa 1. Localización de transportistas con bestias

Fuente: Catastro de Ensenada. Mapa de Tomás López. Elaboración Propia.

Se pueden distinguir cuatro polos económicos: Ronda, Málaga, Granada y Almería; y cuatro vías de comunicación: los caminos de Granada a Málaga, a Sevilla, a Levante y su ramal de Almería; y, finalmente, el camino de herradura de Granada a Motril. La mayoría de la arriería se concentraría en torno a este binomio camino-economía, sin que fuese exclusivo, pues el transporte significa mucho más que el comercio o el abasto de las ciudades y villas. Aunque la documentación analizada guarda silencio, es un complemento a la actividad agrícola predominante en el reino de Granada en el siglo XVIII, pues había que transportar la aceituna al molino o almazara, el trigo al silo y molino, o la vid a los lagares. En este trabajo solo expondré algunos ejemplos, dejando para otras investigaciones el Partido de Baza por su extensión y características concretas con numerosos caminos y veredas que lo articulaban, y el litoral granadino con una precaria red de caminos que hacían impracticable la circulación por lo que centraron sus esfuerzos en mejorar y desarrollar las vías hacia el interior y no las de la costa, para la que contaban con los sistemas de transporte por mar –cabotaje–.

Ronda constituía el polo económico oriental, siendo un nudo de comunicaciones entre la costa y el interior. Jurado Sánchez dice que atrae “a los caminos por su emplazamiento geográfico y estratégico”⁵⁹. La comarca contaba con fábricas de paños en Grazalema, minas de hierro y fábricas de hojalata en Cartajima, o de cañones y balas en Jimena de la Frontera, que hacían esencial el transporte en esta tierra. De hecho, en 1779 los directores de estas fábricas, perjudicados por el mal estado de los caminos “solicitan mejoras para reducir los costes del transporte”⁶⁰. El Catastro registra 460 transportistas en 21 de las 39 localidades que lo componen. Se sitúan en los principales polos económicos y comerciales, más allá de los principales caminos.

⁵⁹ Jurado Sánchez, *op. cit.* (nota 16, 1995), p. 78.

⁶⁰ *Ibidem*, p. 78.

La mayoría son arrieros con un limitado número de bestias menores, a excepción de Juan Domínguez Palma, de Alcalá del Valle, que poseía un caballo, o de Blas Gallardo de El Burgo con 2 bestias mayores y 8 menores. Llama la atención el municipio de Benaocaz, por el alto número de arrieros que se registran: 200 arrieros de una bestia. En cuanto al tiempo que dedicaban, hay datos sobre algunos arrieros estacionales como Roque Ordóñez de Alpanseque, que trafica dos terceras partes del año. También Tolox hace alusión a que los arrieros acostumbraban a esta actividad un corto tiempo al año con alguna bestia. En cuanto al perfil de los transportistas de esta comarca, se registra un miembro del clero en Ronda, don Diego Pineron, presbítero, y todos los demás son del estado llano, sin encontrar dones ni miembros del clero, y con industriales muy bajos que van desde los 200 reales que podrían ganar Pedro González, Bartolomé de las Casas y Sebastián de las Casas, todos de Gaucín, a los 2.300 reales que podría ganar el referido Blas Gallardo. Poca información aporta el Catastro sobre lo que transportaban, pues no era su fin. Sin embargo, contamos con algunas noticias como el tráfico de grano desde el pueblo a las molindas en Jubrique, el carbón de la minería de Moclón, o los arrieros de Igualeja que transportan madera y otras especies de un pueblo a otro con una bestia mayor o 2 menores, regulándoles igual producto o cercano al de un jornalero, es decir, 360 reales.

El crecimiento económico del puerto de Málaga en el siglo XVIII se reflejó directamente en el número de transportistas y en la mejora de las comunicaciones que conectarían a través de Antequera con Madrid. No hay que entender Málaga como un nudo de comunicaciones sino como punto de partida o destino con el puerto más importante de la costa granadina. El camino desde Málaga a Alhaurín el Grande se utilizaría para suministrar a la ciudad de alimentos, siendo un camino de ruedas por el que transitarían 10 cosarios de carretas que podrían ganar entre 770 y 1.980 reales al año. A ello se suma el comercio de productos agrarios característicos a esta geografía como las pasas o los cítricos⁶¹. Al igual que en Ronda, se sigue el mismo patrón con arrieros estacionales. Por ejemplo, en Almogía, sus 30 arrieros con 60 bestias trabajan durante 8 meses al año y les regulan 1 real por bestia menor, 1,5 por bestia mayor, y 3 por trabajo de arriero al día; o en Cútar donde 4 arrieros trafican dos partes del año con 2 ó 3 bestias menores por lo que se les regula entre 550 y 700 reales. También contamos con información sobre la complementariedad del trabajo en la localidad de Churriana, donde hay 48 panaderos que compatibilizan su actividad con el transporte del pan que realizan con sus propias cabalgaduras para su venta en la ciudad de Málaga. Se les regula 2,5 reales diarios con lo que tienen que mantenerse y mantener sus cabalgaduras. En Málaga capital sorprende que solo se registren 50 arrieros, lo que seguramente se deba a la complementariedad con los municipios cercanos, en especial los que se encontraban en las proximidades de los caminos; y al elevado número de bestias con que trajinan (8,4 bestias por arriero de media), muy superior a otras poblaciones. El perfil de los transportistas es el mismo que el de Ronda, aunque en este caso aparecen algunos dones, como doña Ana Montañez con 18 mulos, don José Cejudo, con 4 mulos, don Juan Renjel con 12 mulos y 9 caballerías menores, y don Pedro Pedregales con 12 menores. Ligeramente hay un aumento de utilidades, siendo la más baja de 550 reales que podría ganar al año Sebastián de Cabrera de Alhaurín de la Torre y Antonio Márquez de Cútar que trafica dos partes del año. Las mayores utilidades se registran en la ciudad de Málaga, don-

⁶¹ *Ibidem*, pp. 27-28.

de se calcula por caballerías, produciendo las mayores 550 reales y las menores 176 reales, teniendo los arrieros un considerable número de bestias, como por ejemplo Juan Montes, con 18 mulos, que sumarían 10.053 reales. Estos casos no serían la tónica común en el territorio granadino.

Partimos hacia la ciudad de Granada surcando las tierras de la comarca velezana, donde se registran transportistas en el 65,22% de sus localidades, concentrándose en la parte más occidental del camino. En cuanto a los perfiles, no hay diferencias con las anteriores comarcas, siendo principalmente las clases populares quienes se dedican al oficio del transporte con un número limitado de bestias. Se ha de subrayar la presencia de una mujer entre los arrieros, Francisca Baraora, de Algarrobo, a la que le regulan 915 reales. Aunque no lo he mencionado anteriormente, en las Respuestas Generales se registraron directamente los transportistas y no los cabezas de casa, por lo que las mujeres con hijos dedicados a esta actividad no es común encontrarlas en esta documentación, y habrá que acudir a los libros de los cabezas de casa y de lo real. El producto regulado en esta comarca estaría entre 90 y 3.300 reales, siendo Alcucín el pueblo donde menos utilidad se les calculó. Continuando el camino hacia Granada, atravesamos el Partido de Alhama que contaba con transportistas en 4 de sus 6 localidades: 58 en Alhama de Granada que trajinan con 143 bestias y se les regulan 2 reales al día; 40 en Arenas del Rey, con 73 bestias menores que podrán ganar 70 reales cada día, a las que habría que sumar 1 real por cada una de las bestias; Játar con 4 arrieros que podrán ganar entre 200 y 800 reales por su tráfico con seis jumentos y una mula; y Jayena, donde sus 34 arrieros traficaban con 33 borricos y un mulo –del que aclaran que era muy inferior–. A estos últimos se les reguló por razón de industrial 2 reales diarios. El Partido de Granada, tras Ronda, es el más numeroso en transportistas, siendo el epicentro de las comunicaciones de la parte oriental del sur peninsular, lo que tiene como consecuencia que el tráfico de todo tipo de mercancías y gentes sea mayor. Asimismo, las necesidades de abastecimiento de la ciudad de Granada y su Vega, tanto de alimentos, como de ropas, leña o utensilios serían muy elevadas, a lo que se suma el transporte de carbón en lugares como Quéntar, donde se registran 13 arrieros del carbón que trajinan con ganado asnal.

Los datos proporcionados por la profesora Birriel nos permiten hacer una comparación algo más detallada entre las comarcas de Guadix y del Valle de Lecrín⁶². Guadix, surcada por el nudo de comunicación principal del camino de ruedas de Granada a Levante y su ramal de Almería; y el Valle de Lecrín, por los caminos secundarios de herradura de Granada a Motril, a Almuñécar, y a Ugíjar (las Alpujarras), caminos de cierta entidad ya que suponen la vía natural hacia la costa y las Alpujarras. A mediados del siglo XVIII los transportistas se concentran en la ciudad de Guadix y algunos en Dólar, aunque en cantidad menor. Las cifras para los demás pueblos de la tierra de Guadix son muy pequeñas. Se concentran en la ciudad de Guadix principalmente por dos motivos: por su tamaño y por ser el nudo de comunicación entre el camino Granada-Levante y el camino Granada-Almería. No ocurre lo mismo con el Valle de Lecrín, donde 11 de las 18 poblaciones registran arrieros, algunas con un importante porcentaje de cabezas de casa dedicadas a este oficio, como Restábal (22,22%), Saleres (27,12%) y Albuñuelas (17,24%). Pero si hay un pueblo arriero por excelencia ese es Pinos del Valle, donde el 38% de los cabezas de casa son arrieros. Birriel lo justifica aludiendo a la estructura agraria del lugar y del Valle, que

⁶² Birriel Salcedo, *op. cit.* (nota 19). Para Guadix, Ruiz Álvarez, *op. cit.* (nota 48).

posibilitaron liberar una parte de mano de obra y animales para su dedicación arriera. En gran medida, que la mayoría de localidades del Valle de Lecrín cuente con arrieros y con unas cifras importantes se debe a que casi todos los pueblos se encuentran en caminos de cierta importancia, siendo el más importante el de Motril.

La dedicación de los transportistas de Guadix a esta actividad sería eventual o complementaria a otras actividades, principalmente las agrarias. Así, por ejemplo, en Alquife, las Respuestas Generales detallan que algunos de sus arrieros ejercen su oficio de forma estacional. En la localidad de Gor el oficio de arriero es compartido con el de tendero que ejerce Luis García, que tiene una tienda de especiería y tráfico de arriería con una bestia, a la que le regulan de producto 3 reales al día. El caso de Jérez del Marquesado es significativo y no muy común, pues encontramos una reata de 4 mulos que contrata mozos, aunque este oficio, que controla la excelentísima Señora, también se comparte con el de otras granjerías. Nos ofrece otro dato más que es la dedicación familiar, pues el hijo de don Pedro Barte, administrador, es uno de los asistentes de esta recua por lo que gana 3 reales diarios de salario.

Igualmente, en el Valle de Lecrín la dedicación sería compartida con la de labradores o jornaleros. Birriel señala que⁶³, en la economía de subsistencia, la arriería comenzaría como una actividad complementaria al campo, que estaría marcada por el calendario agrícola, a lo que habría que reforzar atendiendo no solo a la compatibilidad del trabajo sino a la propia naturaleza del transporte, que en su mayoría está ligado estrechamente al campo. Si pensamos en los pequeños portes, el mayor número sería de granos o productos agrarios a los silos, molinos, o ingenios a los que además habría que trasladar leña. Si pensamos en grandes portes, también están estrechamente ligados a la actividad agraria siendo fundamental para el abasto de las ciudades.

Así, contamos con algunos datos para las localidades del Valle de Lecrín sobre el tiempo de dedicación, como en Béznar donde la actividad arriera sería estacional, dedicando la mitad del año por 4 reales al día más 50 reales por cada bestia. Como en Guadix, también podemos encontrar referencias en Pinos del Valle a una actividad de carácter familiar.

En definitiva, no habría un grupo homogéneo y organizado de transportistas como hemos visto en otros territorios de la península donde se configuran verdaderas burguesías mercantiles. Por el contrario, la mayoría de transportistas con bestias posee pocas y se les regulan utilidades muy bajas, aunque, si las comparamos con las que señala C. Fernández para la Tierra de Montes, en el antiguo reino de Granada serían mucho más elevadas. Asimismo, este autor refiere que la fijación de las utilidades dependía del “tiempo de actividad, de los productos transportados, del número y tipo de caballerías y, finalmente, del viaje de retorno con o sin mercancías”⁶⁴, algo que no tengo claro en este momento para Granada, debido a la heterogeneidad encontrada a la hora de registrar el industrial por esta utilidad y por la propia naturaleza de la fuente.

⁶³ *Ibidem.*

⁶⁴ Fernández Cortizo, *op. cit.* (nota 13), p. 341.

A modo de conclusión

Soy consciente de que sería irreal explicar algo tan complejo y con tantas aristas como el transporte a través de una única fuente y atendiendo principalmente a su localización. Sin embargo, este breve y descriptivo recorrido me permite enumerar algunas conclusiones sobre el transporte en el siglo XVIII que ofrezcan un marco para otras investigaciones y ayuden a caracterizar esta actividad en el reino de Granada.

Como es bien conocido y aceptado por la literatura, el Catastro de Ensenada trataba de acercarse a la realidad castellana procurando homogeneizar solo en lo estrictamente necesario y sobre todo en lo referido a lo fiscal, tendiendo a mantener la terminología empleada en cada territorio. El debate planteado creo que además de interesante es necesario cuando en una misma localidad se registra a los transportistas con diferentes términos mientras se les regula la misma utilidad, homogeneizando hacia arrieros. No podemos obviar que los trajineros pertenecían a la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros, por lo que podría haber una intención personal en registrarse como trajinero y no como arriero, aunque a los averiguadores, en un principio les fuese indiferente regulándoles a ambos industrial de arriero.

En definitiva, el transporte de mercancías en el reino de Granada, en 1752 aún no había despuntado, teniendo un predominio claro el transporte de mercancías en las ciudades y los puertos en detrimento de otras zonas rurales del interior, en donde el transporte sería de arriería con trayectos cortos. Este hecho se ve perfectamente en la modernización de los caminos y las hospederías, que como ya detallé en otros trabajos, aunque se proyectaron mejoras, la realidad se redujo a obras menores. Efectivamente, hay que considerar que este déficit de infraestructuras condicionó el desarrollo del transporte. Como consecuencia, el número de localidades en las que se registraron transportistas como actividad principal es menor del 50% y su geolocalización responde generalmente a la cercanía a las vías principales de comercio, las ciudades y los puertos. Sin embargo, si se atiende al microanálisis, se puede empezar a ver una realidad mucho más compleja con fórmulas familiares de trabajo y un transporte encubierto mucho más amplio que el que registra el Catastro, en lo que se debería incidir en próximas investigaciones.

A lo largo del análisis también se han presentado algunas cuestiones en torno a lo que transportaban, a los trayectos o a la estacionalidad, pudiendo establecer que, además de grano y leña, transportarían los recursos propios de la zona, como los minerales de las minas, o el pescado y el azúcar en las zonas costeras.

También se han visto las diferencias de utilidades reguladas en el ramo de lo industrial-comercial, apuntando a diferentes características, pues no es lo mismo un arriero que lleva leña al horno de pan, que un arriero que transporta grano a la ciudad de Granada o un carretero que se ocupa del abastecimiento de maderas al levante. Comportamientos diferenciales que pudieron reflejarse en la regulación de la utilidad, en los hogares o la propiedad, lo que habrá que estudiar de forma pormenorizada por localidades o comarcas.

Sin duda, se puede concluir que el papel de los transportistas en el desarrollo económico y la propia vida cotidiana de una región es fundamental, aunque no se vio reflejado ni en la utilidad regulada, ni en el perfil social de los transportistas del reino de Granada en el siglo XVIII.

Bibliografía

- Aguilar Cuesta, A.I., Vallina Rodríguez, A. y García Juan, L.: “Fuengirola a través del Catastro de Ensenada”, en Martín Ruiz, J.A. (ed.), *De Suel a Fuengirola. Arqueología y Patrimonio*, Málaga, Ayuntamiento de Fuengirola, 2019, pp.151-187.
- Birriel Salcedo, M.M.: “El mueble en Granada. Pinos del Valle en el siglo XVIII”, en Arias de Saavedra Aliás, I. (ed.), *Vida cotidiana en la España de la Ilustración*, Granada, Editorial Universidad de Granada, 2012, pp.159-186.
- “Ellas gobiernan la casa. Jefas de Hogar Femeninas en el Valle de Lecrín” [en línea], *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 31 (2019), pp. 57-82. <https://www.cehgr.es/revista/index.php/cehgr/article/view/235> [consulta: 3 de enero de 2020].
- “Espacio y género en la Edad Moderna: retos, problemas y logros de la investigación”, en Muñoz Fernández, A. y otros, *Mujeres e historia*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2016, pp. 89-120.
- “Género y espacio doméstico: la casa rural en el siglo XVIII”, en Díez Jorge, M. E. (ed.), *Arquitectura y mujeres en la Historia*, Madrid, Síntesis, 2015, pp. 305-339.
- “Jefaturas de hogar femeninas en la ciudad de Granada (1752). Caracterización demográfica del hogar”, en Cortés Peña, A.L., López-Guadalupe Muñoz, M.L., Sánchez-Montes González, F. (coords.), *Estudios en homenaje al profesor José Szmolka Clares*, Granada, Universidad de Granada, 2005, pp. 591-604
- “La producción de queso en el Valle de Lecrín (s. XVIII)”, en García Pérez, J.F. y Ortega Chinchilla, M.J. (eds.), *Producción y consumo en el Valle de Lecrín: el sector alimentario*, Almería, Diputación de Granada-CEHVAL-Mancomunidad del Valle de Lecrín, Círculo Rojo, 2017, pp. 221-252.
- “Tecnología, conocimiento y propiedad. Los molinos de aceite en el Reino de Granada (s. XVIII)” [en línea], *Chronica Nova*, nº. 41 (2015), pp. 39-69. <https://revistaseug.ugr.es/index.php/cnova/article/view/3843> [consulta: 12 de diciembre de 2019].
- *Mujeres y economía en el Catastro de Ensenada* [en línea], Granada, Archivo Histórico Provincial de Granada, 2018. http://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos_html/sites/default/contenidos/archivos/ahpgranada/documentos/Mujeres.pdf [consulta el 30 de junio de 2020].
- Braudel, F.: *Civilización material, economía y capitalismo. Siglo XV-XVIII. 2. Los juegos del intercambio*, Madrid, Alianza Editorial, 1984, pp. 298-299.
- Camarero Bullón, C. y Aguilar Cuesta, A.I.: “Catastro, sitios reales, bienes y rentas del rey en el siglo XVIII”, *Espacio, tiempo y forma. Serie VI, Geografía*, 12 (2019), pp. 31-62.
- Camarero Bullón, C. y Campos, J.: *Vecindario de Ensenada, 1759*, vol. II, (prólogo e introducción de Antonio Domínguez Ortiz), Madrid, Tabapress, 1991.
- Camarero Bullón, C., Ferrer Rodríguez, A. y Gámez Navarro, J. “El proceso de elaboración del catastro de Ensenada en el Reino de Jaén”, *CT Catastro*, 43 (2001), pp. 93-136.
- Camarero Bullón, C.: “El Catastro de Ensenada, 1749-1759. Diez años de intenso trabajo y 80.000 volúmenes manuscritos”, *CT Catastro*, 46 (2002), pp. 61-88.
- “Vasallos y pueblos castellanos ante una averiguación más allá de lo fiscal: el Catastro de Ensenada, 1749-1756”, en Durán Boo, I. y Camarero Bullón, C. (coords.), *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los reinos: 1749-1756*, Madrid, Ministerio de Hacienda, Centro de Publicaciones y Documentación, 2002, pp. 113-388.

- “El Vecindario y el Censo de Ensenada: el final de una época y el inicio de otra en los recuentos poblacionales”, *CT Catastro*, 93 (1998), pp. 31-64.
- “Informe del Consejo de Hacienda a Carlos III sobre el Catastro de Ensenada, 1779”, *CT Catastro*, 51 (2004), pp. 67-107.
- *Burgos y el Catastro de Ensenada*, Burgos, Caja de Ahorros Municipal de Burgos, 1989.
- *El debate de la Única Contribución. Catastrar las Castillas 1749*, Madrid, Tabapress, 1993.
- Diago Hernando, M.: “Pastores, Carreteros y Arrieros”, *Medievalismo*, 13-14, 1 (2004), pp. 219-227.
- “Los profesionales del transporte de mercancías por las rutas terrestres de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media”, en Solórzano Telechea, J. A. y Martín Pérez, F. (coords.), *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media: movilidad, conectividad y gobernanza*, Madrid, La Ergástula, 2020, pp. 39-58.
- Diago Hernando, M. y Ladero Quesada, M.A.: “Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII”, *En la España Medieval*, 32 (2009), pp. 347-382.
- Díaz López, J.P.: “Entre la descripción y la metodología novedosa: medio siglo en la historiografía del Catastro de Ensenada”, *Nimbus: Revista de climatología, meteorología y paisaje*, 29-30 (2012), pp. 201-216.
- Domingo Mena, S.: *Caminos Burgaleses. Los caminos del norte (S. XV-XVI)* [en línea], Burgos, Tesis Doctoral, 2015. <http://hdl.handle.net/10259/4261> [consulta: 11 de abril de 2020].
- Duarte Landero, O.M.: “Los Carreteros en la Villa de Madrid en el siglo XVI”, *Revista de las Ciencias Sociales*, 4-4 (2018), pp. 35-50.
- Escribano, J.M. y Razola, C.: *Itinerario español o Guía de caminos para ir desde Madrid a todas las Ciudades y Villas más principales de España: y para ir de unas ciudades a otras, y á algunas Cortes de Europa* [en línea], Alcalá, Pedro Lopez, IV Edición (ampliada y corregida), 1788. <http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh000000388> [consulta: 12 de julio de 2020].
- Espejo Lara, J.L.: “La arriería en Málaga en época de los RR.CC.”, *Baética: Estudios de arte, geografía e historia*, 8 (1985), pp. 281-300.
- Fernández Cortizo, C.: “Arrieros y traficantes en la Galicia Rural de la Época Moderna” [en línea], *Obradoiro de Historia Moderna*, 17 (2008), pp. 325-252. <https://doi.org/10.15304/ohm.17.459> [consulta: 28 de mayo de 2020].
- Fernández García, M.A. “Algunas notas sobre el comercio local granadino en el siglo XVIII” [en línea], *Chronica Nova*, 17 (1989), pp. 47-66. <https://revistaseug.ugr.es/index.php/cnova/article/view/2827> [consulta: 20 de junio de 2020].
- Frax, E. y Madrazo, S.: “El transporte por carretera, siglos XVIII-XX”, *TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 1 (2001), pp. 31-53.
- Gámez Navarro, J.: *Guadix 1752. Según las Respuestas del Catastro de Ensenada*, Madrid, Tabapress, 1991.
- García González, F. y Maldonado Cid, D.: “Bajo el mismo techo. Los hogares en Andalucía a finales del Antiguo Régimen” [en línea], *Chronica Nova*, 45, 2019, pp. 131-163. <https://revistaseug.ugr.es/index.php/cnova/article/view/8859> [consulta: 2 de febrero de 2020].
- García González, F.: *La Historia de la Familia en la Península Ibérica (siglos XVI-XIX). Balance regional y perspectivas*, Cuenca, Universidad de Castilla-La Mancha, 2008.
- García Martín, P.: “La Cabaña Real de Carreteros”, *Historia* 16, 145 (1988), pp. 115-122.

- Gil Abad, P.: *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros. Burgos-Soria*, Burgos, Diputación, 1983.
- Gil Crespo, A.: “La Mesta de Carreteros del Reino”, en *Anales de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias*, XXII (1957), pp. 210-230
- González Beltrán, J.M.: *Entre surcos y penurias. Asalariados del campo en la Andalucía occidental del siglo XVIII*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2017.
- Jurado Sánchez, J.: “La red viaria malagueña en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Estudios Regionales*, 32 (1995), pp. 73-103.
- *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*, Córdoba, Ayuntamiento, 1988.
- López, T.: *Mapa geográfico del Reyno de Granada (1795)* [en línea], Biblioteca Nacional, MR/2/82 digimaldig. <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000033456> [consulta: 2 de mayo de 2020].
- Madrazo, S.: *El Sistema de Transportes en España, 1750-1850*, Madrid, Turner, 1984.
- Martín Galindo, J.L.: “Arrieros Maragatos en el siglo XVIII”, *Estudios y Documentos. Cuadernos de Historia Moderna*, 9 (1956), pp. 4-40..
- Martín Mora, P.: “Pensando en el Transporte”, *Revista del Ministerio de Transporte*, 674 (2017), sin paginar.
- Moreno Arriba, J.: “La Real Cabaña de Carreteros: la edad de oro de la actividad comercial en la Sierra de Gredos (Ávila, España)”, *Progressus. Rivista di Storia - Scrittura e Società*, V, 1 (2018), pp. 77-100.
- Plaza Orellana, R.: *Los caminos de Andalucía. Memorias de los viajeros del siglo XVIII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2008.
- Ringrose, D. R.: *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750,1850)*, Madrid, Tecnos, 1972.
- Rodríguez Díaz, E.E.: “Carreteros y arrieros de Sajambre. El intercambio de mercancías en la montaña oriental leonesa (SS. XVI-XVIII)”, *Estudios Humanísticos. Historia*, 14 (2015), pp. 39-71.
- Rubio Pérez, L. M.: *Arrieros Maragatos. Poder, negocio, linaje y familia. Siglos XVI-XIX*, León, Fundación Hullera Vasco-Leonesa, 1995.
- Ruiz Álvarez, R. y Ortega Chinchilla, M.J.: “Granada y Almería en el Catastro de Ensenada. Un recorrido por la historiografía”, *Revista de Historiografía (RevHisto)*, [aceptado, 2020].
- Ruiz Álvarez, R.: “Ventas, Mesones y Posadas en el reino de Granada (s. XVIII)” [en línea], *Chronica Nova*, 46 (2020), pp. 309-345. <https://doi.org/10.30827/cnova.v0i46.13690> [consulta: 18 de febrero de 2021].
- “Aportaciones para la historia de la Real Cabaña de Carreteros. Nombramiento del Juez Privativo Protector y Conservador de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros en Granada”, *Revista CEHGR*, 33 (2021), pp. 255-271.
- “Las Hospederías del litoral del reino de Granada. Los mesones de Motril en el Catastro de Ensenada” [en línea], *Baetica. Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, 39 (2019), pp. 251-283. <https://doi.org/10.24310/BAETICA.2019.v0i39.6854> [consulta: 1 de mayo de 2020].
- “Las utilidades del transporte con bestias en el Catastro de Ensenada” (en prensa).
- “Los oficios del Transporte en el reino de Granada: arrieros y trajineros de Guadix y su tierra” (en prensa).

- “Seminario Problematizar el Catastro. 6 a 8 de febrero de 2020. Lanjarón” [en línea], *Revista Historia Autónoma*, 17 (2020), pp. 171-174. <https://doi.org/10.15366/rha2020.17> [consulta: 30 de septiembre de 2020].
- “Ventas y Mesones en los caminos del Valle de Lecrín y La Alpujarra (s. XVIII)” [en línea], *Tiempos Modernos*, 41 (2020), pp. 120-153. <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/5423/936> [consulta: 18 de febrero de 2021].
- Sánchez Picón, A. y Parejo Barranco, A.: “La economía (II): industria, transportes y comercio”, en Barrios Aguilera, M. y Peinado Santaella, R. (eds.): *Historia del Reino de Granada. III. Del siglo de la Crisis al fin del Antiguo Régimen*, Granada, Universidad de Granada-Legado Andalusi, 2000, pp. 393-430.
- Sánchez-Montes González, F.: “«Es gente casi sin número los que vienen de Castilla, la Mancha y Extremadura...» Un apunte a los movimientos de población en la Andalucía de la Edad Moderna”, en Ruiz Álvarez, R. y Moral Montero, E.: *Gentes que vienen y van. Estudios en torno a las migraciones: ayer, hoy, mañana*, Granada, Editorial Universidad de Granada, 2020, pp. 85-108.
- Tudela, J.: “La cabaña real de carreteros”, en *Homenaje a Don Ramón Carande*, Madrid, Sociedad de estudios y publicaciones, 1963, pp. 349-396.
- Uriol Salcedo, J.I.: “Apunte para una historia del transporte en España. Los caminos de ruedas del siglo XVIII”, *Revista de Obras Públicas*, 3143 (1977), pp. 145-168.
- “Los transportes interiores de mercancías en el siglo XVIII y en los primeros años del siglo XIX. I. Transportes a lomo y en carro”, *Revistas de Obras Públicas*, 3182 (1980), pp. 707-714.