

Los oficios del transporte en el reino de Granada: arrieros y trajineros de Guadix y su tierra (s. XVIII) *

The transport trades in the kingdom of Granada: muleteers and “trajineros” from Guadix and its land (18th century)

RAÚL RUÍZ ÁLVAREZ

Universidad de Granada. Dpto. Historia Moderna y de América. Campus de la Cartuja, Calle del Prof. Clavera, s/n, 18011 Granada

raul.lanjaron@gmail.com

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

Recibido/Aceptado: 27-II-2021/28-X-2021

Cómo citar: RUÍZ ÁLVAREZ, Raúl, “Los oficios del transporte en el reino de Granada: arrieros y trajineros en Guadix y su tierra (s. XVIII)”, en *Investigaciones Históricas, época moderna y contemporánea*, 41 (2021), pp. 589-630.

DOI: <https://doi.org/10.24197/ihemc.41.2021.589-630>

Resumen: La deficitaria red viaria del reino de Granada, entre otros aspectos, condicionó el transporte del sureste peninsular durante la Edad Moderna. El objetivo del artículo es estudiar algunas características de quienes transportaron mercancías en Guadix y su tierra como son sus perfiles demográficos y económicos. Para ello se ha utilizado la documentación del Catastro del Marqués de la Ensenada que nos ha permitido saber la estructura, composición y tamaño de sus hogares, así como la propiedad y la regulación del trabajo. El interés de esta investigación se justifica en los diferentes oficios del transporte que se registran la comarca de Guadix y que nos permiten conocer a quienes formaron parte de la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros de Granada.

Palabras clave: Transporte; Reino de Granada; Guadix; Catastro de Ensenada; siglo XVIII.

Abstract: The deficient road network of the kingdom of Granada was one of the most important factors that conditioned the transport of the southeast of the peninsula during the Modern Age. This paper aims to study the characteristics (*i.e.* demographic and economic profiles) of those who transported goods in Guadix and its land. For this purpose, the documentation of the *Catastro del Marqués de la*

* Este artículo forma parte del proyecto de Tesis Doctoral *Caminos y Caminantes en el reino de Granada*, realizada bajo la dirección de Margarita M. Birriel Salcedo en el programa de Historia y Artes de la Escuela de Posgrado de la Universidad de Granada. Se enmarca en el proyecto FEDER-Junta de Andalucía B-HUM-724-UGR20 Los Trabajos de las mujeres en la Andalucía Moderna (TRAMA) cuyas IPs son Margarita M. Birriel Salcedo e Inmaculada Arias de Saavedra Alías. Y en los grupos de investigación Catastro-Lecrín y HUM-603 de estudios de las mujeres. Quiero agradecer las aportaciones y sugerencias de quienes han evaluado el artículo, pues han permitido mejorar el resultado final.

Ensenada has been employed. By that, the structure, composition and size of carriers' homes, as well as the ownership and regulation of their work. With this work, better knowledge about the different offices of the transport in the region of Guadix is gained, allowing us to determine who formed part of the *Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros* in Granada.

Keywords: Transport; Kingdom of Granada; Guadix; *Catastro de Ensenada*; 18th century.

Sumario: Introducción. 1. Marco Teórico y Fuente. 2. Los arrieros y Trajineros de Guadix y su tierra. 2.1. Infraestructuras. 2.2. Arrieros o Trajineros. Un problema terminológico. 2.3. Número y localización. 3. Los hogares del transporte. 4. Trabajo y propiedad. 4.1. La utilidad del transporte. 4.2. Las caballerías. 4.3. La propiedad. (Mal)Vivir en el Camino. A modo de conclusión. Bibliografía.

INTRODUCCIÓN

La deficitaria red viaria del reino de Granada condicionó el transporte y la economía del sureste peninsular durante la Edad Moderna, siendo llamativa la escasez de investigaciones sobre el transporte en general y sobre quienes transportaban en particular, a pesar de que durante siglos contaron con privilegios reales y con un juzgado privativo. Por tanto, este artículo tiene el objetivo de contribuir –aunque sea parcialmente–, al conocimiento de los caminos y caminantes del reino de Granada a través del hogar, la propiedad y el trabajo de los arrieros y trajineros que poblaron Guadix y su tierra en el siglo XVIII.

Mis preguntas para articular esta investigación son: la primera, plantear algunos de los problemas terminológicos sobre los oficios del transporte que han surgido en el análisis de la documentación; la segunda, saber el número de transportistas (sean cabezas de casa o no) que había en la comarca de Guadix y su localización; la tercera, estudiar qué tamaño y estructura tenían sus hogares; la cuarta, conocer la edad, el estado civil, y los descendientes de estos profesionales y cómo eso impacta en sus hogares, además de ser un oficio que agudiza la soledad de las mujeres que se quedaban en casa mientras sus esposos transportaban; por último, me he preguntado sobre sus recursos económicos y el tratamiento que le dio el Catastro de Ensenada para regular su actividad. Parto de la afirmación de Braudel “de lo que no cabe duda es de la pobreza, de la modesta vida de los transportistas, marineros unos y campesinos otros; estos últimos dividen su tiempo haciendo unas veces de arrieros y cultivando las tierras, criando animales, ejerciendo de artesanos otras”¹.

¹ BRAUDEL, Fernand, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Tomo 1, México, Fondo de Cultura Económica, 2016, p. 448.

Todas estas cuestiones surgen de mi investigación de la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros del reino de Granada. Una institución creada por los Reyes Católicos que contó con un juez conservador en el Consejo y varios juzgados privativos como el de la Real Chancillería de Granada, y que administró en una serie de privilegios a las gentes que transportaban con el fin último de garantizar el abasto de las ciudades y villas, así como del transporte de bagajes y víveres a los ejércitos².

1. MARCO TEÓRICO Y FUENTE

Las comunicaciones en España durante el siglo XVIII siguen siendo una asignatura pendiente de la investigación. Entre las contribuciones destacan las que versan sobre la red viaria, las infraestructuras del camino y los aspectos económicos de Santos Madrazo, Jurado Sánchez y Ringrose³.

Si el transporte en España ha recibido poca atención por la historiografía, los estudios de los grupos sociales que se dedicaron al transporte en el sureste peninsular son casi inexistentes. No ocurre lo mismo para otros territorios de

² Sobre la Real Cabaña de Carreteros, véanse: GIL ABAD, Pedro, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros. Burgos-Soria*, Burgos, Diputación de Burgos, 1983; GIL CRESPO, Adela, “La Mesta de Carreteros del Reino”, en *Anales de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias*, XXII (1957), pp. 210-230; TUDELA, José, “La cabaña real de carreteros”, en *Homenaje a Don Ramón Carande*, Madrid, Sociedad de Estudios y Publicaciones, 1963, pp. 349-394; GARCÍA MARTÍN, Pedro, “La Cabaña Real de Carreteros”, en *Historia 16*, 145 (1988), pp. 115-122 (agradezco al catedrático de historia moderna de la Universidad Autónoma de Madrid sus indicaciones sobre este trabajo); DUARTE LANDERO, Orlín Manuel, “Los Carreteros en la Villa de Madrid en el siglo XVI”, en *Revista de las Ciencias Sociales*, 4, 4 (2018), pp. 35-50; MORENO ARRIBA, Jesús, “La Real Cabaña de Carreteros: la edad de oro de la actividad comercial en la Sierra de Gredos (Ávila, España)”, en *Progressus. Rivista di Storia - Scrittura e Società, de la Universidad de Siena (Italia)*, Año V, 1 (2018), pp. 77-100.

² RUIZ ÁLVAREZ, Raúl, “Aportaciones para la historia de la Real Cabaña de Carreteros. Nombramiento del Juez Privativo Protector y Conservador Cabañiles y Carreteros en la Real Cabaña Real en Granada”, en *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 33 (2021), pp. 255-271. URL: <https://www.cehgr.es/revista/index.php/cehgr/article/view/306>. Consultado el 14 de octubre de 2021.

³ MADRAZO, Santos, *El Sistema de Transportes en España, 1750-1850*, 2 volúmenes, Madrid, Turner, 1984; JURADO SÁNCHEZ, José, *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*, Córdoba, Área de Cultura del Ayuntamiento, 1988; “La red viaria malagueña en la segunda mitad del siglo XVIII”, en *Estudios Regionales*, 32 (1992), pp. 74-103; RINGROSE, David R., *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750,1850)*, Madrid, Tecnos, 1972.

Castilla como Burgos con su Hermandad de Carreteros, o las comarcas leonesas con sus arrieros maragatos⁴. Tampoco para la historiografía del trabajo en el que sin duda son referentes las investigaciones de José Antolín Nieto sobre los gremios madrileños⁵. No me detendré en otros oficios, aunque me interesa señalar la investigación de Jesús Manuel González Beltrán sobre los asalariados del campo por su preocupación por clasificar y diferenciar las categorías socio-profesionales⁶. Estudios, que aunque no responden a la misma realidad que se plantea en esta investigación, son fundamentales para poder situar a los transportistas de Guadix con una mirada poliédrica donde confluyen la historia económica, la historia del trabajo, la historia de las instituciones, la historia cultural, la historia social y la demografía histórica.

En los últimos años se está renovando el conocimiento de la historia de los trabajadores del transporte a partir de los estudios regionales y locales que ofrecen una comprensión de la organización social y del trabajo, y al mismo tiempo facilitan la comparación con otras realidades geográficas, económicas y culturales, como la que presentan, entre otros, Camilo Fernández Cortizo sobre los arrieros y traficantes de la Galicia rural (Tierra de Montes), Domingo L. González Lopo para la Galicia Suroccidental, Ángel Mato Díaz para el concejo de Ponga (Asturias), Assumpta Muset i Pons para Calaf y Copons (Cataluña), o Francisco Javier Lorenzo Pinar y José Ignacio Izquierdo Misiego sobre las condiciones de transporte y suministro para los estudiantes universitarios salmantinos y las principales rutas seguidas a tal efecto⁷.

⁴ GIL ABAD, Pedro, *op. cit.*; RUBIO PÉREZ, Laureano M., *Arrieros Maragatos. Poder, negocio, linaje y familia. Siglos XVI-XIX*, León, Editado por la Fundación Hullera Vasco-Leonesa, 1995. Véase también: PALOMAR DEL RÍO, Javier y MERINO DE LA PUENTE, Marisa, *Arrieros y carreteros por los viejos caminos de Castilla y León*, Valladolid, Ediciones la Horaca, 2010.

⁵ NIETO SÁNCHEZ, José Antolín y ZOFÍO LLORENTE, Juan Carlos, “Los gremios de Madrid durante la Edad Moderna: una revisión”, en *Áreas: Revista internacional de ciencias sociales*, 34 (2015), pp. 47-61. URL: <https://revistas.um.es/areas/article/view/247161>. Consultado el 3 de julio de 2020. Véanse también los 6 artículos que junto a este que integran el dossier coordinado por: GONZÁLEZ ARCE, José Damián y HERNÁNDEZ GARCÍA, Ricardo, “Gremios y corporaciones laborales en la transición del feudalismo al capitalismo. Siglos XIII-XIX”, en *Áreas: Revista internacional de ciencias sociales*, 34 (2015).

⁶ GONZÁLEZ BELTRÁN, Jesús M., *Entre surcos y penurias. Asalariados del campo en la Andalucía occidental del siglo XVIII*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2017.

⁷ FERNÁNDEZ CORTIZO, Camilo, “Arrieros Y Traficantes En La Galicia Rural De La época Moderna”, en *Ohm: Obradoiro De Historia Moderna*, 17 (2008), pp. 325-252. URL: <https://doi.org/10.15304/ohm.17.459>. Consultado el 25 de junio de 2020. GONZÁLEZ LOPO, Domingo L., “La arriería En El Comercio De La Galicia Suroccidental Según El Catastro De Ensenada”, en *Ohm: Obradoiro De Historia Moderna*, 17 (2008), pp. 353-372.

Bien documentado desde el siglo XIV ha estado el transporte con bestias en la tierra burgalesa de Yanguas, del que destacan los estudios de Máximo Diago Hernando sobre la actividad mercantil, las rutas terrestres o el aprovechamiento maderero⁸.

Asimismo, las líneas de investigación del Grupo Catastro-Lecrín que dirige la profesora Margarita M. Birriel nos ayudan a integrar esta investigación de forma coherente en los procesos de producción que se dan en el reino de Granada, con el análisis socioeconómico de los caminos y sus infraestructuras; las formas de organización de los hogares o la aportación del trabajo de las mujeres, innovando a su vez en la conceptualización de las categorías de análisis y en la discusión de la fuente, como se puso de manifiesto en el seminario “Problematizar el Catastro”⁹.

URL: <https://doi.org/10.15304/ohm.17.460>. Consultado el 14 de octubre de 2021. MATO DÍAZ, Ángel, *La sociedad rural en el concejo de Ponga (1750-1930): labradores, pastores, madereros y arrieros*, Oviedo, Ediciones de la Universidad de Oviedo, 2010. MUSET I PONS, Assumpta, “Los arrieros y negociantes de Calaf y Copons y su implantación en el mercado español en el siglo XVIII”, en *Revista de Historia Industrial*, 8 (1995), pp. 193-208. URL: <https://raco.cat/index.php/HistoriaIndustrial/article/view/62994>. Consultado el 14 de octubre de 2021. LORENZO PINAR, Francisco Javier e IZQUIERDO MISIEGO, José Ignacio, “La contratación del transporte y del avituallamiento estudiantil universitario en Salamanca (1700-1750)”, en *Tiempos Modernos*, 10, 40 (2020), pp. 228-265. URL: <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/5430>. Consultado el 14 de octubre de 2021.

⁸ DIAGO HERNANDO, Máximo, “Comerciantes campesinos en la Castilla bajomedieval y moderna: La actividad mercantil de los yangüeses entre los siglos XIV y XVII”, en *Historia. Instituciones. Documentos*, 32 (2005), pp. 115-144; “Un modo de vida basado en el aprovechamiento maderero en la Castilla del Antiguo Régimen: Comercio de madera y carretería en los Pinares de Soria-Burgos (Siglos XIII-XVIII)”, en *Revista Española de Estudios Agrosociales y Pesqueros*, 217 (2008), pp. 49-72; y “Los profesionales del transporte de mercancías por las rutas terrestres de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media”, en Solórzano Telechea, Jesús Ángel y Martín Pérez, Fernando (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. 39-57. (sobre el contenido de esta obra véase la reseña de RUIZ ÁLVAREZ, Raúl, en *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 33 (2021), pp. 298-301. URL: <https://www.cehgr.es/revista/index.php/cehgr/article/view/310>. Consultado el 14 de octubre de 2021.

⁹ BIRRIEL SALCEDO, Margarita. M., “Caminos, Intercambios y Arrieros”, en Birriel Salcedo, Margarita. M., Ortega Chinchilla, M. José, y Marín Sánchez, Marta (eds.). *El Pinar en el Catastro de Ensenada*, (en prensa). Quiero agradecer a la profesora Birriel que me haya proporcionado los datos para el Valle de Lecrín. Entre su extensa producción científica, para esta investigación las siguientes publicaciones: “Ellas gobiernan la casa. Jefas de Hogar Femeninas en el Valle de Lecrín”, en *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada*

En la historiografía del reino de Granada, la comarca de Guadix en el siglo XVIII ha recibido una especial atención, con importantes investigaciones, a lo que sin duda ha contribuido la escuela liderada por Bosque Maurel, que tiene su eclosión a mediados de los 80, con un destacado número de investigaciones que seguían un patrón semejante para analizar la economía agraria y la demografía histórica de las comarcas del Reino y que a día de hoy siguen siendo referentes. Para Guadix y su tierra contamos con las contribuciones de María Eugenia Urdiales Viedma sobre la cueva como vivienda y de Jesús Arias sobre el marquesado del Cenete¹⁰. Unos años más tarde se publicó el artículo de Juan Gámez sobre el paisaje agrario del término municipal de Guadix, que se integra en sus estudios más amplios que siguen el esquema ya señalado¹¹. Sin ánimo de ser exhaustivo, quiero llamar la

y su Reino, 31, (2019), pp. 57-82. URL: <https://www.cehgr.es/revista/index.php/cehgr/article/view/235>. Consultado el 2 de julio de 2020; *Mujeres y economía en el Catastro de Ensenada*. Archivo Histórico provincial de Granada. Sobre las Hospederías, véanse: RUIZ ÁLVAREZ, Raúl, “Ventas, Mesones y Posadas en el reino de Granada (s. XVIII)”, en *Chronica nova*, 46 (2020), pp. 309-341. URL: <https://doi.org/10.30827/cnova.v0i46.13690>. Consultado el 14 de octubre de 2021; “Las Hospederías del litoral del reino de Granada. Los mesones de Motril en el Catastro de Ensenada”, en *Baetica. Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, 39 (2019), pp. 251-283. URL: <https://doi.org/10.24310/BAETICA.2019.v0i39.6854>. Consultado el 27 de mayo de 2020; y “Ventas y Mesones en los caminos del Valle de Lecrín y La Alpujarra (s. XVIII)”, en *Tiempos Modernos*, 41 (2020). URL: <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/5423/936>. Consultado el 14 de octubre de 2021. Sobre estas infraestructuras en el reino de Granada en el siglo XVI, véanse: MOLINA FAJARDO, María Aurora, *El espacio rural granadino tras la conquista castellana: urbanismo y arquitectura con funciones residenciales en el Valle de Lecrín en el siglo XVI*. Tesis doctoral inédita, Universidad de Granada, 2012; y “Por los caminos del siglo XVI. El hospedaje en la senda Granada-Motril a su paso por el Valle de Lecrín”, en *Chronica nova* [aceptado 2019]. Véase también: RUIZ ÁLVAREZ, Raúl, “Crónica Seminario Problemático el Catastro”, en *Revista de Historia Autónoma*, 17 (2020), pp. 171-174. URL: <https://revistas.uam.es/historiaautonoma/article/view/12468>. Consultado el 2 de octubre de 2020.

¹⁰ URDIALES VIEDMA, María Eugenia, *La cueva como vivienda en la provincia de Granada: evolución, situación y aspectos demográficos*, Granada, Universidad de Granada, 1986; ARIAS ABELLÁN, Jesús, *Propiedad y usos de la tierra en el Marquesado del Cenete*, Granada, Universidad de Granada, 1984. El marquesado lo componían Aldeire, Alquife, Dólar, Ferreira, Huéneja, Jérez, La Calahorra, y Lanteira.

¹¹ GÁMEZ NAVARRO, Juan, “El paisaje agrario y la propiedad de la tierra en Guadix durante el Antiguo Régimen (s. XVIII)”, en *Revista de Estudios Andaluces*, 13 (1989), pp. 117-148. URL: <https://doi.org/10.12795/rea.1989.i13.07>. Consultado el 25 de mayo de 2020. También: GÁMEZ NAVARRO, Juan, *El espacio geográfico de Guadix: aprovechamientos agrarios, propiedad y explotación*, Granada, Fundación Caja de Granada, 1995.

atención sobre los estudios de población y trabajo de índole local por su interés para este estudio. Es obligado citar el artículo de Eduardo de los Reyes, en el que parte de los registros parroquiales y el Censo de Floridablanca para estudiar la mortandad y economía de Guadix entre los siglos XVIII y XX; el de Antonio Lara sobre la estructura profesional de Guadix en el siglo XVIII, que aunque no se detuvo en el transporte, ofrece una panorámica general sobre el trabajo en la ciudad de Guadix usando los datos del Catastro de Ensenada y del Censo de Floridablanca; y el de David Rosano, que utiliza el Catastro para analizar los hogares y las estrategias hereditarias de Guadix, Purullena, Huéscar y Puebla de Don Fadrique. He de apuntar también el artículo de Lara sobre la obra de la Catedral de Guadix. Especial mención merecen las iniciativas del Centro de Estudios Históricos “Pedro Suárez” que cada año publica su revista de investigaciones científicas sobre las comarcas de Guadix, Baza y Huéscar. Entre las numerosas publicaciones están los artículos de Manuel Prieto sobre el trabajo de las mujeres en Guadix y de Fernando Ventajas sobre la minoría gitana¹².

¹² DE LOS REYES PEIS, Eduardo, *La población de Guadix entre los siglos XVIII y XX. Evolución de la mortalidad dentro del proceso de transición demográfica y sus relaciones con aspectos del desarrollo económico y social*, Guadix, Archivo Histórico Municipal de Guadix, 1998; LARA RAMOS, Antonio, “La estructura socioprofesional de Guadix en el siglo XVIII. Una aportación a su realidad social y económica” en *Actas del II Coloquio de Historia “Guadix y el antiguo Reino de Granada (siglos XVIII-XIX)*, Granada, 1994, pp. 112-130; ROSANO ZAAMENO, David, “La comarca accitana y el altiplano granadino en el siglo XVIII: Aproximación a su organización familiar”, en *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 16 (2004), pp. 143-175; LARA RAMOS, Antonio, “Guadix: ocupación y trabajo en el siglo XVIII. La obra de la Catedral”, en *Actas del II Coloquio de Historia “Guadix y el antiguo Reino de Granada (siglos XVIII-XIX)*, Granada, 1994, pp. 131-157; PRIETO GUTIÉRREZ, Manuel, “Mujeres y trabajo en el Guadix del siglo XVIII: análisis de la participación femenina en el mundo laboral según las Respuestas generales accitanas”, en *Boletín del Centro de Estudios Pedro Suárez: Estudios sobre las comarcas de Guadix, Baza y Huéscar*, 25 (2012), pp. 209-238. Aunque no utiliza la documentación del Catastro de Ensenada, sobre un grupo social concreto contamos con el artículo de VENTAJAS DOTE, Fernando, “La minoría gitana en la comarca de Guadix durante el siglo XVIII”, en *Boletín del Instituto de Estudios “Pedro Suárez”: Estudios sobre las comarcas de Guadix, Baza y Huéscar*, 13 (2000), pp. 105-140. Aunque en un marco temporal anterior al de este estudio (s. XVI), debo subrayar la investigación sobre la economía femenina en Guadix y Baza por sus propuestas innovadoras y la contribución a la historiografía de la comarca y de los estudios de las mujeres para el reino de Granada: DÍEZ JIMÉNEZ, María Isabel, *Mujeres y economía en la Edad Moderna: las tierras de Guadix y Baza (1482-1571)*, Tesis Doctoral inédita, Universidad de Granada, 2020. URL: <http://hdl.handle.net/10481/64650>. Consultada el 1 de enero de 2021.

Este esquemático balance manifiesta la escasez de resultados de investigación que atiendan a quienes transportaron, pese a su importancia para la vida cotidiana de las ciudades, villas y lugares. Ciertamente, la escasez y dispersión de datos sobre los oficios del transporte en el siglo XVIII complica realizar series temporales que nos permitan hacer un seguimiento de este grupo social. Sería interesante explotar sistemáticamente los protocolos notariales para poder cruzar los datos con los registros parroquiales, censos, pleitos del juzgado privativo y el propio Catastro de Ensenada. Abordar esta magna empresa sería imposible ahora, por lo que utilizaré una fuente generosa que nos proporciona información general e individualizada como los datos fiscales, de la propiedad y de los hogares. Por tanto, utilizaré el Catastro de Ensenada, cuya naturaleza es muy ventajosa para este tipo de análisis, como ya señalé en una investigación reciente sobre el transporte en el reino de Granada¹³. También por su homogeneidad en la clasificación y la codificación de la información en sus distintos niveles documentales, lo que nos permite hacer comparaciones, aunque hay que atender a la heterogeneidad que presenta en lo concreto, como puede ser la atención desigual de las actividades económicas o la regulación del industrial¹⁴.

¹³ RUIZ ÁLVAREZ, Raúl, “El Transporte en el reino de Granada (S. XVIII)”, en *Cuadernos de Historia Moderna*, 46(1) (2021), pp. 235-259. URL: <https://doi.org/10.5209/chmo.71827>. Consultado el 14 de octubre de 2021. Sobre la historiografía del Catastro me remito a las siguientes contribuciones: DÍAZ LÓPEZ, Julián Pablo, “Entre la descripción y la metodología novedosa: medio siglo en la historiografía del Catastro de Ensenada”, en *Nimbus: Revista de climatología, meteorología y paisaje*, 29-30 (2012), pp. 201-216; y RUIZ ÁLVAREZ, Raúl y ORTEGA CHINCHILLA, M. José, “Granada y Almería en el Catastro de Ensenada. Un recorrido por la historiografía”, en *Revista de Historiografía (RevHisto)*, 35 (1) (2021), pp. 79-110. URL: <https://doi.org/10.20318/revhisto.2021.5244>. Consultado el 14 de octubre de 2021. En cuanto a la naturaleza de la fuente y su uso como instrumento geohistórico, véanse los textos de CAMARERO BULLÓN, Concepción: *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; y “El Catastro de Ensenada, 1749-1759. Diez años de intenso trabajo y 80.000 volúmenes manuscritos”, en *CT Catastro*, 46 (2002), pp. 61-88. Agradezco la ayuda de la profesora Camarero para esta investigación. Véanse también MARÍN SÁNCHEZ, Marta, “Comprender el Catastro”, en Birriel Salcedo, Margarita. M., Ortega Chinchilla, M. José, y Marín Sánchez, Marta (Eds.), *op. cit.*; y ORTEGA CHINCHILLA, M. José *et al.*, “Reflexión a propósito de una experiencia investigadora: El Pinar y el Catastro del marqués de la Ensenada”, en Padilla Mellado, Lorenzo y Birriel Salcedo, Margarita M. (eds.), *Estudios sobre el Valle de Lecrín, Granada*, Padul, Ayuntamiento, 2014, pp. 139-160.

¹⁴ Sobre los diferentes niveles documentales del Catastro, véase el epígrafe “El Real Decreto de 1749 y la normativa de las averiguaciones”, en CAMARERO BULLÓN, Concepción, “Vasallos y pueblos...”, en Durán Boo, Ignacio y Camarero Bullón, Concepción (coords.), *El*

He organizado la información en tres bases de datos diferentes. Con las noticias de las Respuestas Generales –a la 32º y 33º del Interrogatorio Letra A¹⁵– he diseñado una base de datos con 399 registros de las localidades del reino de Granada divididas por partidos, en los que he incorporado de forma diferenciada a los transportistas con bestias –arrieros, trajineros, traficantes– y con carros y carretas –carreteros– que se distribuyen en 154 localidades, que aumentan a 168 si sumamos las localidades que cuentan con artesanos de carretas. Una segunda base de datos para plasmar la información del industrial que nos proporcionan los Estados Locales-Letra F que “recogerá las utilidades por actividades profesionales, abriendo tantas columnas como oficios y actividades distintas se ejerzan en cada pueblo operado; en algunos casos se apuntan subdivisiones, como, en los asentistas, para los que se pide que se distinga si son de provisiones o de abastos; en embarcaciones, si por mar o por río”¹⁶. Cuenta con 129 registros de las localidades que conservan esta documentación en el Archivo Histórico Provincial de Granada y que registraron la utilidad del transporte. A estos registros se incorporan los datos del industrial del transporte (arrieros, cabañiles y carreteros principalmente) y el industrial total del municipio para poder analizar el peso del transporte en el comercio. La tercera base de datos plasma las cifras del libro de los Cabezas de Casa en la ciudad de Guadix. Se toman de muestra 105 hogares de transportistas que suman unos 465 individuos. Finalmente se ha utilizado una cuarta base de datos con las fichas resultantes del vaciado de información de los libros de lo Real de Guadix, Dólar y Alquife, en la que se han registrado sus propiedades (casas, tierras y ganado) y la regulación de su industrial. Resta advertir que el Catastro registraría solamente el trabajo principal o secundario que considerase útil y lo haría en su mayoría en los cabezas de casa varones,

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. 139. URL: <http://www.eurocadastre.org/pdf/documents/camarero2esp.pdf>. Consultado el 8 de julio de 2020.

¹⁵ 32º. Si en el pueblo hay algún tendero de paños, ropas de oro, plata y seda, lienzos, especería u otras mercaderías, médicos, cirujanos, boticarios, escribanos, arrieros, etc. y qué ganancia se regula puede tener cada uno al año; 33º. Qué ocupaciones de artes mecánicos hay en el pueblo, con distinción, como albañiles, canteros, albéitares, herreros, sogueros, zapateros, sastres, pelaires, tejedores, sombrereros, manguiteros y guanteros, etc.; explicando en cada oficio de los que hubiere, el número que haya de maestros oficiales y aprendices, y qué utilidad le puede resultar, trabajando meramente de su oficio, al día cada uno.

¹⁶ CAMARERO BULLÓN, Concepción, “Vasallos y pueblos...”, *op. Cit.* p. 149.

lo que no significa que el transporte se limite a ello en una economía donde la complementariedad de actividades y la subsistencia son claves.

2. LOS ARRIEROS Y TRAJINEROS DE GUADIX Y SU TIERRA

En 1752 el Partido de Guadix lo conformaban 38 lugares y villas, además de la propia ciudad de Guadix. Estaban distribuidas entre un camino principal de ruedas -camino a Levante y su ramal a Almería- y multitud de caminos secundarios y veredas. Suponía el 9,52% de los términos del reino de Granada y contaba con un número importante de transportistas que se concentraban en la propia ciudad de Guadix, caracterizada por ser una ciudad de “media población, base económica agrícola y gremial y fuerte presencia de la Iglesia en ella”¹⁷.

2.1. Infraestructuras

La preocupación por la mejora de los caminos y las hospederías viene desde los albores de la modernidad. Los Reyes Católicos comenzaron una política de fomento basada en la construcción y mejora de los caminos y hospederías que además de dar respuesta al comercio interior, también lo hacía a las necesidades de los viajeros¹⁸. Máximo Diago Hernando y Miguel Ángel Ladero Quesada detallaron algunas medidas pensadas para mejorar el bienestar de los viajeros y las características de las construcciones entre las que se encuentra una orden de 1495 para que se construyeran caminos de carretas, así como posadas y ventas en el reino de Granada, y advirtieron que serían los poderes locales quienes en la práctica se tendrían que hacer cargo

¹⁷ LARA RAMOS, Antonio, “Decadencia y cambio en el siglo XVIII: la Sociedad Económica de Amigos del País de Guadix y las reformas del Corregidor Aynat”, en *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 13-14 (1999-2000), pp. 365-393.

¹⁸ Véase Ángel MOLINA MOLINA, Luis, “Viajeros y Caminos Medievales”, en *Cuadernos de Turismo*, 4 (1999), pp. 111-126. PÉREZ SAMPER, M^o de los Ángeles, “Ventas, posadas y mesones en la España Moderna”, en *Estudios de Historia Moderna. Homenaje a la doctora María Isabel Pérez de Colosía Rodríguez*, Málaga, Universidad de Málaga, 2006, pp. 391-424. Para los siglos XVI-XVII, véase SÁNCHEZ DIANA, José María, “Viajes, Viajeros y Albergues en la España de los Austrias”, en *Chronica nova*, 8 (1973), pp. 21-25; y SÁNCHEZ REY, Agustín “Un antiguo precedente de las áreas de servicios. Las ventas del camino”, en *Revista de Obras Públicas*, 3 (2002), pp. 55-64, PLAZA ORELLANA, Rocío, *Los caminos de Andalucía. Memorias de los viajeros del siglo XVIII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2008.

de las obras y el mantenimiento¹⁹. Esta documentación para Guadix ha sido estudiada por Carlos Javier Garrido, que apunta la aparición de numerosas ventas en los caminos como las de Graena, Guadix o Fuente del Álamo. Entre las obras destacadas cita la del carril entre Guadix y Almería, que según Garrido “se acabaron con celeridad y, además, se convirtieron en el modelo a seguir en el resto del reino”²⁰.

En el siglo XVIII el camino desde Granada hacia Levante y su ramal hacia Almería será el que configure una vasta extensión de tierra con múltiples veredas que se dirigirían a la *agrociudad* de Guadix²¹. Santos Madrazo apunta a la orografía como condicionante para el camino. Así, las hoyas de Granada, Guadix y Baza y los puertos de la Mora y el Molinillo enlazarían Granada con Levante, salvando por el sur el puerto de las Vertientes en dirección Murcia y el de Almaciles en su recorrido por Huéscar. Un camino que necesitó de constantes reparaciones y atención, tanto de los Ayuntamientos como de la Junta de Caminos de Granada y que estaría salpicado de ventas y mesones para atender a viajeros y transportistas²².

¹⁹ DIAGO HERNANDO, Máximo y LADERO QUESADA, Miguel Ángel, “Caminos y ciudades en España de la Edad Media al Siglo XVIII”, en *La España Medieval*, v32, (2009), pp. 347-382 y 351. Véase también: MADRAZO, Santos, *op. cit.*, pp. 67-74.

²⁰ GARRIDO GARCÍA, Carlos Javier, “Red viaria y fiscalidad mudéjar en el reino de Granada”, en *MEAH, SECCIÓN ÁRABE-ISLAM*, 66 (2017), pp. 57-76, p. 62.

²¹ Sánchez-Montes se refiere a estas agrociudades o agrovillas como “de modo característico, en el tránsito ciudad-campo se asienta -sobre todo en la Baja Andalucía- el interesante sistema de aglomeración en las llamadas agrovillas, el afortunado término acuñado por Antonio Domínguez Ortiz, con ejemplos tales como las localidades de Osuna, Écija, Jerez o Dos Hermanas... en los que prepondera en la ocupación de sus habitantes una brumadora dedicación al sector primario, pues trabajan en el campo, pero residiendo en un peculiar marco urbano, para configurar un modo social caracterizado por la extraordinaria movilidad (braceros, jornaleros, mozos...) y al que se le añade la importante presencia laboral de las mujeres”. SÁNCHEZ-MONTES GONZÁLEZ, Francisco, “«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, Raúl y Moral Montero, Elisa (eds.), *Gentes que vienen y van. Estudios en torno a las migraciones: ayer, hoy, mañana*, Granada, Editorial Universidad de Granada, 2020, pp. 85-108.

²² MADRAZO, Santos, *op. cit.*, p. 43 y pp. 302-330; JURADO SÁNCHEZ, José, *op. cit.*, pp. 81-82. A modo de ejemplo, véase: Archivo Histórico Nacional (AHN), Consejos 1071, expediente 17. *Real Orden por la cual y mediante la Junta de Caminos se manda componer lo que falta de la cuesta de Diezma con el dinero de los propios de Guadix*. 1781. RUIZ ÁLVAREZ, Raúl, “Ventas, Mesones y Posadas en el reino de Granada”, *art. cit.* Véase en especial el apartado sobre las hospederías en el camino a Levante y su ramal a Almería.

2.2. Arrieros o Trajineros. Un problema terminológico

Empezaré este apartado abordando el problema que se ha planteado en esta investigación y que no he conseguido resolver atendiendo a la bibliografía consultada. En la documentación catastral aparecen los trabajadores del transporte, principalmente, bajo los términos de carreteros, bolicheros de carretas, cosarios de carretas, cabañiles, trajineros, arrieros y traficantes, todos ellos dedicados en mayor o menor medida al transporte de mercancías. La dificultad la encuentro para poder establecer las características diferenciadoras entre los arrieros y los trajineros, pues aunque en muchas ocasiones se utilicen como sinónimos, no se puede obviar que los trajineros pertenecían a la Real Cabaña y contaban con unos privilegios que los arrieros, en un principio no. Parece un debate estéril, pero pienso que no lo es.

En la documentación catastral podríamos intuir que se registraron diferentes términos atendiendo a las denominaciones en diferentes zonas, o incluso a los diferentes agentes que realizaron el Catastro. La contrariedad se plantea cuando, en el mismo municipio, Guadix, las Respuestas Generales usan los términos arriero y trajinero englobados en “personas que trafican con caballerías”. En el libro de lo Real y el de los Cabezas de Casa de Guadix se utilizan los términos arriero, trajinero y traficante para referirse a los oficios de transporte de mercancías con animales. Este hecho llamó mi atención, pues aparecía uno de los oficios integrantes en la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros del Reino.

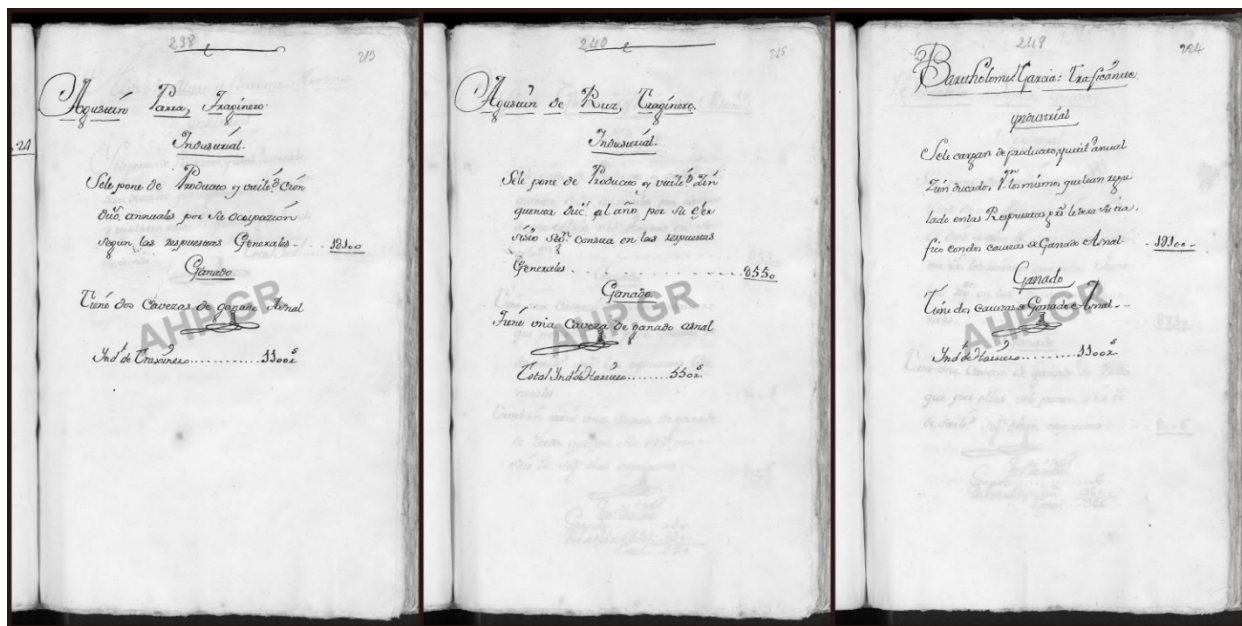
En la figura 1 referente al libro de los Cabeza de Casa de Guadix se puede observar cómo se anotaron como arriero –Juan José Muñoz– y como trajinero –Alonso Padilla–, lo que plantea que hubiese diferencias entre estos oficios o que hubiese un interés por registrarse con un determinado término. El problema se presenta cuando, en el libro de lo Real tanto a trajineros como a traficantes y arrieros les regulan por lo general “industrial de arriero” (figura 2), sin encontrar otra regulación que nos indique que el oficio fuese diferente. En un principio pensé que las cantidades establecidas no fuesen las mismas, pero comprobando cada uno de los trajineros y arrieros de la ciudad de Guadix, el industrial regulado en reales de vellón por cada una de sus caballerías es el mismo. ¿Habría un interés social por registrarse como trajineros y no como arrieros para tener un justificante para gozar de los privilegios reales? ¿Los agentes del Catastro inscribieron estos oficios indiferentemente para Guadix? ¿Qué sentido tiene para quienes informan y para quienes registran esta distinción?

Figura 1. Registro de arrieros y trajineros en el Libro de los Cabeza de Casa de Guadix

	Arrieros	Trajineros		
Coxguano Kabaxon su hijo	J	01	01	
J Antonio Ruiz, soltero 10 ^{to}	J	2A	01	
J Pedro Gabaxon, Jexnatec	J	50	05	
Deznateca Esposada, su muger	J	10		
Jaxari su hijo	J	01	03	
Coxguano Idem	J	03		
Jaxari su hijo	J	05	01	
J Juan Jph Muner, Arriero	J	36		
Coxguana Nata, su muger	J	30		
Micuel su hijo	J	03		
J Isabel su hija	J	01	05	
J Monse Pavilla Trajinero	J	37		
Ana Mirantes su muger	J	29		
Juachiguera su hija	J	03		
J Maria Idem	J	01	01	
Antonia Pavilla su sobrina	J	01		
A	A. B.	A. A.	J	36

Fuente: AHPGr, CE, RP, Guadix, L. 1284, f. 158v.

Figura 2. Arrieros, trajineros y traficantes en el Libro de lo Real de Guadix



Fuente: AHPGr, CE, RP, Guadix, L. 1284, f. 224r/213r/215r.

Como apuntaba en la introducción, el Catastro buscaba homogeneizar datos para contar con un mapa fiscal de la Castilla útil. Es posible que a la hora de codificar y clasificar estos datos en diferentes territorios aparezcan variantes dialectales. Pero en este caso nos encontramos en la misma ciudad.

Ringrose hace una primera distinción entre la actividad de quienes transportaban con bestias de carga y los carreteros, cuya distinción es fácil ya que se establece en función del medio de transporte. En una segunda clasificación diferencia entre quienes comercian con las mercancías que transportan y entre los que transportan a sueldo. Afirma que “la distinción entre ambos no figura en las fuentes, pero el Catastro la empleó a menudo y, una vez fijada, es clara pero no simple”. Así, establece que el transportador-comerciante se denominaba tratante o traficante, mientras el transportador a sueldo se denominaba trajinero, trajinante, cosario o conductor. Respecto al trajinero, Ringrose subraya que es “quien transporta mercancías sobre las que no posee derecho alguno”. Otro servicio era el arriero ordinario: “muleros que vivían en centros locales o provinciales y hacían viajes regulares a ciertas

ciudades para adquirir mercancías solicitadas por ciudadanos de la comunidad”²³.

En este sentido, Santos Madrazo clasifica a trajineros, trajinantes, cosarios o conductores como “una especialización del servicio del transporte que reviste una serie de transportadores a sueldo que usan indistintamente la mula o el carro, aunque este tiende a imponerse”. Señala que “suelen acarrear pesadas cargas a largas distancias entre ciudades, una de las cuales era normalmente su residencia”. Diferencia a los trajineros de los arrieros ordinarios en el tiempo que se dedicaban al transporte, siendo los primeros más estacionales²⁴.

En definitiva, tanto para Ringrose como para Madrazo los arrieros y trajineros transportaban por encargo, diferenciándolos este último por el tiempo que dedican al transporte. Sin embargo, Concepción Camarero se refiere a quién transporta por encargo como arriero, y al que está centrado en la compraventa como trajinante, aunque indica que no existiría un “tipo puro”²⁵. El Catastro no pudo considerar a trajineros y arrieros como semejantes, pues como refiere, “en la Instrucción de 1760 para las llamadas Comprobaciones se lee, en el punto 6 sobre lo Industrial, que debían anotarse las ganancias de los que se empleen en `la Harriería y la Traginería`”²⁶. Valga como ejemplo Francisco Pérez, de Guadix, al que se le registra como arriero y se detalla en el libro de los Real su doble ocupación de arriero y de abastecedor de aceite de la ciudad y trato de bestias²⁷.

Otros autores utilizan indiferentemente uno y otro²⁸, aunque en momentos se percibe alguna distinción como la que realiza Elena Rodríguez sobre el transporte con acémilas de los sajambriegos en el que señala que “debe comprenderse más bien como trajinería que como arriería profesional, porque sus salidas fueron esporádicas (almagre desde Asturias, pescado, castañas, maíz, vino hacia Asturias) y estacionales (grano, vino desde Castilla, pieles)”²⁹. Por su parte, Domingo Mena plantea que:

²³ RINGROSE, David R., *op. cit.*, pp. 84-85.

²⁴ MADRAZO, Santos, *op. cit.*, p. 434.

²⁵ CAMARERO BULLÓN, Concepción, *Burgos, op. cit.*, p. 285.

²⁶ *Ibidem*, p. 313.

²⁷ AHPGr, CE, RP, Guadix, L 1283, f. 280r-281v.

²⁸ LUCAS VILLANUEVA, Óscar, “El transporte terrestre a través de la Cordillera Cantábrica en tiempos de Felipe II. Un estudio a partir de la correspondencia de Simón Ruiz”, en *Studia histórica*, 34 (2012), pp. 257-281.

²⁹ RODRÍGUEZ DÍAZ, Elena E., “Carreteros y Arrieros de Sajambre. El intercambio de mercancías en la montaña oriental leonesa (SS. XVI-XVIII)”, en *Estudios Humanísticos. Historia*, 14 (2015), p. 64. GARCÍA MORENO, Héctor. *Estatuta y niveles de vida en la*

Las personas que trajinan con bestias de carga aparecen en los documentos con los nombres de acemilero, arriero, atijarero, borriquero, corredor de bestias, cosario, mulante, mulatero o muletero, mulero, recuero, trajinante, trajinero o tratante, que con estos nombres son denominados, todos con una función similar salvo la del tratante, que desarrolla a veces la labor de comprar géneros para revenderlos, es decir, tendría una actividad más itinerante que la del arriero, con un menor radio de acción y desarrollando una función doble: como transportista y como pequeño comerciante³⁰.

El Diccionario de la Lengua Española no aclara la cuestión terminológica³¹. Así, la voz arriero la define como “el que trajina con bestias de carga”³², una acepción que no cambia desde 1734 en que añade que “viene de la palabra Harre porque siempre la van diciendo para que caminen las bestias”³³. El término arriero aparece en el diccionario de Antonio de Nebrija, tanto en 1495 como en 1516 como “Harriero”, “que los aguija”³⁴. En 1611 el diccionario de Francisco del Rosal recoge la voz “Harriero” como un oficio con bestias menores³⁵. En el diccionario enciclopédico de Gaspar y Roig³⁶ también aparece como oficio, y en el de Domínguez además añade dos características más, la exclusiva ocupación y el negocio comercial: “tiene por oficio y exclusiva ocupación, conducir bestias de carga, trajinando o negociando comercialmente con ellas de un lugar a otro”³⁷.

España interior, 1765-1840, Tesis Doctoral inédita, Universidad Complutense de Madrid, 2014, utiliza “arrieros y trajinantes” de forma conjunta como categoría profesional.

³⁰ DOMINGO MENA, Salvador, *Caminos Burgaleses. Los caminos del norte (S. XV-XVI)*, Tesis Doctoral inédita, Universidad de Burgos, 2015, p. 694.

³¹ Para los Diccionarios de la Real Lengua Española usaré los digitales de la RAE [En línea]. <https://www.rae.es/> [Consulta: 24 de junio de 2020]; y los que contiene el Nuevo Tesoro de la Lengua [En línea]. <https://www.rae.es/recursos/diccionarios/diccionarios-antiguos-1726-1992/nuevo-tesoro-lexicografico>, [Consulta: 23 de junio de 2020]. Utilizaré las Referencias y paginación que nos proporciona. Agradezco la ayuda de la Doctora en Filología por la Universidad de Sevilla, María Teresa García del Moral, su asesoramiento y guía para la elaboración de este apartado.

³² Real Academia Española (RAE) Academia Usual (U) 1992, p.140, 2. Igual definición desde 1770 en los diccionarios: RAE Academia Manual (M); Academia Usual (U); Rodríguez Navas (ROD G) Alemany y Bolufer (ALE G); Castro y Rossi (CAS G) Núñez de Taobada (NUÑ G); Autoridades (RAE A).

³³ En RAE A 1734, p.129, 2.

³⁴ En Antonio Nebrija (NEB B) 1495, p. 22,2.

³⁵ Rosal (ROS M) 1611, p. 348.

³⁶ GAS G 1853. p. 231,1.

³⁷ Domínguez (DOM G) 1853, p.170,2.

En relación al término trajinero, este deriva de trajinante, “que trajina”, es decir “acarrea o lleva géneros de un lugar a otro”³⁸. En algunos diccionarios se amplía esta información con “andar y tornar de un sitio a otro con cualquier diligencia u ocupación”³⁹, o “andar de un sitio a otro con cualquier suerte”⁴⁰.

Tras este recorrido por las obras que contiene el *Nuevo Tesoro Lexicográfico de la Lengua Española*, es complejo precisar cuáles son las diferencias entre arrieros y trajineros, si bien, el término arriero está relacionado con las bestias –principalmente las caballerías menores-, e incluso con un oficio, mientras que trajinero es algo más global y se podría llamar a todos los transportistas –arrieros, carreteros, cabañiles, etc.-, pues realmente trajinan con mercancías.

Para intentar concretar más, he consultado el *Diccionario Crítico Etimológico Castellano e Hispánico* de Corominas y Pascual, que considera que arriero viene de arridar y trajinar de traer. Según este diccionario, trajinero está contenido en la voz traer del latín “arrastrar” o “tirar de algo”. Procede del catalán y en este diccionario lo asemeja a arriero⁴¹.

El 22 de abril de 1781, Jovellanos pronunció un discurso económico sobre los medios para promover la felicidad de Asturias⁴². Dos de sus apartados referentes al transporte podrían servir perfectamente para el reino de Granada, tan solo cambiando Asturias por Granada. Referente al transporte interior para el comercio dijo:

El comercio interior es el que merece la primera atención de parte de la Sociedad, porque pone en movimiento y circulación todas las producciones de

³⁸ RAE U 1992, p. 1422,3; RAE M 1989, p. 1559,2; RAE M1985b, p. 2224,1; RAE U 1984, p. 1328,3; NUÑ G 1825, p.1495,1; RAE U 1822, p. 810,1; RAE U 1817, p. 854,3; RAE U 1803, p. 849,2; RAE U 1780, p. 891,2; RAE M 1950, p. 1480,2; RAE U 1925, p. 1188,2; Zerolo (ZER G 1895), p. 2080,2; RAE U 1884, p. 1040,3.

³⁹ RAE U 1970, p. 1284,3; RAE U 1956, p. 1280,1; RAE U 1947, p. 1237,3; RAE U 1939, p. 1237,3; RAE U 1936, p. 1237,3; ALE G 1917, p. 1601,3; RAE U 1914, p. 1000,2; RAE U 1869, p. 758,3; GAS G 1855, p. 1227,3; DOM G 1853, p. 1638,3; RAE U 1852, p. 682,2; SAL G 1846, p. 1065,2; RAE U 1843, p. 711,2.

⁴⁰ RAE U 1837, p. 734,3; RAE U 1832, p. 734,2; TER M 1788, p. 680,2.

⁴¹ COROMINAS, Joan y PASCUAL, José Antonio, *Diccionario Crítico Etimológico Castellano e Hispánico*, Madrid, Ed. Gredos, 1991, pp. 349 y 575.

⁴² JOVELLANOS, Gaspar Melchor de, *Discurso económico sobre los medios de promover la felicidad de Asturias dirigido a su Real Sociedad por Don Gaspar Melchor de Jovellanos*, Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2010, URL: <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmc377t8>. Consultado el 20 de junio de 2020.

la provincia, proporcionando a los naturales de cada pueblo así la salida y consumo de los sobrantes, como el surtimiento de las que no tienen.

Sin que esa fuese la finalidad de su alocución, distinguió entre comerciantes y transportistas, sin determinar si los arrieros, carreteros y trajinantes a su vez comerciaban y revendían:

Los arrieros, carreteros y trajinantes se ocupan en el transporte de estas producciones; los comerciantes, mercaderes, revendedores, tenderos, zabarceros las compran en una parte para venderlas en otra en grueso o por menor; y en fin, los demás individuos de la provincia, si no tienen qué vender, compran al menos lo que necesitan para su comida, su vestido y las demás exigencias de su casa y familia.

En 1795 la *Sociedad Económica Matritense de Amigos del País* elevó al Consejo de Castilla el informe sobre la ley agraria que redactó Jovellanos. En el texto se hace alusión a arrieros, carreteros y trajineros. Su preocupación está justificada en el comercio interior de granos para abastecer las ciudades por lo que se da libertad de comerciar en todas las provincias a los trajineros. Una libertad que no favorece el comercio, pues los trajineros se dedicaban a surtir los mercados cercanos y no a las grandes distancias, por lo que no se puede “esperar que conduzcan de su cuenta, esperar que de repente, sin conocimientos, sin experiencia, pasen de una profesión a otra y se conviertan en comerciantes sin dejar de ser trajineros”. Lanza la pregunta que nos muestra cómo eran vistos estos transportistas por el poder:

¿ha sido esto otra cosa que querer convertir en comerciantes los instrumentos del comercio? Siendo los trajineros unas pobres gentes sin más capital que su industria y sus recuas, si el comercio interior se redujese a lo que ellos pueden comprar y vender, la masa de granos comerciable será forzosamente muy pequeña, y muchas provincias quedarán expuestas a perecer de hambre, mientras otras se arruinen por su misma abundancia. Es por lo mismo imposible socorrer a unas y otras sin la intervención de otros agentes más poderosos en este comercio⁴³.

En consecuencia, aunque no podemos determinar claramente el uso de uno u otro término, la primera conclusión es que, en lo que respecta a los

⁴³ JOVELLANOS, Gaspar Melchor de, *Informe sobre la Ley Agraria*, Madrid, Imp. de I. Sancha, 1820. URL: <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcd50k1>. Consultado el 20 de junio de 2020.

oficios, ambos son semejantes y usados en ocasiones como sinónimos: los arrieros y trajineros transportan géneros y mercancías, y seguramente en algunas ocasiones comerciaron con ellas, aunque esta no fuese su labor principal. No obstante, aunque no he podido precisar más, creo que la mejor fórmula práctica es utilizar la clasificación propuesta en el trabajo sobre el transporte en el reino de Granada, que utiliza el genérico transportistas, distinguiendo entre transportistas con bestias y transportistas con carretas, y propone utilizar los términos específicos que utiliza la fuente, siempre que se cite su procedencia.

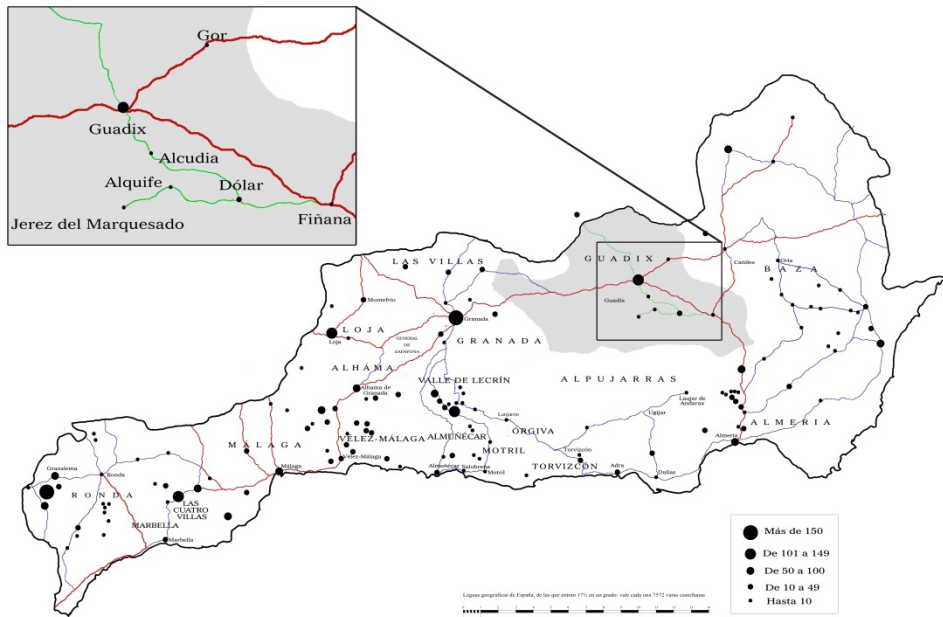
Los oficiales del Catastro en Guadix asentaron indistintamente a los arrieros y trajineros, lo que me lleva a pensar que fuesen ellos mismos quienes se autodenominasen trajineros motivados por registrarse en un documento fiscal y oficial como integrantes de uno de los oficios de la Cabaña. Es más, aunque no fuese lo que la norma establece, en Granada el juez privativo ordenó que se registrasen los miembros de la Real Cabaña y llevasen consigo un documento justificativo de su pertenencia a la misma, lo que generó largas discusiones e incluso apelaciones al Consejo de Castilla en su sala de Justicia⁴⁴. ¿Sería este el interés de quienes transportan con bestias de registrarse como trajineros, mientras que el interés del Catastro fue regular su utilidad y no tanto distinguir entre unos y otros?

Aunque hasta el presente no contamos con investigaciones concretas que nos ayuden a determinar el uso de estos términos por territorios, actividades o la propia pertenencia a un colectivo privilegiado como la Real Cabaña, era necesario plantear este debate para próximos estudios y para aclarar, en una perspectiva práctica, la utilización de la terminología que realizo en este texto.

⁴⁴ El 25 de septiembre de 1758 años su señoría el sr. don Andrés González de Barcía, alcalde hijosdalgo en la Real Chancillería de Granada y juez superintendente particular y privativo para el desagravio de cabañiles, carreteros, jabarderos y trajineros de la Real Cabaña y sus derramas en esta ciudad y distrito de su Real Chancillería, ordenó que ningún transportista se sintiera incorporado a la Real cabaña ni gozara de sus excepciones y privilegios si no traía el impreso correspondiente, y dio treinta días a partir de las notificaciones que hizo para que se registraran en el oficio trayendo con ellas dichos impresos para requerir a dichas justicias y los que no lo tuviesen los temen y saquen dentro del término de treinta días. Archivo de la Real Chancillería de Granada (ARCHGR), Subdelegación del juzgado privativo de la Real Cabaña de Carreteros (030SJPRCC), Caja 14315, pieza 17, *Autos generales hechos de orden y en virtud de Auto del Sr. Superintendente General de la Real Cabaña para que los dueños de carreterías, cabañas y jabardos hagan registro de ellos dentro de 30 días y tomen sus impresos.*

2.3. Número y localización

Mapa 1. Transportistas con bestias



Fuente: Catastro de Ensenada. Elaboración propia a partir del Mapa de Tomás López (1795) y del Itinerario de Caminos de Escribano y Razola (1760-1788).

Conocer el número de transportistas en Guadix y su tierra no es una empresa fácil debido a los términos que utilizan y a las diferentes cifras que nos aportan los documentos del Catastro. Si en las Respuestas Generales contabilizo 182 transportistas distribuidos en Alcudia de Guadix (2 arrieros), Alquife (6 arrieros), Dólar (15 arrieros), Fiñana (3 traficantes), Gor (1 arriero, 3 traficantes y 5 carreteros), Guadix (140 transportistas con caballerizas y al menos 9 carreteros) y Jérez del Marquesado (1 reata de mulos que contrata mozos); en los libros de los Cabeza de Casa encuentro notables diferencias en localidades como Dólar en la que se registran 28 arrieros; o en Gor que habría 6 carreteros; o en Alquife en el que se registran los 6 arrieros como jornaleros, labradores o barberos dando cuenta del desempeño de varios empleos⁴⁵. En

⁴⁵ Archivo Histórico Provincial de Granada (AHPGr), Catastro de Ensenada (CE), Respuestas Particulares (RP), Dólar, Libro (L) 1208; AHPGr, CE, RP, Gor, L 1251; AHPGr, CE, RP, Alquife, L 1018. La denominación Respuestas Particulares es incorrecta, como ya pusiera de manifiesto C. Camarero en algunas de sus publicaciones. Aunque en el texto se aludirá al

otro nivel documental, los datos que aportan los resúmenes de los Libros de lo Real también difieren, aportando para Guadix 127 trajineros⁴⁶. Por ello, para poder comparar se usarán los datos de las Respuestas Generales.

A mediados del siglo XVIII los transportistas se concentraban en la ciudad de Guadix y algunos en Dólar, aunque en cantidad menor. Las cifras para los demás lugares y villas de la tierra de Guadix son muy pequeñas. Se agrupaban en Guadix principalmente por dos motivos: por su tamaño y posibilidad de negocio alcanzando el 8,59% de los cabezas de casa que se dedicaban al oficio de transportar, y por ser el nudo de comunicación entre el camino Granada-Levante y el camino Granada-Almería. Cifras que entran dentro de la lógica del sistema de transportes.

Si comparamos estos datos con los proporcionados por Margarita M. Birriel para el Valle de Lecrín, podemos establecer algunas conclusiones. Primero, la importancia del tráfico al puerto de Motril y el traslado de azúcar y pescado a Granada se ve reflejado, tanto en la densidad de pueblos con arrieros (61,1%), como en el número de ellos, con unas cifras considerablemente superiores en relación a la población total como se puede ver en Pinos del Valle (28%), Restábal (22,22%) y Saleres (27,12%). En contraposición, Guadix y su tierra, atiende a otras características de paso y comercio como el tráfico de carretas que trasladan madera desde Castril para abastecer los almacenes de Granada, o mulos que transportan leña, granos, materiales para la construcción y géneros. Ejemplos de ello se encuentran en la ciudad de Guadix: Francisco Pérez, arriero, que abastece de aceite a esta ciudad y tiene trato para comprar y vender bestias; y Francisco Peregrino, arriero, que trata con cañamo y miel de cañas. También hay ejemplos de la complementariedad con otros oficios como el de panadero (Carlos Bonillo, Simón Lamuerte, y Francisco García Sopas) y el de alfarero (Manuel de Utrilla)⁴⁷.

3. LOS HOGARES DEL TRANSPORTE

El libro de los Cabezas de Casa de la ciudad de Guadix nos proporciona información sobre los hogares con algún miembro dedicado al transporte. He podido documentar 103 hogares relacionados con el transporte: 41 donde los

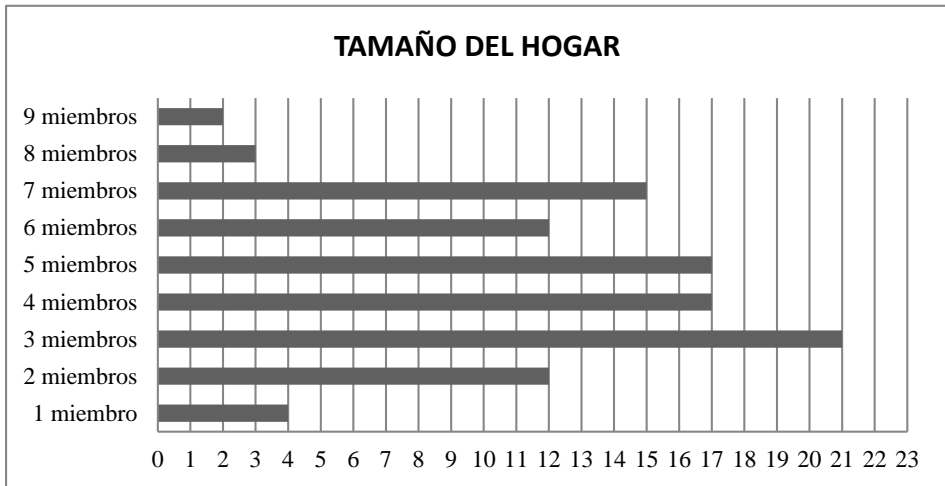
documento realmente utilizado, debido a la denominación archivística, para hacer posible la búsqueda se citará como antecede.

⁴⁶ AHPGr, CE, RP, Guadix, L 1284, f. 714r-726r.

⁴⁷ GÁMEZ NAVARRO, Juan (Introducción), *Guadix 1752 según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*, Madrid, Tabapress, 1991, pp. 118-124

cabezas de casa son trajineros, 35 donde son arrieros, 2 traficantes⁴⁸, 1 oficial de carretero (artesano)⁴⁹, 1 mozo mulero⁵⁰, 1 mozo de arriería⁵¹, 2 maestros carreteros (artesanos)⁵², 1 cosario⁵³, 6 bolicheros⁵⁴, y 1 acarreador de molino⁵⁵. A ellos hay que sumarles otros trabajadores del transporte en hogares encabezados de 5 viudas con hijos dedicados al transporte y una mujer con marido ausente que tiene un hijo arriero. Por otro lado están otro tipo de transportistas: los de personas, denominados cocheros⁵⁶.

Gráfica 1. Tamaño de los hogares de la ciudad de Guadix



Fuente: Libro de los Cabezas de Casa Seculares de Guadix. Catastro de Ensenada. AHPGr, CE, RP, Guadix, L 1282.

⁴⁸ AHPGr, CE, RP, Guadix, L 1282, f. 31r.

⁴⁹ AHPGr, CE, RP, Guadix, L 1282, f. 116r.

⁵⁰ AHPGr, CE, RP, Guadix, L 1282, f. 20v.

⁵¹ AHPGr, CE, RP, Guadix L 1282, f. 154v.

⁵² AHPGr, CE, RP, Guadix L 1282, f. 114v ; AHPGr, CEP, RP, Guadix, L 1282, f. 141v.

⁵³ AHPGr, CE, RP, Guadix L 1282, f. 49r.

⁵⁴ AHPGr, CE, RP, Guadix, L 1282, f. 69r ; AHPGr, CE, RP, Guadix, L 1282, f. 102r ; AHPGr, CE, RP, Guadix, L 1282, f. 145v ; AHPGr, CE, RP, Guadix, L 1282, f. 151r ; AHPGr, CE, RP, Guadix, L 1282, f. 156r.

⁵⁵ AHPGr, CE, RP, L 1282, f. 100r.

⁵⁶ AHPGr, CE, RP, Guadix L 1282, f. 3v ; AHPGr, CE, RP, Guadix L 1282, f. 14v ; AHPGr, CE, RP, Guadix ; L 1282, f. 33r ; AHPGr, CE, RP, Guadix, L 1282, f. 34r ; AHPGr, CE, RP, Guadix, L 1282, f. 154v ; AHPGr, CE, RP, Guadix, L 1282, f. 50v ; AHPGr, CE, RP, Guadix, L 1282, f. 55r ; AHPGr, CE, RP, Guadix, L 1282, f. 56r ; AHPGr, CE, RP, Guadix, L 1282, 101r .

El tamaño medio de los 103 hogares de la ciudad de Guadix donde he documentado transportistas se sitúa en 4,5, ligeramente superior al tamaño medio global de la ciudad (4,08)⁵⁷ y a las cifras que para Andalucía proporcionan González y Maldonado (3,79)⁵⁸. Si atendemos a los que sus cabezas de casa son trajineros, el promedio baja una décima hasta 4,44. Y si lo hacemos con los arrieros, aumenta a 4,86. Las frecuencias dominantes son las jefaturas masculinas de tamaño 3 (20), seguidas muy de cerca de los hogares masculinos de 5 (17), de 4 (15) y de 7 (15). Entre medias, quedan los hogares de 6 (12) y de 2 (9); y muy alejados, los de 1 (4), los de 8 (3) y los de 9 (2). En lo que atañe a las jefaturas de hogar femeninas que registran entre los miembros de su hogar un transportista, considero que la muestra es demasiado pequeña para extraer alguna conclusión. No podrían ser solitarias puesto que no hemos encontrado ninguna mujer que se registre como transportista siendo los tamaños 2 (3), 3 (1) y 4 (2) los que aparecen, muy similar a los datos que proporcionaron Birriel para el Valle de Lecrín donde el tamaño medio de los hogares encabezados por mujeres era entre 2,9⁵⁹, y de 3,08 que Maldonado aportó para 5 municipios de la costa granadina⁶⁰. Es preciso indicar la presencia de 15 criados en 7 casas y su determinación para el tamaño, no sin antes advertir que esto no significa que solo 7 transportistas contaran con criados, sino que convivían con ellos, ya que los criados podrían conformar sus hogares en otras casas.

La gráfica 2 muestra como el número de transportistas se incrementa en los rangos 30-39. Este dato responde, por un lado, a que los cabezas de casa del conjunto de hogares de Guadix son mucho más numerosos en esta franja, y por otro, a la fuerza física necesaria para el control de las bestias, los carros y las carretas en el camino, así como a la seguridad del mismo. En efecto, el consumo de calorías sería elevado. Si J. Félix García estimó un consumo medio de 160 calorías por hora de camino en el viaje de los repobladores, éstas serían superiores en el caso de los transportistas por el tipo de trabajo⁶¹. En efecto, no hay gentes que se dediquen al transporte que superen los 66 años, ni tampoco hay un número

⁵⁷ Para los datos globales usaré los apéndices de LOZANO ZAAMEÑO, David, *art. cit.*, pp. 165-175.

⁵⁸ GARCÍA GONZÁLEZ, Francisco y MALDONADO CID, Daniel, *art. cit.*, p. 148.

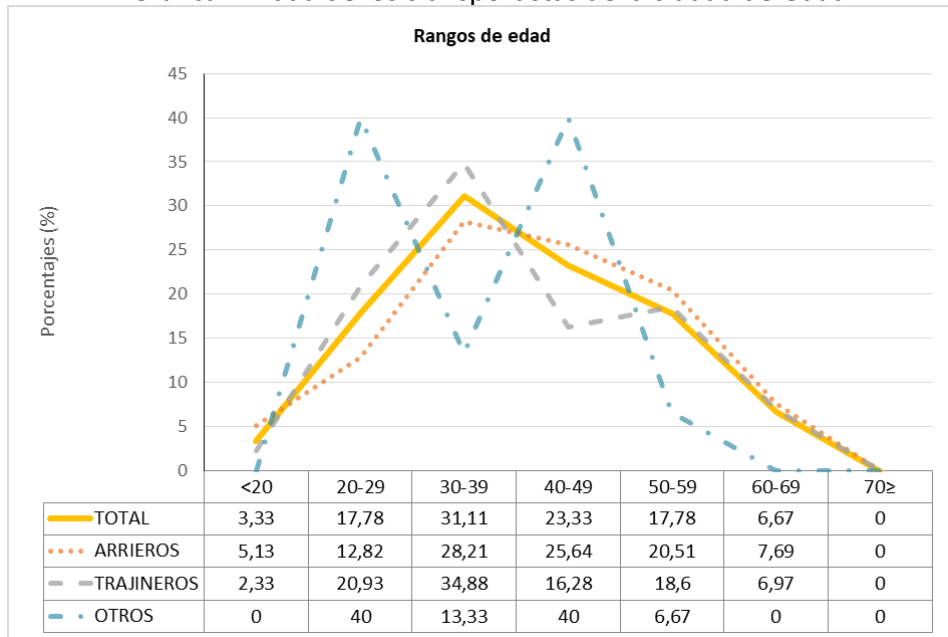
⁵⁹ BIRRIEL SALCEDO, Margarita M., “Ellas Gobiernan la casa”, *art. cit.*, p. 63.

⁶⁰ MALDONADO CID, Daniel, “Mujeres al frente del hogar: Familia y desigualdad en el sur de la Intendencia de Granada a fines del Antiguo Régimen”, en *Baetica. Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, 39 (2019), pp. 189-218, p. 200.

⁶¹ GARCÍA PÉREZ, Juan Félix, “La repoblación de Padul tras la Guerra de las Alpujarras: un desafío humano en el siglo XVI”, en Ruiz Álvarez, Raúl y Moral Montero, Elisa (eds.), *op. cit.* pp. 147-169.

destacado de menores de 18, pues enfrentarse a los peligros del camino requería, además de la fortaleza física mencionada, una fortaleza psíquica y un conocimiento del oficio. Había que cuidar al ganado, conocer los caminos, proteger la mercancía, etc.

Gráfica 2. Edad de los transportistas de la ciudad de Guadix



Fuente: Libro de los Cabezas de Casa Seculares de Guadix. Catastro de Ensenada. AHPGr, CE, RP, Guadix, L 1282.

Referente al estado civil, el 87,38% están casados, y en el restante 12,62% hay viudos y viudas que viven con sus hijos y algún soltero y viudo solitario. No obstante, es oportuno traer aquí la cita de Cervantes quien hablando de cómo sería la vida de estos arrieros afirmó que eran “gente que ha hecho divorcio con las sábanas y se ha casado con las enjalmas”⁶².

Siguiendo la clasificación de Laslett voy a presentar los datos estáticos de las estructuras familiares que imperan en estos hogares, siendo consciente de sus límites y del interés que tiene conocer los lazos de parentesco entre diferentes hogares destinados al transporte, como, por ejemplo, el caso de Dólar donde los apellidos Huete y Cuerva predominan en las familias del

⁶² CERVANTES SAAVEDRA, Miguel de, *El licenciado Vidriera*, Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2001. URL: <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcn29s9>. Consultado el 5 de julio de 2020.

transporte. Volviendo a la ciudad de Guadix, el modelo de familia nuclear es el más representativo entre los transportistas, con un 87,38%, algo superior al 76,4% ofrecido por García y Maldonado para Andalucía oriental. Pocos son los solitarios que se dedican al transporte en el camino (4,85%), pues el mayor número de hogares de solitarios serían de mujeres, y como ya he apuntado, entre éstas no se registran (con los datos analizados hasta la fecha) a transportistas, más allá de ser propietarias de cabañas o jefas de hogares en los que se registran hijos con estos oficios. No he encontrado ni un solo ejemplo de familias múltiples o indeterminadas, y las extensas supondrían el 12,3%.

Finalmente, conviene apuntar que las edades de los hijos en el hogar oscilan entre el nacimiento y los 33 años. Según Sanz Sampelayo el acceso a las primeras nupcias en la comarca de Guadix estaría en torno a los veinticinco años para los varones y casi veinticuatro para las mujeres⁶³.

4. TRABAJO Y PROPIEDAD

4.1. La utilidad del transporte

En primer lugar, hay que referirse a la regulación del industrial-comercial. Concepción Camarero Bullón lo estudió en su tesis doctoral y en la referencia obligada para los estudios sobre el Catastro *Burgos y el Catastro de Ensenada*⁶⁴, aportando luz a la regulación de la utilidad a los arrieros. Además, contamos con un estudio inédito sobre este tema para el reino de Granada que concluye que la valoración de la regulación del industrial en cada municipio es diferente, por lo que no se deben comparar cifras brutas, lo que no exime de que se puedan realizar otro tipo de análisis como puede ser la propiedad media de bestias con que trajinaban y su tipo, o un mapa atendiendo al industrial que se les reguló⁶⁵. También señala que en el reino no contamos con información sobre los trayectos o lo que transportaban, y los Memoriales

⁶³ SANZ SANPELAYO, Juan Félix, “Un estudio demográfico para fines del siglo XVIII. El Censo de Floridablanca y la provincia de Granada”, en *Chronica nova*, 17 (1989), pp. 307-334, p. 319.

⁶⁴ CAMARERO BULLÓN, Concepción, *Burgos y el Catastro...* op. cit, pp. 281-314; *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada.*, Tesis doctoral inédita, Universidad Autónoma de Madrid, 1987, pp. 616-657. URL: <https://repositorio.uam.es/handle/10486/6264>. Consultado el 2 de junio de 2020.

⁶⁵ RUIZ ÁLVAREZ, Raúl, “Las utilidades del transporte con bestias en el reino de Granada a través del Catastro de Ensenada”, en *Vínculos de Historia* [aceptado 2021].

o Relaciones Juradas no amplían la información limitándose a declarar los datos que ya aparecen en los libros de los Cabezas de Casa y de lo Real. Tampoco contamos con esta información homogeneizada sobre el tiempo de dedicación al oficio. En cuanto al producto, se propone la decisión práctica de hablar de producto neto, una vez descontados los gastos de comida y bestias, justificándose en el fin del Catastro que debía cargarles el neto tras descontar los gastos de los ingresos, aunque hay que aclarar que no siempre sería así y por tanto estamos manejando estimaciones⁶⁶. Atendiendo a la información de las Respuestas Generales, contamos dos localidades que aportan la utilidad total por el tráfico contabilizando el número y tipo de bestias (Alquife y Guadix), tres localidades que aportan el industrial por la arriería sin especificar el número de bestias con que trajinan (Alcudia de Guadix, Dólar y Gor) y una última que atiende a otras casuísticas, como sería el caso de Jérez del Marquesado. En los libros de lo Real amplían esta información al registrar los bienes raíces y las bestias. Cruzando los datos podemos hacer una estimación del industrial por caballería, observando las diferencias entre las localidades de la misma comarca.

Tabla 1. El industrial del transporte con bestias en Guadix y su tierra

		Industrial
Alcudia de Guadix	de	- 365 reales por caballería mayor.
Dólar		- 300 reales de vellón independientemente del número de caballerías.
Alquife*		- 600 reales por caballería mayor. - 600 reales por caballería menor.
Gor		- 1.100 reales por caballería mayor.
Guadix*		- 550 reales por caballería menor. - 1.100 reales por caballería mayor.

*Valores aproximados

Fuente. Respuestas Generales y Libros de lo Real. Catastro de Ensenada. Elaboración Propia.

Los Estados o Mapas locales Letra-F de las localidades de la comarca de Guadix nos permitirán calcular el peso del transporte con bestias en

⁶⁶ CAMARERO BULLÓN, Concepción, *Claves normativas...*, op. cit., p. 638.

relación al total de industrial que recoge este mapa⁶⁷. En Dólar⁶⁸ el rendimiento de la arriería ascendía a 7.800 reales de vellón, un 39,21% del total de actividades comerciales del ramo de lo industrial-comercial; en Alcadia de Guadix⁶⁹ 2.930 reales (38,35%), y en Guadix⁷⁰ a 159.290 reales (31,81%), siendo en todas la actividad más alta por encima de notarios, oficiales de pluma, sacristanes, horneros, panaderos, tenderos, comerciantes, médicos, cirujanos, boticarios, cortadores, escribanos, taberneros, coheteros, molineros, etc.

Haciendo mía la idea ya lanzada por Braudel de que “la industria del transporte no se puede separar fácilmente de la vida campesina que la anima y tampoco de la vida de las pequeñas ciudades que de él derivan buena parte de sus ingresos”⁷¹, y que aún se demuestra válida para el reino de Granada en el siglo XVIII, en términos generales podemos establecer que el transporte en Guadix y su tierra se complementaría con otros trabajos y sería estacional. Así, por ejemplo, en Alquife, las Respuestas Generales registran 6 arrieros, de los cuales, en 4 detalla que ejercen su oficio de forma estacional: Diego de Perciber con 3 jumentos dedica 3 meses al año a la arriería regulándosele 400 reales; Juan Alejandro con 3 jumentos, 6 meses al año por los que le regulan 1.000 reales; Francisco Vílchez con 2 mulos, 6 meses al año por los que podrá producir 600 reales; y Torcuato Vílchez con 2 mulos, por 6 meses, 600 reales. A este producto habría que sumarle 1 real diario por cada jumento y 2 por cada mulo, rebajándoles los días que están parados. 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.

Como se desprende de la documentación, la actividad era ejercida por los propios individuos, a excepción del caso de Jérez del Marquesado donde encontramos un trabajo para un tercero. En concreto una recua de 4 mulos que contrata mozos, aunque este oficio lo controla la excelentísima señora del

⁶⁷ Los Estados o Mapas locales que he consultado se encuentran en el Archivo Histórico Provincial de Granada y he podido contabilizar transportistas (arrieros-trafficantes-cabañiles) en 129 localidades. Esta documentación, generalmente se encuentra cosida al final del libro de las Respuestas Generales por lo que atendiendo a la catalogación del Archivo “Autos, Respuestas Generales y Estados”, se citará: Archivo Histórico Provincial de Granada (AHPGr), Catastro de ensenada (CE), Respuestas Generales (RG), Libro (L), Localidad.

⁶⁸ AHPGr, CE, RG, L 1209, Dólar, f. 49v-50r.

⁶⁹ AHPGr, CE, RG, L 978, Alcadia de Guadix, f. 56v-57r.

⁷⁰ AHPGr, CE, RG, L 1286, Guadix, f. 193v-194r.

⁷¹ BRAUDEL, Fernand, op. cit. p. 448.

marquesado, 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 de dicha Señora, es uno de los asistentes de esta recua por lo que gana 3 reales diarios de salario.

La actividad arriera fue complementaria con las agroganaderas, como los de Alquife registrados como labradores y jornaleros, a excepción de Diego Peñalver, barbero. También se registran casos singulares como el de Antonio Morcillo, trajinero, tendero del carbón, leña menuda y verduras; o el de Francisco Pérez Lamuerte arriero y panadero al que se le regula por su industrial de arriero con dos asnos 1.100 reales y por el horno de pan cocer 440 reales⁷². Y si el transporte en la costa va de la mano de los ingenios, en la mayoría de los pueblos va de la mano de los hornos y molinos, pues estas industrias necesitarían de gran cantidad de leña. De ahí, que haya un trabajo compartido entre las labores propias de la producción y las del transporte. En Guadix se ve en Juan Esteban de Cuerva, maestro de molino, que además es arriero con cuatro asnos, aunque se le regule un industrial muy bajo como molinero y nada por la actividad arriera lo que me plantea la necesidad futura de analizar la regulación del pluriempleo profesional⁷³.

Podemos afirmar que la pluriactividad en la arriería es común, como han señalado Birriel Salcedo para el Valle de Lecrín⁷⁴, y Fernández Cortizo para la Galicia Rural⁷⁵. En definitiva, en Guadix no habría un grupo homogéneo y diferenciado de transportistas como hemos visto en otros territorios de la Península donde se configuran verdaderas burguesías mercantiles. Tampoco conocemos que conformasen grupos mancomunados o gremiales.

4.2. Las caballerías

Por otro lado, con la información de los libros de lo Real he podido establecer la frecuencia de la propiedad de las bestias y sus tipos, y el porcentaje de bestias por propietario. Así, como se puede ver en el gráfico la mayoría contarían con 2 bestias (44%), seguidos de los que tenían 1 (24%) y 2 (17%). Muy alejados se encuentran el grupo que contaban con cuatro bestias (9%), y muy pocos poseerían entre 5 y 10 bestias (6%). En cuanto al tipo de caballerías, predominan las menores en todos los grupos, aunque hay algunos

⁷² AHPGR, CE, RP, Guadix, L 1284, f. 281r-v.

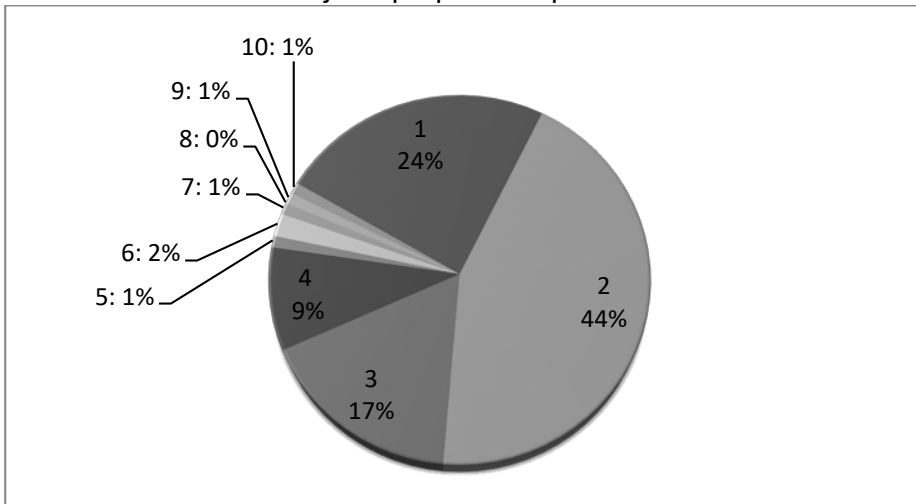
⁷³ AHPGR, CE, RP, Guadix, L 1284, f. 522r.

⁷⁴ BIRRIEL SALCEDO, Margarita. M., "Camino, Intercambios y Arrieros", *op. cit.*

⁷⁵ FERNÁNDEZ CORTIZO, Camilo, *art. cit.* pp. 336-339.

propietarios que cuentan con algún mulo o caballo. Tan solo el 10,35% posee caballerías mayores mientras que el 83,62% posee menores. El 5,2% posee de ambos tipos. Estas cifras muestran para Guadix y su tierra que el transporte con bestias se realizaría en su mayoría con caballerías menores, similar a los datos que tenemos para el reino de Granada y para otras zonas, ya que al igual que Camarero indicaba para Burgos, la posesión de bestias mayores “constituye signo de posición social o económica elevada”⁷⁶.

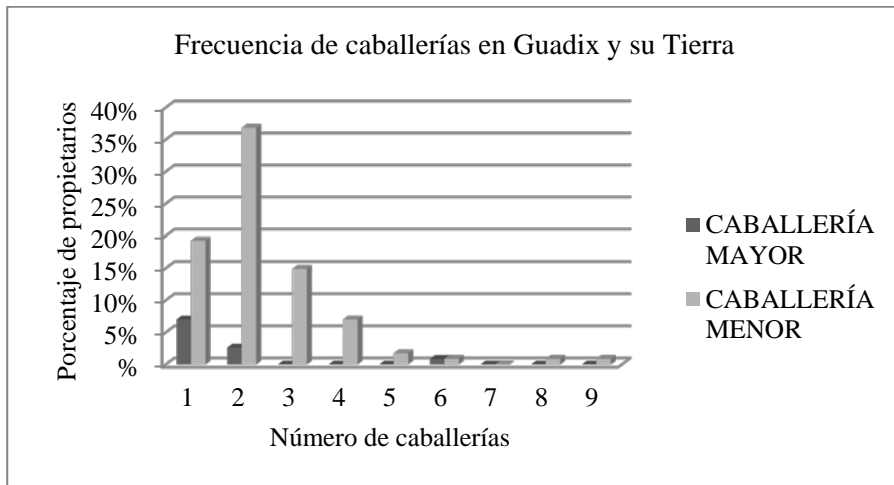
Gráfico 3. Porcentaje de propietarios por número de bestias



Fuente: Libros de lo Real de Alquife, Guadix, Dólar, Gor y Alcudia de Guadix. Catastro de Ensenada. Elaboración Propia.

⁷⁶ CAMARERO BULLÓN, Concepción, *Claves normativas...*, op. cit., p. 85.

Gráfico 4. Tipo de caballerías y su porcentaje por propietario



Fuente: Libros de lo Real Libros de lo Real de Alquife, Guadix, Dólar, Gor y Alcudia de Guadix. Catastro de Ensenada. Elaboración Propia.

4.3. La propiedad

Finalmente, analizaré los indicadores de propiedad de los transportistas con bestias para comprender la condición social de los arrieros y trajineros de Guadix y su tierra en el siglo XVIII. Si ya conocemos cómo eran sus hogares y cómo se ganaban la vida, el indicador del capital fiscal total nos demuestra una debilidad de este grupo social. La media se sitúa en 1.225,65 reales, siendo el mayor de 9.010 reales y el menor de 308 reales. Estas cifras hay que darlas divididas por municipios, pues como ya se ha dicho, al menos, el industrial no se reguló por los mismos valores encontrando notables diferencias entre la ciudad y los pequeños pueblos. Así, en Alcudia de Guadix se sitúa en 1.137,33 reales, siendo el mayor de 2.256 y el menor de 360; en Alquife en 755 reales, siendo el menor 639 y el mayor 960; en Dólar 399,59 reales de vellón, siendo el menor 208 y el mayor 686; en la ciudad de Guadix 1.461,15 reales, siendo el menor de 550 y el mayor de 9.010. En Gor al haber solo un transportista con bestias tiene un capital de 1.244 reales y 11 maravedíes. La riqueza calculada por el Catastro para los transportistas con bestias estaría concentrada en tramos muy bajos obtenidos mayormente de su actividad arriera, con un 30,76% entre 308-550 reales y un 28,85% entre 556 y 1.100. Otro 28,85% se situaría entre 1.100 y 2.100 reales; un 4,81% entre 2.100 y 3.100 y superarían esta cifra solo el 6,73%. Si consideramos que el

industrial regulado por el tráfico con una caballería menor oscilaba entre 300-600 reales estamos ante hogares con escasos recursos más allá de su capacidad de trabajo. De hecho, algunos aparecen registrados como pobres.

Atendiendo a la propiedad, solo el 31,73% de los transportistas con bestias cuentan con vivienda o corral. El ámbito rural muestra la diferencia con la ciudad de Guadix. En Alcuía de Guadix y Gor el 100% de los transportistas con bestias cuenta con vivienda; en Dólar el 95,46%; y en Alquife el 66,67%. Por el contrario, en la ciudad de Guadix tan solo el 13,63% cuenta con vivienda en propiedad. Tampoco es elevado el porcentaje de quienes poseen tierras (16,35%), siendo en su mayoría pequeñas porciones de viñas. Finalmente, en lo que respecta al ganado, la mayoría cuentan con 1 cerdo por el que se les regula 6 reales y algunos con ganado lanar concentrados en Dólar como Francisco Esteban, arriero, que cuenta con 40 cabezas de ganado lanar; Alonso Méndez de la misma localidad que tiene 30; o Alonso de Buendía y Andrés de Cuerva con 6.

El caso más significativo sobre la propiedad es el de Francisco Pérez, arriero de Guadix que registra una casa y cuatro cuevas, junto a dos piezas de tierra de regadío y otro par de viña de riego. A estas propiedades hay que sumarle el industrial por la arriería con una cabeza de ganado mular y cinco asnales por las que le regulan 3.300 reales más 2.750 por ser el abastecedor de aceite de la ciudad y trato con bestias.

(MAL)VIVIR EN EL CAMINO. A MODO DE CONCLUSIÓN

Tras este más que apretado recorrido por los indicadores que nos proporciona el Catastro del Marqués de la Ensenada sobre el transporte con bestias en la tierra de Guadix podemos establecer algunos rasgos generales sobre esta actividad. Lo primero es destacar la relación entre las vías de comunicación y los polos económicos con la actividad del transporte, pues es significativo que éstos se concentren en las principales ciudades o polos económicos ligados a explotaciones agrarias o industriales. En este caso se concentrarán en Guadix y las inmediaciones del camino que parte de Granada hacia Levante y su ramal hacia Almería.

Los hogares encabezados por transportistas en las localidades estudiadas no suponen un porcentaje alto del total. Su tamaño es amplio con un 4,5 de media y su estructura es nuclear (87,38% en la ciudad de Guadix). En cuanto al perfil demográfico, son hombres casados (87,38%) entre 30-49 años principalmente, siendo el mayor que se ha encontrado de 66 años. También hay solteros, viudos y viudos solitarios. El objetivo de esta investigación no

era estudiar la familia, si bien un estudio en profundidad para conocer la vida de estos sería ver las redes de parentesco, la vecindad o los estados vitales y la ausencia que pueden dar lugar a la soledad⁷⁷.

Respecto al trabajo he podido estimar un industrial de entre 300-600 reales para quienes trajinaban con las caballerías menores, que eran las predominantes en Guadix. Los datos también me han permitido reafirmar la complementariedad de las actividades productivas y la estacionalidad del transporte condicionado por las cosechas, el caudal de trabajo o la meteorología, entre otros. Asimismo, es un oficio difícil de estimar, pues entre viaje y viaje se podría construir una economía paralela de llevar y traer correspondencia o diferentes géneros junto al acarreo ordinario, que respondería a acuerdos verbales que no han dejado huella en la documentación. Aunque queda mucho por indagar sobre la actividad, como por ejemplo saber trayectos y lo que transportaban, he esbozado algunas cuestiones para futuras investigaciones que necesitarán de la complementariedad con otras fuentes. Sabemos que la mayoría vivía en régimen de arrendamiento, por lo que como señalé al principio, un vaciado sistemático de protocolos notariales podría dar luz a esta cuestión.

Ciertamente, el estudio de la propiedad de los transportistas en Guadix nos dibuja un panorama de pobreza, si bien todos cuentan con la capacidad del trabajo y el instrumento, en este caso los animales, no encontrando grandes desigualdades en las propiedades de casas, tierras o ganados mas que las señaladas entre los pueblos y la ciudad, o los casos significativos que se han apuntado.

El Catastro de Ensenada ha demostrado una vez más su utilidad para conocer las actividades económicas. Pese a las limitaciones que se han ido desgranando en el texto, me ha permitido dibujar un primer mapa del transporte en Guadix y su tierra atendiendo a la terminología, la localización, los hogares, el industrial y la propiedad.

BIBLIOGRAFÍA

ARIAS ABELLÁN, Jesús, *Propiedad y usos de la tierra en el Marquesado del Cenete*, Granada, Universidad de Granada, 1984.

⁷⁷ Véanse: GARCÍA GONZÁLEZ, Francisco “Mujeres al frente de sus hogares. Soledad y mundo rural en la España interior del Antiguo Régimen”, en *Revista de historiografía (RevHisto)* (2017), pp.19-46; y REY CASTELAO, Ofelia, *El vuelo corto. Mujeres y migraciones en la Edad Moderna*, Santiago de Compostela, Editora Académica, 2021. Especialmente el capítulo IV: Mujeres frente a la ausencia, pp. 279-402.

BIRRIEL SALCEDO, Margarita M., “Ellas gobiernan la casa. Jefas de Hogar Femeninas en el Valle de Lecrín”, en *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 31(2019), pp. 57-82. URL: <https://www.cehgr.es/revista/index.php/cehgr/article/view/235>. Consultado el 2 de julio de 2020.

BIRRIEL SALCEDO, Margarita M., “Jefaturas de hogar femeninas en la ciudad de Granada (1752). I: Caracterización demográfica del hogar”, en Cortés Peña, Antonio Luis, López-Guadalupe Muñoz, Miguel Luis y Sánchez-Montes González, Francisco, *Estudios en homenaje al profesor José Szmolka Clares*, Granada, Universidad de Granada, 2005, pp. 591-604.

BIRRIEL SALCEDO, Margarita M., “Mujeres y economía en el Catastro de Ensenada”. Archivo Histórico provincial de Granada. 2018. URL: http://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos_html/sites/default/contenidos/archivos/ahpgranada/documentos/Mujeres.pdf. Consultado el 1 de julio de 2020.

BIRRIEL SALCEDO, Margarita. M., ORTEGA CHINCHILLA, M. José, y MARÍN SÁNCHEZ, Marta (eds.). *El Pinar en el Catastro de Ensenada*, (en prensa).

BRAUDEL, Fernand, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Tomo 1, México, Fondo de Cultura Económica, 2016.

CAMARERO BULLÓN, Concepción, “El Catastro de Ensenada, 1749-1759. Diez años de intenso trabajo y 80.000 volúmenes manuscritos”, en *CT Catastro*, 46 (2002), pp. 61-88.

CAMARERO BULLÓN, Concepción, “Vasallos y pueblos castellanos ante una averiguación más allá de lo fiscal: el Catastro de Ensenada, 1749-1756”, en Durán Boo, Ignacio y Camarero Bullón, Concepción (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. URL: <http://www.eurocadastre.org/>. Consultado el 8 de julio de 2020.

CAMARERO BULLÓN, Concepción, *Burgos y el Catastro de Ensenada*, Burgos, Caja de Ahorros Municipal de Burgos, 1989.

CAMARERO BULLÓN, Concepción, *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, Tesis Doctoral inédita, Universidad Autónoma de Madrid, 1987. URL: <https://repositorio.uam.es/handle/10486/6264>. Consultado el 2 de junio de 2020.

CAMARERO BULLÓN, Concepción, *El debate de la Única Contribución. Catastrar las Castillas 1749*, Madrid, Trabapress, 1993.

CASEY, James y VINCENT, Bernard, “Casa y familia en Granada”, en *La familia en la España mediterránea (ss. XV-XIX)*, Barcelona, Crítica, 1987, pp.172-211.

CERVANTES SAAVEDRA, Miguel de, *El licenciado Vidriera*, Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2001. URL: <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcn29s9>. Consultado el 5 de julio de 2020.

COROMINAS, Joan y PASCUAL, José Antonio, *Diccionario Crítico Etimológico Castellano e Hispánico*, Madrid, Ed. Gredos, 1991, pp. 349 y 575.

DE LOS REYES PEIS, Eduardo, *La población de Guadix entre los siglos XVIII y XX. Evolución de la mortalidad dentro del proceso de transición demográfica y sus relaciones con aspectos del desarrollo económico y social*, Guadix, Archivo Histórico Municipal de Guadix, 1998.

DIAGO HERNANDO, Máximo y LADERO QUESADA, Miguel Ángel “Camino y ciudades en España de la Edad Media al Siglo XVIII”, en *La España Medieval*, 32 (2009), pp. 347-382.

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

- DIAGO HERNANDO, Máximo, “Los profesionales del transporte de mercancías por las rutas terrestres de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media”, en Solórzano Telechea, Jesús Ángel y Martín Pérez, Fernando (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. 39-57.
- DIAGO HERNANDO, Máximo, “Un modo de vida basado en el aprovechamiento maderero en la Castilla del Antiguo Régimen: Comercio de madera y carretería en los Pinares de Soria-Burgos (Siglos XIII-XVIII)”, en *Revista Española de Estudios Agrosociales y Pesqueros*, 217 (2008), pp. 49-72.
- DÍAZ LÓPEZ, Julián Pablo, “Entre la descripción y la metodología novedosa: medio siglo en la historiografía del Catastro de Ensenada”, en *Nimbus: Revista de climatología, meteorología y paisaje*, 29-30, (2012), pp. 201-216.
- DÍEZ JIMÉNEZ, María Isabel, *Mujeres y economía en la Edad Moderna: las tierras de Guadix y Baza (1482-1571)*, Tesis Doctoral inédita, Universidad de Granada, 2020. URL: <http://hdl.handle.net/10481/64650>. Consultada el 1 de enero de 2021.
- DOMINGO MENA, Salvador, *Caminos Burgaleses. Los caminos del norte (S. XV-XVI)*, Tesis Doctoral inédita, Universidad de Burgos, 2015.
- DUARTE LANDERO, Orlín Manuel, “Los Carreteros en la Villa de Madrid en el siglo XVI”, en *Revista de las Ciencias Sociales*, 4, 4 (2018), pp. 35-50.
- FERNÁNDEZ CORTIZO, Camilo, “Arrieros y traficantes en la Galicia Rural de la época Moderna”, en *Ohm: Obradoiro de Historia Moderna*, 17 (1) (2008), pp. 325-252. URL: <https://doi.org/10.15304/ohm.17.459>. Consultado el 25 de junio de 2020.
- GÁMEZ NAVARRO, Juan (Introducción), *Guadix 1752 según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*, Madrid, Tabapress, 1991, pp. 118-124.

GÁMEZ NAVARRO, Juan, “El paisaje agrario y la propiedad de la tierra en Guadix durante el Antiguo Régimen (s. XVIII)”, en *Revista de Estudios Andaluces*, 13 (1989), pp. 117-148. URL: <https://doi.org/10.12795/rea.1989.i13.07>. Consultado el 25 de mayo de 2020.

GÁMEZ NAVARRO, Juan, *El espacio geográfico de Guadix: aprovechamientos agrarios, propiedad y explotación*, Granada, Fundación Caja de Granada, 1995.

GARCÍA GONZÁLEZ, Francisco, “Mujeres al frente de sus hogares. Soledad y mundo rural en la España interior del Antiguo Régimen”, en *Revista de historiografía (RevHisto)* (2017), pp. 19-46.

GARCÍA GONZÁLEZ, Francisco y MALDONADO CID, Daniel, “Bajo el mismo techo. Los hogares en Andalucía a finales del Antiguo Régimen”, en *Chronica nova*, 45, (2019), pp. 131-163. URL: <https://revistaseug.ugr.es/index.php/cnova/article/view/8859>. Consultado el 1 de junio de 2020.

GARCÍA MARTÍN, Pedro, “La Cabaña Real de Carreteros”, en *Historia* 16, 145 (1988), pp. 115-122.

GARCÍA MORENO, Héctor, *Estatuta y niveles de vida en la España interior, 1765-1840*, Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 2014.

GARCÍA PÉREZ, Juan Félix, “La repoblación de Padul tras la Guerra de las Alpujarras: un desafío humano en el siglo XVI”, en Ruíz Álvarez, Raúl y Moral Montero, Elisa (eds.), *Gentes que vienen y van. Estudios en torno a las migraciones: ayer, hoy, mañana*, Granada, Editorial Universidad de Granada, 2020, pp. 147-169.

GARRIDO GARCÍA, Carlos Javier, “Red viaria y fiscalidad mudéjar en el reino de Granada”, en *MEAH, SECCIÓN ÁRABE-ISLAM*, 66 (2017), pp. 57-76.

GIL ABAD, Pedro: *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros. Burgos-Soria*, Burgos, Diputación de Burgos, 1983.

GIL CRESPO, Adela, “La Mesta de Carreteros del Reino”, en *Anales de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias*, XXII (1957), pp. 210-230.

GONZÁLEZ ARCE, José Damián y HERNÁNDEZ GARCÍA, Ricardo, (coord. Dossier), “Gremios y corporaciones laborales en la transición del feudalismo al capitalismo. Siglos XIII-XIX”, en *Áreas: Revista internacional de ciencias sociales*, 34 (2015).

GONZÁLEZ BELTRÁN, Jesús 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.

GONZÁLEZ LOPO, Domingo L., “La arriería En El Comercio De La Galicia Suroccidental Según El Catastro De Ensenada”, en *Ohm: Obradoiro De Historia Moderna*, 17 (2008), pp. 353-372. URL: <https://doi.org/10.15304/ohm.17.460>. Consultado el 14 de octubre de 2021.

JOVELLANOS, Gaspar Melchor de, *Discurso económico sobre los medios de promover la felicidad de Asturias dirigido a su Real Sociedad por Don Gaspar Melchor de Jovellanos*, Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2010, URL: <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmc377t8>. Consultado el 20 de junio de 2020.

JOVELLANOS, Gaspar Melchor de, *Informe sobre la Ley Agraria*, Madrid, Imp. de I. Sancha. URL: <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcd50k1>. Consultado el 20 de junio de 2020.

JURADO SÁNCHEZ, José, *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*, Córdoba, Área de Cultura del Ayuntamiento, 1988; “La red viaria malagueña en la segunda mitad del siglo XVIII”, en *Estudios Regionales*, 32 (1992), pp. 74-103.

- LARA RAMOS, Antonio, “Decadencia y cambio en el siglo XVIII: la Sociedad Económica de Amigos del País de Guadix y las reformas del Corregidor Aynat”, en *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 13-14 (1999-2000), pp. 365-393.
- LARA RAMOS, Antonio, “Guadix: ocupación y trabajo en el siglo XVIII. La obra de la Catedral”, en *Actas del II Coloquio de Historia Guadix y el antiguo Reino de Granada (siglos XVIII-XIX)*, Granada, 1994, pp. 131-157.
- LARA RAMOS, Antonio, “La estructura socioprofesional de Guadix en el siglo XVIII. Una aportación a su realidad social y económica” en *Actas del II Coloquio de Historia Guadix y el antiguo Reino de Granada (siglos XVIII-XIX)*, Granada, 1994, pp. 112-130.
- LORENZO PINAR, Francisco Javier e IZQUIERDO MISIEGO, José Ignacio, “La contratación del transporte y del avituallamiento estudiantil universitario en Salamanca (1700-1750)”, en *Tiempos Modernos*, 10, 40 (2020), pp. 228-265. URL: <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/5430>. Consultado el 14 de octubre de 2021.
- LUCAS VILLANUEVA, Óscar, “El transporte terrestre a través de la Cordillera Cantábrica en tiempos De Felipe II. Un estudio a partir de la correspondencia de Simón Ruiz”, *Studia histórica*, 34 (2012), pp. 257-281.
- MADRAZO, Santos, *El Sistema de Transportes en España, 1750-1850*, 2 volúmenes, Madrid, Turner, 1984.
- MALDONADO CID, Daniel, “Mujeres al frente del hogar: Familia y desigualdad en el sur de la Intendencia de Granada a fines del Antiguo Régimen”, en *Baetica. Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, 39 (2019), pp. 189-218.
- MATO DÍAZ, Ángel, *La sociedad rural en el concejo de Ponga (1750-1930): labradores, pastores, madereros y arrieros*, Oviedo, Ediciones de la Universidad de Oviedo, 2010.

MOLINA FAJARDO, María Aurora, “Por los caminos del siglo XVI. El hospedaje en la senda Granada-Motril a su paso por el Valle de Lecrín”, en *Chronica nova* [aceptado 2019].

MOLINA FAJARDO, María Aurora, *El espacio rural granadino tras la conquista castellana: urbanismo y arquitectura con funciones residenciales en el Valle de Lecrín en el siglo XVI*, Tesis doctoral inédita, Universidad de Granada, 2012.

MOLINA MOLINA, Luis, “Viajeros y Caminos Medievales”, en *Cuadernos de Turismo*, 4 (1999), pp. 111-126.

MORENO ARRIBA, Jesús, “La Real Cabaña de Carreteros: la edad de oro de la actividad comercial en la Sierra de Gredos (Ávila, España)”, en *Progressus. Rivista di Storia - Scrittura e Società*, V, 1 (2018), pp. 77-100.

MUSET I PONS, Assumpta, “Los arrieros y negociantes de Calaf y Copons y su implantación en el mercado español en el siglo XVIII”, en *Revista de Historia Industrial*, 8 (1995), pp. 193-208. URL: <https://raco.cat/index.php/HistoriaIndustrial/article/view/62994>. Consultado el 14 de octubre de 2021.

NIETO SÁNCHEZ, José Antolín y ZOFÍO LLORENTE, Juan Carlos, “Los gremios de Madrid durante la Edad Moderna: una revisión”, en *Áreas: Revista internacional de ciencias sociales*, 34 (2015), pp. 47-61. URL: <https://revistas.um.es/areas/article/view/247161>. Consultado el 3 de julio de 2020.

ORTEGA CHINCHILLA, M. José, MARÍN SÁNCHEZ, Marta, CARO BARRERA, Pilar, MORAL MONTERO, Elisa y RUIZ ÁLVAREZ, Raúl, “Reflexión a propósito de una experiencia investigadora: El Pinar y el Catastro del marqués de la Ensenada”, en Padilla Mellado, Lorenzo y Birriel Salcedo, Margarita M. (eds.), *Estudios sobre el Valle de Lecrín*, Padul, Ayuntamiento, 2014, pp. 139-160.

PALOMAR DEL RÍO, Javier y MERINO DE LA PUENTE, Marisa, *Arrieros y carreteros por los viejos caminos de Castilla y León*, Valladolid, Ediciones la Horaca, 2010.

- PÉREZ SAMPER, M^a de los Ángeles, “Ventas, posadas y mesones en la España Moderna”, en *Estudios de Historia Moderna. Homenaje a la doctora María Isabel Pérez de Colosía Rodríguez*, Málaga, Universidad de Málaga, 2006, pp. 391-424.
- PLAZA ORELLANA, Rocío, *Los caminos de Andalucía. Memorias de los viajeros del siglo XVIII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2008.
- PRIETO GUTIÉRREZ, Manuel, “Mujeres y trabajo en el Guadix del siglo XVIII: análisis de la participación femenina en el mundo laboral según las Respuestas generales accitanas”, en *Boletín del Centro de Estudios Pedro Suárez: Estudios sobre las comarcas de Guadix, Baza y Huéscar*, 25 (2012), pp. 209-238.
- REY CASTELAO, Ofelia, *El vuelo corto. Mujeres y migraciones en la Edad Moderna*, Santiago de Compostela, Editora Académica, 2021. Especialmente el capítulo IV: Mujeres frente a la ausencia, pp. 279-402.
- RINGROSE, David R., *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750,1850)*, Madrid, Tecnos, 1972.
- RODRÍGUEZ DÍAS, Elena E., “Carreteros y Arrieros de Sajambre. El Intercambio de mercancías en la montaña oriental leonesa (SS. XVI-XVIII)”, en *Estudios Humanísticos. Historia*, 14 (2015), pp. 64.
- ROSANO ZAAMEÑO, David, “La comarca accitana y el altiplano granadino en el siglo XVIII: Aproximación a su organización familiar”, en *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 16 (2004), pp. 143-175.
- RUBIO PÉREZ, Laureano M., *Arrieros Maragatos. Poder, negocio, linaje y familia. Siglos XVI-XIX*, León, Fundación Hullera Vasco-Leonesa, 1995.
- RUIZ ÁLVAREZ, Raúl y ORTEGA CHINCHILLA, M. José, “Granada y Almería en el Catastro de Ensenada. Un recorrido por la historiografía”,

en *Revista de Historiografía (RevHisto)*, 35 (1) (2021), pp. 79-110. URL: <https://doi.org/10.20318/revhisto.2021.5244>. Consultado el 14 de octubre de 2021.

RUIZ ÁLVAREZ, Raúl, “Aportaciones para la historia de la Real Cabaña de Carreteros. Nombramiento del Juez Privativo Protector y Conservador Cabañiles y Carreteros en la Real Cabaña Real en Granada”, en *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 33 (2021), pp. 255-271. URL: <https://www.cehgr.es/revista/index.php/cehgr/article/view/306>. Consultado el 14 de octubre de 2021.

RUIZ ÁLVAREZ, Raúl, “Crónica Seminario Problematizar el Catastro”, en *Revista de Historia Autónoma* (2020), pp. 171-174. URL: <https://revistas.uam.es/historiaautonoma/article/view/12468>. Consultado 21 de octubre de 2020.

RUIZ ÁLVAREZ, Raúl, “Las Hospederías del litoral del reino de Granada. Los mesones de Motril en el Catastro de Ensenada”, en *Baetica. Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, 39 (2019), pp. 251-283. URL: <https://doi.org/10.24310/BAETICA.2019.v0i39.6854>, Consultado el 27 de mayo de 2020.

RUIZ ÁLVAREZ, Raúl, “Las utilidades del transporte con bestias en el reino de Granada a través del Catastro de Ensenada”, en *Vínculos de Historia* [aceptado 2021].

RUIZ ÁLVAREZ, Raúl, “Ventas y Mesones en los caminos del Valle de Lecrín y La Alpujarra (s. XVIII)”, en *Tiempos Modernos*, 41 (2020). URL: <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/5423/936>. Consultado el 14 de octubre de 2021.

RUIZ ÁLVAREZ, Raúl, “Ventas, Mesones y Posadas en el reino de Granada (s. XVIII)”, en *Chronica nova*, 46 (2020), pp. 309-341. URL: <https://doi.org/10.30827/cnova.v0i46.13690>. Consultado el 14 de octubre de 2021

- RUIZ ÁLVAREZ, Raúl, El Transporte en el reino de Granada (S. XVIII)", en *Cuadernos de Historia Moderna*, 46(1) (2021), pp. 235-259. URL: <https://doi.org/10.5209/chmo.71827>. Consultado el 14 de octubre de 2021.
- SÁNCHEZ DIANA, José María, "Viajes, Viajeros y Albergues en la España de los Austrias", en *Chronica nova*, 8 (1973), pp. 21-25.
- SÁNCHEZ-MONTES GONZÁLEZ, Francisco, "«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 Ruíz Álvarez, Raúl y Moral Montero, Elisa (eds.), *Gentes que vienen y van. Estudios en torno a las migraciones: ayer, hoy, mañana*, Granada, Editorial Universidad de Granada, 2020, pp. 85-108.
- SÁNCHEZ REY, Agustín "Un antiguo precedente de las áreas de servicios. Las ventas del camino", en *Revista de Obras Públicas*, 3 (2002), pp. 55-64.
- SANZ SANPELAYO, Juan Félix, "Un estudio demográfico para fines del siglo XVIII. El Censo de Floridablanca y la provincia de Granada", en *Chronica nova*, 17 (1989), pp. 307-334.
- TUDELA, José, "La cabaña real de carreteros", en *Homenaje a Don Ramón Carande*, Madrid, Sociedad de Estudios y Publicaciones, 1963, pp. 349-394.
- URDIALES VIEDMA, María Eugenia, *La cueva como vivienda en la provincia de Granada: evolución, situación y aspectos demográficos*, Granada, Universidad de Granada, 1986.
- VENTAJAS DOTE, Fernando, "La minoría gitana en la comarca de Guadix durante el siglo XVIII", en *Boletín del Instituto de Estudios "Pedro Suárez": Estudios sobre las comarcas de Guadix, Baza y Huéscar*, 13, (2000), pp. 105-140.