

# LA ARRIERIA EN MÁLAGA EN EPOCA DE LOS RR.CC.

JUAN LUIS ESPEJO LARA

## INTRODUCCION

La implantación del dominio castellano en el Reino de Granada se tradujo, en lo que al fenómeno arriero se refiere, en un avance de cierta consideración. En efecto, en lo que a Málaga respecta, la ausencia de fronteras interiores convierte a la ciudad y su tierra «en punto de entrada y salida para productos procedentes o destinados a la Andalucía media y alta (Obispos de Córdoba y Jaén), que antes se veían obligados a seguir la ruta de Sevilla» (1).

Parte de este tráfico servía para satisfacer las demandas de los nuevos pobladores que protagonizan el proceso repoblador que se está llevando a cabo en el Reino de Granada. Pero, asimismo, muchos de los productos transportados por los caminos interiores llegaban a Málaga para ser embarcados con destino a los mercados del exterior, y viceversa. En este contexto, pues, la arriería jugará un papel fundamental.

En los inicios del siglo XVI, el sector arriero se verá estimulado al convertirse Málaga, junto con Mazarrón y Jerez de la Frontera, en puerto autorizado por la Corona para la exportación de cereales (2), lo que justifica los abundantes acarreos de grano desde el interior —dado que Málaga era deficitaria en estos productos (3)—, como tendremos ocasión de comprobar.

La condición de Málaga como puerto cerealero se verá fomentada con el transcurso de los años, cuando los monarcas castellanos extiendan su dominio hasta el norte de Africa, en aquella zona comprendida entre el Peñón de Vélez de la Gomera y Argel, constituyendo las plazas fuertes allí establecidas el principal mercado consumidor del cereal embarcado por Málaga, para atender a las necesidades de los presidios castellanos, pero, también, para auxiliar a las «frenteras» portuguesas (4).

(1) LOPEZ DE COCA, J. E.: *La tierra de Málaga a fines del siglo XV*. Granada, 1977. Pág. 177.

(2) Reales Cédulas de 20 de agosto y 11 de septiembre de 1500. Recogidas por IBARRA Y RODRIGUEZ, E.: *El problema cerealista en España durante el reinado de los Reyes Católicos (1475-1516)*. Madrid, 1944. Págs. 37-38.

Sobre la importancia de Málaga como puerto cerealero, véase LOPEZ BELTRAN, M. Teresa: *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*. (Tesis Doctoral en prensa). En particular el Capítulo 2, dedicado íntegramente al tema. Págs. 178-202 de original mecanografiado.

(3) LOPEZ DE COCA, J. E.: *Ob. cit.*, págs. 36-37.

(4) BEJARANO ROBLES, F.: *Documentos para el estudio del abastecimiento y auxilio de las plazas portuguesas en Marruecos, desde el sur de España: Aportación del concejo y la ciudad de Málaga a esta empresa, a instancia de los factores portugueses, durante el siglo XVI (1513-1574)*. Tánger, 1941. También LOPEZ BELTRAN, M. Teresa: *Ob. cit.*, pág. 202.

Por todas estas razones, se va a promover un tráfico interior muy intenso de productos diversos que por una serie de rutas y caminos van a ser transportados por arrieros contratados por mercaderes y particulares y, cuando se trataba de productos demandados por la Corona, por factores designados a tal efecto.

## LA RED VIARIA

La existencia de una mínima infraestructura viaria era imprescindible para posibilitar los intercambios comerciales entre Málaga y el traspais andaluz.

Para la época nazarí, resulta difícil conocer el estado de las comunicaciones que, por vía terrestre, enlazaban el reino de Granada con Castilla. Esto ha sido puesto de relieve por Ch. E. Dufourq, quien, dada la penuria de fuentes, centra su atención en los itinerarios marítimos, destacando el importante papel económico de Málaga en la ruta de Poniente, calificada por el citado autor como «ruta de Málaga» (5). Sin embargo, no es mucho lo que nos aporta respecto a las comunicaciones interiores existentes en el reino Nazarí. Al parecer, dos ejes terrestres iban a confluír en Granada. Por un lado, el «Camino Real», desde Almería a Granada; por otro, un importante eje de comunicaciones constituido por el camino que, desde la capital del reino pasando por Loja, conduciría hasta Sevilla: es la llamada «Ruta de la Saca» por la que los granadinos, en tiempos de paz, se aprovisionaban en Castilla de trigo, bestias y aceite. Esta ruta discurriría a través del valle del Genil (6).

Cuando la guerra granadina tocó a su fin se empezó a dotar al territorio recién incorporado a Castilla de una red viaria, con el propósito de facilitar las movilizaciones del contingente militar, al mismo tiempo que favorecer el intercambio comercial entre las distintas poblaciones (7).

Dado que durante la etapa nazarí la arriería había predominado sobre la carretería —debido sobre todo a la fragosidad de la tierra— la Corona, inmediatamente después de la conquista, se impondrá como tarea la reparación y, sobre todo, la construcción de caminos carreteros, que unieran las distintas ciudades del Reino y a éste con Castilla (8).

En las páginas que siguen nos interesa, fundamentalmente, conocer los accesos que desde Andalucía abocaban a Málaga (9), accesos que confluían en Antequera y desde allí, por una

(5) ———: *Les communications entre les royaumes chrétiens ibériques et les pays de l' Occident musulman dans les derniers siècles du Moyen-Age*. En «Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen-Age». (Actes du Colloque tenu à Pau les 28 et 29 Mars 1980). Paris, 1981. Págs. 29-44.

(6) *Ibidem*, pág. 41.

(7) SZMOLKA CLARES, J.: *La reactivación de la economía granadina a raíz de la conquista*. «Anuario de Historia Moderna y Contemporánea» N.º 4 y 5 (Granada, 1977-1978). Pág. 134.

(8) *Ibidem*, pág. 142.

(9) Para conocer la red viaria en el siglo XVI, es imprescindible manejar la obra de Juan de VILLUGA: *Repertorio de todos los caminos de España hasta agora nunca visto, en el qual se allaran qualquier viaje que quieran andar, muy provechoso para todos los caminantes*. Del año 1546. Biblioteca Nacional. Manuscritos R. 15.330. Recogido y utilizado por MENENDEZ PIDAL, Gonzalo: *Los caminos en la historia de España*. Madrid, 1951.

Pero, a pesar de la importancia de este Repertorio, su utilización plantea algunos problemas: las referencias son muy escuetas y suscintas; no menciona rutas ya conocidas y no especifica el tipo de camino.

doble vía, se canalizaban hacia Málaga (10). La primera de ellas pasaba por Alora, mientras que la segunda, denominada «Camino Real» (11), pasaba por Almogía. Esta última vía sería, con toda probabilidad, la más utilizada, dada la gran densidad de tráfico arriero que se registra por ella. Este camino, mucho más abrupto pero más corto, contaba con el incentivo del abaratamiento de los costes del transporte (12), aún cuando contraste con esta afirmación el hecho de que existiera mayor número de ventas en el término de Alora que en el de Almogía. Si en la Cosmografía de Fernando de Colón aparece mencionado únicamente el Camino Real, por el contrario, en el Repertorio de Juan de Villuga, aparecen reseñados ambos caminos: el camino de Alora, en la ruta Málaga-Sevilla sin pasar por Antequera; y el Camino Real, en el trayecto Córdoba-Málaga, pasando por Antequera.

Otro camino de gran importancia y muy frecuentado era el que unía Málaga con la capital del Reino bordeando la costa de la Ajarquía hasta llegar a Vélez y de aquí, por Zafarraya, Alhama y Granada.

Con Marbellá se comunicaba Málaga a través de un camino real que pasaba por Benalmádena y Mijas —por motivos de seguridad se alejaba del litoral—, descendiendo hacia la costa por Fuengirola, para continuar por la Cala del Moral hasta Marbella. Pero, no era esta la única ruta de acceso a Marbella. Existía una segunda ruta que, por el norte de la Sierra de Mijas, pasaba por Alhaurín, Coín, Puerto de Monda y Ojén, hasta desembocar en Marbella. Esta ruta, evidentemente era más larga, aunque contaba con la ventaja de ser más segura y, por tanto, más transitada.

Junto a estas vías principales, existía una serie de caminos locales que unían distintos núcleos del Obispado malagueño.

En primer lugar, había un camino real que comunicaba Alora con Marbella. Este camino confluía en Coín y bordeaba la Sierra de Gibralfalga por el SE.

De Málaga a Ronda se accedía por Casarabonela, atravesando para ello el Puerto Martina. Este camino se separaba del de Alora en la confluencia de los ríos Casarabonela y Guadalhorce.

De Antequera partía otro camino a Vélez Málaga atravesando el Campo de Cámara y Comares, y enlazando con la ruta Alora-Almogía-Comares.

Otros caminos locales de carácter más secundario eran los que unían Fuengirola y Alhaurín, bordeando la Sierra de Mijas por el Oeste. Y los que enlazaban Coín, Alora, Cártama y Alhaurín, cruzándose todos ellos en el término de esta última villa (13).

No obstante, de todas estas rutas mencionadas, las más frecuentadas fueron las que desde

(10) LOPEZ DE COCA, J. E.: *Ob. cit.* Págs. 174 y 175.

(11) Sobre el «Camino Real» de Málaga a Antequera, véase GOZALBEZ CRAVIOTO, C.: *El Camino Real de Málaga a Antequera, en el siglo XVIII*. «Jábega» N. 35 (Málaga, 1981). Págs. 55-61.

(12) LOPEZ DE COCA, J. E.: *Ob. cit.*, pág. 175.

(13) Para la descripción de estos itinerarios hemos seguido a LOPEZ DE COCA, J. E.: *Ob. cit.*, págs. 174-175.

Málaga conducían a Granada y al interior de Andalucía por Antequera, vía ésta de las invasiones y camino de llegada de los repobladores, que se convertirá en la más importante ruta comercial con la Andalucía media y alta (14).

¿Pero, en qué grado de conservación se encontraban estos caminos? Resulta bastante difícil poder asegurar el estado en que se hallaban los caminos, pues no contamos con demasiadas noticias que nos puedan informar sobre el particular. Pero, si tenemos en cuenta que una de las primeras medidas adoptadas por los monarcas fue la de reparación y construcción de nuevas vías de comunicación, no es desacertado afirmar que el estado de conservación de la red viaria no resultaba satisfactorio para el transporte. La importancia del eje Málaga-Antequera en el tráfico de mercancías justifica el carácter prioritario que le dan las autoridades, abundando las noticias sobre la construcción y mejoras de la citada ruta. Así, en 1494 por una R.C. de los RR.CC. se mandaba al Concejo de Antequera que «...para el bien e pro desa dicha çibdad e de las otras villas e lugares comarcanos conviene que los caminos esten abiertos e bien adovados... en espeçial el camino de la Escaleruela (por Almogia) por los lugares mas llanos e convenientes que oviese para ello hasta juntar con los que la çibdad de Malaga tiene abiertos e adovados» (15).

Años más tarde, los monarcas castellanos ordenaban al Corregidor de Málaga y al Juez de residencia de Antequera que se reúneran y vieran los caminos que unían ambas ciudades, con el objeto de repararlos y allanarlos, cuyos gastos correrían a costa de dichas ciudades, cada una en su jurisdicción. En diciembre del año 1500, los efectos, los Reyes Católicos se dirigieron a los Concejos y autoridades susodichas en estos términos: «...sepades que por parte del Conçejo de Malaga tiene las entradas para ella muy fragosas e que los caminos e carriles que a ella llevan son muy asperos e que ellos han trabajado para faser allanar los dichos caminos e carriles e que asimismo han comenzado a faser otro de nuevo mas llanos y mejores que algunos de los que agora estan fechos (16).

Pese a la urgencia de las obras, las gestiones para llevarse a cabo fueron demorándose, hasta el punto de que en mayo de 1511 los reparos aun no habían concluido, al parecer por no haberse especificado de qué fondos se pagarían los gastos. La Corona, interesada en agilizar los trabajos, expide una carta por la que ratifica lo ordenado en cédula anterior sobre el arreglo de los citados caminos y manda que la obra se sufrague de los Propios de ambas ciudades. En el supuesto de que no hubiese fondos suficientes, que se reparta por sisas o peones, tanto de la ciudad como de los lugares de su término por donde pasasen los caminos objeto de reparos (17). Por tanto, pues, todos los gastos de financiación y mantenimiento de la red viaria correrían a cargo de las localidades y términos por donde transcurriesen las vías de comunicación (18).

(14) Sobre el papel comercial de esta ruta y su valor para Málaga véase: LOPEZ DE COCA, J. E.: *Ob. cit.*, págs. 175-179. También ALIJO HIDALGO, F.: *Antequera y su tierra (1410-1510). Libro de Repartimientos*. Málaga, 1983. Págs. 120-124.

(15) Real Cédula fechada en Segovia el 20 de agosto de 1494. Recogida y transcrita por MORALES GARCIA-GOYENA, L.: *Documentos históricos de Málaga*. Granada, 1906-1907. Tomo I. Págs. 112-113.

(16) MORALES GARCIA-GOYENA, L.: *Ob. cit.* Tomo II. Págs. 81-83.

(17) *A(rchivo) M(unicipal) de M(álaga)*, «Provisiones», Vol. V, fols. 318-319.

(18) Sobre el ordenamiento jurídico de la financiación y mantenimiento de caminos, véase PEREZ-BUSTAMANTE, R.: *El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos (Castilla: siglos XIV-XV)*. (En «Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyyen-Age» (Actes du Colloque tenu à Pau les 28 et 29 mars 1980). París, 1981. Págs. 163-178.

La finalidad de estas medidas era la de estimular y facilitar las actividades comerciales mediante una red viaria que permitiera unos transportes más cómodos y rápidos. De ahí los intentos de «modernización» allanando los tortuosos caminos y construyendo un nuevo tipo de vía llamada carril (19), que posibilitara tanto el tránsito de bestias como el de carretas, para aumentar, de este modo, el volumen de mercancías en los portes.

No hemos de olvidar, por otra parte, las inversiones públicas en la construcción de puentes que salvaran los obstáculos impuestos por las corrientes fluviales. En este sentido, cabe señalar la carta enviada por los Reyes al Concejo malagueño para que efectúe una derrama de doscientos mil maravedíes entre los vecinos con el fin de construir un puente sobre el río Guadalquivilejo, necesario para el tráfico entre Málaga y los lugares de la Hoya (20).

La utilización de los puentes por carreteros y arrieros elevaba el coste del transporte, por lo cual, en muchos casos, sólo eran utilizados cuando las crecidas del río lo hacían necesario. A este respecto, resulta ilustrativa la recomendación que hace un mercader gallego, Esteban de Cangas, a un carretero de Antequera, al que había contratado para llevarle dos toneles de sardina «arancada» desde Antequera a la ciudad de Granada: «*e si el rio Guadalxenil fuere tan grande que los dichos bueyes con las dichas carretas y toneles no lo puedan pasar, no haciendo primeramente el dicho Marcos Ximenez (carretero) sobre ello todas sus diligencias, que los dichos toneles los pase por encima de la puente del dicho rio y que toda la costa que se hiziere con la gente que fuere menester para pasarlos que Esteban de Cangas sea obligado a pagarlo*» (21).

Finalicemos, destacando que si necesaria era la buena conservación de la infraestructura viaria, no menos lo era la existencia de ventas y mesones para atender a las necesidades de los protagonistas de este tráfico. Las rutas de Málaga a Granada, Antequera y Ronda disponían de un buen número de ventas, dato que refleja la densidad del tráfico (22).

## LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

Como es sabido, la naturaleza del terreno condiciona en gran medida —e incluso llega a configurar— el uso de unos determinados medios de transporte. Esto se constata en el reino de Granada, donde, como ya hemos visto, la fragosidad y el carácter accidentado de los caminos originó que un sistema de transporte como la arriería adquiriera cierta preponderancia —y en determinadas zonas, primacía— sobre la carretería (23).

(19) El carril supone unas mejoras en las vías de comunicación, pues va a permitir el tránsito de carretas en cualquier época del año, ya que al tener dos líneas laterales pavimentadas (por la que rodarían las ruedas de las carretas) la lluvia y el barro no serían obstáculos para su paso.

(20) MORALES GARCIA-GOYENA, L.: *Ob. cit.* Tomo II. Págs. 75-77: R.C. 20/Dic./1500.

(21) *A(rchivo) M(unicipal) de A(ntequera)*, F(ondo) P(rotocolos), Legajo 1.283, 20/Marzo/1514.

(22) El profesor López de Coca apunta, como datos a tener en cuenta para medir o calibrar la intensidad del tráfico en los distintos caminos, la ubicación de las ventas y hospitales para peregrinos, al igual que el recuento de vecinos cuya profesión se relaciona con los transportes. *Ob. cit.*, pág. 175.

Por su parte, P. Ponsot indica que para medir el índice de actividad hay que recurrir a los portazgos y pontazgos. También utiliza una fuente indirecta, como el Catastro de Ensenada (1751), que le permite ofrecer una evaluación global de la capacidad de transporte y efectuar un análisis espacial de su distribución en Andalucía Occidental.—: *En Andalousie Occidentale: Systèmes de transports et développement économique (XVIe.-XIXe. Siècle)*. «Annales» Nou-Dec. 1976. París.

(23) SZMOLKA CLARES, J.: *Ob. cit.* Págs. 134 y 142.

Para la época que tratamos, los agentes esenciales del transporte terrestre eran: las «bestias mayores» y las «bestias menores». Las primeras serían el mulo (denominado en la documentación de la época «macho») y la mula. En cuanto a las bestias menores, incluirían únicamente a los asnos. Unas y otras cargarán indistintamente sobre sus lomos —con la ayuda de serones, fardos o sacos— las mercancías a transportar y marcharán agrupadas en recuas de composición mixta (mulos y asnos), en número variable desde tres a treinta bestias por reata. Del caballo, sin embargo, no hay referencia alguna sobre su utilización como bestia de transporte. Se ha afirmado que su no dedicación a la carga se debía a que era muy caro y costoso de mantener, por ello sólo se utilizaba para el transporte de personas (24). No obstante, no estamos totalmente de acuerdo con esta afirmación, pues los precios eran más elevados en los mulos que en los caballos. Sí podría justificarse, sobre todo, porque el caballo es más «delicado» o frágil, aguanta peor la carga y por supuesto su alimentación es mucho más costosa que la de un mulo o un asno.

Otro medio de transporte sería la carreta o carro, aunque no se empleaba con demasiada frecuencia, dada la casi inexistencia de caminos carreteros (25). Según afirma Pierre Ponsot, su uso no se extendería en Andalucía hasta bien entrado el siglo XVIII, a diferencia de lo constatado para las mesetas castellanas, donde las peculiaridades orográficas favorecieron su difusión (26). Esta afirmación, en líneas generales, puede resultar válida. Sin embargo, como hemos podido comprobar, aunque el uso de las carretas fuera menos frecuente que el de las bestias de carga, no por ello careció de importancia, sobre todo en el transporte de determinados productos, como ocurría con la lana, y en determinadas zonas, como la depresión antequerana y el litoral malagueño (27).

Por lo que respecta a las características que presenta la carreta en esta época, no es tarea fácil describirlas. La documentación no es nada prolija cuando se trata de establecer la tipología y el sistema de unción del animal a la carreta. Cuando ocasionalmente aparece alguna referencia sobre el particular, no resulta todo lo precisa que quisiéramos, pues sólo nos permite afirmar que se trataba de un vehículo de madera (28), con dos ruedas (29), y tirado por una pareja de bueyes o mulas (30). Sus características, sin embargo, no serían muy distintas de las que aún subsisten en zonas costeras del Mediterráneo (31).

(24) PONSOT, P.: *Ob. cit.*, pág. 1.197.

(25) En años anteriores a la conquista se intentará paliar estas deficiencias con la construcción de caminos más anchos, llanos y mejor adaptados a dicho vehículo. Véase el apartado dedicado a la red viaria.

(26) PONSOT, P.: *Ob. cit.*, pág. 1.197.

(27) Ventas de carretas en *A(rchivo) H(istórico) P(rovincial) de M(álaga)*: Leg. 34, 17/Abril/1511, Leg. 12, 10/Octubre/1511, Leg. 14, 9/Enero/1512. Y en *A. M. A.*, (F. P.): Leg. 200, 5/Dic./1511, Leg. 1.326, 23/Junio/1511.

(28) Venta de una carreta de madera en *A. M. A.*, (F. P.), Leg. 2744; 14/Enero/1504.

(29) El único documento que poseemos sobre la fabricación de ruedas de carreta no especifica si son macizas o radiales; sólo menciona «dos ruedas de carreta sencillas, buenas, de barcadera». *A. M. A.* (F. P.), Leg. 2.744; 4/Febrero/1504.

(30) P. Ponsot señala que estos vehículos eran tirados solamente por bueyes, y que la sustitución del buey por la mula —al igual que en la labranza sucede en el siglo XVIII— no es mencionada en los documentos. *Ob. cit.*, pág. 1.197.

Esto, sin embargo, no se ajusta a nuestra zona de estudio. En efecto, en la época que tratamos, hemos comprobado que entre los animales que tiran de las carretas aparecen, indistintamente, bueyes y mulas. Así, ejemplos de carretas de bueyes en *A.H.P.M.*, Leg. 12, 10/Octubre/1511; de mulas en: *A.H.P.M.*, Leg. 14, 9/Enero/1512 y en *A.M.A.*, F.P., Leg. 2.745, 4/Noviembre/1513.

(31) FERNANDEZ SEVILLA, J.: *Formas y estructuras en el léxico agrícola andaluz. Interpretación y estudio de 200 mapas lingüísticos*. Madrid, 1975. Pág. 334.

Para hacerse una idea aproximada de la forma de estas carretas, véase el *Atlas lingüístico y etnográfico de Andalucía*. Dibujos en láminas 168-175.

No es desacertado afirmar que la carreta de bueyes abundaría más en las tierras bajas y llanas de Andalucía, valles del Genil y Guadalquivir y partes llanas de Málaga, Cádiz, Huelva, Almería y norte de Granada; y la de mulos alternaría con la de bueyes, sobre todo, en las zonas más accidentadas, en donde pudo llegar a ser dominante (32).

¿Qué capacidad de carga poseían estos medios de transporte? En lo que concierne a las bestias, su capacidad estaría en función de los animales utilizados (mulo o asno). Sin embargo, en la documentación —o más concretamente en los contratos de arriería— aparece el término «carga», pero éste no suele hacer referencia al tipo de animal que va a utilizar el arriero, sino a la calidad de la mercancía que el contratante necesita desplazar de un lugar a otro. Así, según la sustancia que se pese o se mida, la carga contendrá un determinado número de arrobas o fanegas (33). Teniendo en cuenta lo antedicho, hemos podido elaborar la siguiente tabla de equivalencia (34):

CUADRO N.º 1

---

1 carga de trigo .....	2,5 fanegas *
1 carga de cebada .....	3 fanegas
1 carga de harina .....	7,5 arrobas *
1 carga de aceite .....	10 arrobas
1 carga de pieles de cabra .....	8 arrobas
* 1 fanega = 55 litros	
* 1 arroba = 11,5 kilos	

---

En cuanto a la capacidad de carga del otro medio de transporte, es decir la carreta, también estaría en función del producto a transportar:

CUADRO N.º 2

---

1 «carretada» de lana .....	Entre 45 y 50 arrobas
1 «carretada» de harina .....	14 fanegas
1 «carretada» de pastel .....	50 arrobas
1 «carretada» de cebada .....	20 fanegas

---

En el supuesto de que una bestia fuera capaz de transportar una «carga», o un par de bueyes o mulas con una carreta una «carretada», y teniendo en cuenta las equivalencias apuntadas, podemos observar que

(32) FERNANDEZ SEVILLA, J.: *Ob. cit., loc. cit.*

(33) Ya en la España musulmana, la unidad máxima de peso y capacidad recibirá el nombre genérico de carga (b himl). Sobre esta medida, véase VALLVE BERMEJO, J.: *Notas de metrología hispano-árabe II. Medidas de capacidad.* «Al-Andalus» XLII (Madrid-Granada, 1977). Pág. 63.

(34) Para la confección de esta tabla nos hemos basado, fundamentalmente, en las referencias que aparecen en algunos contratos sobre la cantidad de producto que debía llevar cada carga o carretada. Al ser muy elevado el número de contratos hemos preferido omitir las oportunas referencias.

las cantidades que transportaban no eran muy elevadas, pues a las largas distancias que habían de recorrer, se sumaba la deficiente alimentación de estos animales de acarreo, y ello iba a repercutir directamente en su capacidad de trabajo (35).

Estos factores justifican las inversiones que frecuentemente hacían los arrieros en la compra de animales para reponer aquella parte de la recua que hubiese sufrido algún menoscabo en el camino, compras que, en ocasiones, se verían obligados a realizar a mitad de trayecto. En efecto, en Antequera, lo mismo que en Málaga, se constatan abundantes contratos de compra de animales —casi siempre a plazos y en condiciones muy gravosas para el arriero—, gracias a los cuales hemos podido confeccionar el siguiente cuadro sobre los precios de estos animales (36):

CUADRO N.º 3

<i>Año</i>	<i>Mulos</i>	<i>Asnos</i>
1497	Entre 5.000 y 7.800 mrs.	Entre 1.000 y 1.500 mrs.
1498	Entre 5.000 y 6.000 mrs.	Entre 750 y 3.000 mrs.
1501	—	1.500 mrs.
1502	Entre 4.500 y 8.000 mrs.	Entre 700 y 2.300 mrs.
1504	Entre 3.000 y 5.000 mrs.	Entre 1.000 y 2.500 mrs.
1505	Entre 3.000 y 5.500 mrs.	Entre 700 y 2.640 mrs.
1506	—	Entre 800 y 2.000 mrs.
1508	5.000 mrs.	—
1509	4.600 mrs.	—
1510	—	Entre 750 y 1.000 mrs.
1511	Entre 4.000 y 13.900 mrs.	Entre 1.000 y 3.000 mrs.
1512	Entre 4.500 y 14.500 mrs.	Entre 850 y 1.500 mrs.
1513	—	2.000 mrs.
1514	—	1.500 mrs.
1515	Entre 4.500 y 11.000 mrs.	Entre 750 y 3.000 mrs.
1516	Entre 5.000 y 12.500 mrs.	Entre 1.500 y 3.000 mrs.

El precio de la carreta, por el contrario, era inferior al de una bestia. Su valor oscilaría entre los 600 y 900 maravedíes (37). La carreta con un tiro de animales aumentaba considerablemente su valor: una carreta con un par de bueyes se cotizaba en el año 1511 en 7.000 mrs. (38) y con un par de mulas en 10.000 mrs. (39). No es necesario insistir sobre la razón de este aumento de

(35) Hay que recordar que estos animales se alimentaban de hierba o paja y de cebada. Al no ser muy abundante en Andalucía la primera y al constituir la segunda un cereal panificable (que hará que durante las frecuentes crisis de subsistencias el animal y el hombre sean competidores por dicho producto), hemos de pensar que, la mayoría de las veces, la alimentación de estas bestias sería precaria.

(36) Se trata de precios medios, obtenidos a partir de computar todas las compraventas de bestias en las que interviniera un arriero, extraídas de los protocolos antequeranos y malagueños.

(37) Ventas de carretas en: A. M. A., F.P., Leg. 200, 5/Diciembre/1511; Leg. 1.326, 23/Junio/1511; y en A.H.P.M., Leg. 34, 17/Abril/1511.

(38) A.H.P.M., Leg. 12, 10/Octubre/1511.

(39) A.H.P.M., Leg. 14, 9/Enero/1512.

precio, pues, obviamente, el valor dependería más de los animales que del vehículo en sí.

En definitiva, pues, el mundo de la arriería obligaba a invertir capitales elevados a cuantos vivían de ella. Cualquier incidente que menoscabase la integridad de las recuas de bestias o las carretas, significaba para el arriero o carretero un desembolso de consideración para poder seguir conservando su capacidad de trabajo, máxime si, como tendremos ocasión de comprobar, cuando se efectuaba un contrato de acarreo, el arriero se obligaba a efectuarlo en un determinado espacio de tiempo y con un número de bestias establecido de antemano, e incluso, en ocasiones, estipulando tan sólo la cantidad de mercancía a transportar.

## LOS HOMBRES

El elemento humano que participa en el negocio de la arriería está constituido por dos grupos: el de los contratados o arrieros y el de los contratantes, casi siempre mercaderes.

### 1. *Los arrieros.*

El término arriero designa a toda persona que vive de los beneficios que le reporta trajinar con bestias de carga. Esta definición, en líneas generales válida, precisa, sin embargo, algunas matizaciones, pues en los años en que centramos nuestro estudio, el componente humano de la arriería no se presenta como un todo homogéneo.

Además de la procedencia diversa de los arrieros, aspecto éste ciertamente secundario, las diferencias que nos ofrecen los documentos sobre el sector, vienen marcadas, básicamente, por la dedicación —exclusiva o temporal— al oficio y, sobre todo, por la capacidad económica de que disfrutaban, puesto que no todos disponían de igual número de bestias para realizar su trabajo.

Por lo que respecta al origen de los arrieros contratados en Málaga, en el cuadro que sigue ofrecemos una relación por totales sobre el particular (40):

(40) En casi todos los contratos notariales en los que intervienen arrieros aparecen reseñados sus lugares de origen, ello nos ha permitido elaborar el cuadro de procedencias y un mapa, en donde reflejamos su distribución geográfica.

CUADRO N.º 4

<i>Origen</i>	<i>Total</i>
Arzobispado de Granada .....	3
Arzobispado de Sevilla .....	67
Obispado de Málaga .....	51
Obispado de Córdoba .....	42
Obispado de Jaén .....	7
Huelva .....	3
Cádiz .....	1
Extremadura .....	2
Portugal .....	1
Toledo .....	2
Salamanca .....	5
Medina del Campo .....	3
Valencia .....	1

Como podemos observar, hay un predominio de arrieros originarios o afincados en el Arzobispado de Sevilla, Obispado de Córdoba y Málaga. La abundancia de arrieros malagueños queda justificada por el carácter de la documentación utilizada, exclusivamente local. En cuanto a los arrieros de Córdoba y Sevilla, su predominancia está en relación directa con la calidad de la carga que transportan, en buena medida cereal procedente de las campiñas cordobesa y sevillana (41).

Es un hecho constatado que los arrieros no harían del transporte su única fuente de ingresos (42). En lo que concierne a Málaga, no resulta fácil aseverar este hecho, pues el carácter específico de la documentación que hemos utilizado (contratos de acarreo, cartas de poder y obligaciones) impide conocer las actividades complementarias del sector arriero.

No obstante, resulta significativo que el mayor índice de actividad arriera coincida con aquellos meses en que se inicia la recolección del cereal, es decir, los meses de junio, julio y agosto. Por otra parte, ocurría a veces que en un mes como el de enero, en el que las tareas de siembra y la recolección de aceitunas han concluido, las contrataciones de arrieros para acarrear cereal desde las zonas del interior a Málaga resultan llamativas, como ocurrió en el año 1498, en que el mercader genovés Agustín Ytalián, cierra varios contratos de acarreo de cereal, con toda probabilidad depositado meses antes en almacenes particulares.

(41) Sobre la importancia como productoras de cereales de estas zonas, véase: LADERO QUESADA, M. A.: *Producción y renta cerealeras en el reino de Córdoba a finales del siglo XV*. Actas del I Congreso de Historia de Andalucía. Diciembre 1976. Andalucía Medieval, Tomo II. Córdoba, 1978. Págs. 375-369.

LADERO QUESADA, M. A. y GONZALEZ JIMENEZ, M.: *Diezmo eclesiástico y producción de cereales en el reino de Sevilla (1408-1503)*. Sevilla, 1978.

(42) Así en la Maragatería los arrieros eran a la vez labradores y tejedores, e incluso aparece algún cura dedicado a tal menester. Véase MARTIN GALINDO, J. L.: *Arrieros maragatos en el siglo XVIII*. «Cuadernos de Historia Moderna». C.S.I.C. Valladolid, 1956. Págs. 11 y 13.

Por todo ello, muy posiblemente la dedicación del arriero a su oficio dependía en gran medida de las ofertas de trabajo. En aquellos meses del año en que disminuían las contrataciones, el arriero se vería obligado a buscar actividades complementarias para ocupar el tiempo muerto, en espera de nuevas ofertas. Pero, también cabía la posibilidad de que la arriería fuese la actividad complementaria, y no la principal, para algunos labradores (43). Profundizar en estas cuestiones requiere la utilización de una documentación suplementaria a la manejada, tarea, por otra parte, ímproba, y alejada de nuestros propósitos cuando emprendimos este estudio.

Para conocer la capacidad económica de que disfrutaban los arrieros, nos hemos basado en el número de bestias que componían las recuas, pues en los contratos de acarreo se especifica el número de animales con que el arriero contaba para su trabajo, incidiendo, incluso, en la calidad de la recua. Así, por ejemplo, el arriero Bartolomé de Reina, vecino de Antequera, entra a jornal con Diego de Potes, mercader de Córdoba, con cuatro bestias «asnales» (44). O como fue el caso de Alonso Jiménez, arriero de Guadalcanal, que se obliga a traer desde la Rambla a Málaga «cuatro caminos» de trigo con sus cinco mulos (45). También Juan Guillén, arriero, vecino de El Arahal, recibe de Tomás Jaime, vecino de Málaga, seis mil maravedís, a cuenta del acarreo de pan que con su recua de doce bestias (10 asnos y 2 mulos) ha de traerle (46).

Ello nos ha permitido elaborar el cuadro siguiente, en el que hemos establecido cuatro categorías de arrieros, a tenor de la cuantía de los animales de sus recuas. Reflejamos exclusivamente a los arrieros sevillanos, cordobeses y malagueños, dado que constituían el grueso de los individuos dedicados a la arriería (47).

CUADRO N.º 5

	<i>Malagueños</i>	<i>Cordobeses</i>	<i>Sevillanos</i>	<i>Total</i>
Hasta 5 bestias	1	—	3	4
De 5 a 10 bestias	2	5	8	15
De 10 a 15 bestias	3	7	6	16
Más de 10 bestias	2	2	5	9
Total	8	14	22	44

A la vista de los datos que nos ofrece el cuadro anterior, resulta que la mayoría de los arrieros que venían a trabajar a Málaga, poseían unos medios de producción de relativa entidad: de cinco a quince animales, siendo bastante escasos aquéllos que tenían menos de cinco bestias o más de quince.

(43) Tanto en Antequera como en Málaga, algunos de los individuos que se dedican a la arriería son dueños de tierras.

(44) *A.H.P.M.*, Leg. 1, 29/Septiembre/1496.

(45) *A.H.P.M.*, Leg. 2, 4/Septiembre/1498.

(46) *A.H.P.M.*, Leg. 7, 13/Marzo/1502.

(47) Véase cuadro núm. 4.

Atendiendo a esto, creemos que se podrían establecer tres «categorías» dentro del concepto global de arriero. En primer lugar, un pequeño propietario, que llevaría personalmente su corta reata y que, a veces, podía contratarse como jornalero al servicio de otros arrieros más pudientes (48). En segundo lugar, un mediano arriero, que trabajaría él mismo a lo largo de todo el circuito comercial. Se puede considerar esta segunda categoría, junto a la de los individuos que poseían mayor número de bestias, como los verdaderos profesionales del transporte, pues los primeros suelen, a veces, confundirse con labradores que en un momento dado realizan funciones de acarreo.

¿Qué ganancias obtenía el arriero del acarreo? ¿Era rentable tal actividad? Contestar a estas preguntas implica conocer no sólo el precio del transporte o «camino» concertado en el contrato —aspecto éste que trataremos más adelante—, sino, también, los gastos ocasionados en el transcurso del viaje, sobre lo cual nada nos informan las fuentes consultadas (49). Por ello, teniendo en cuenta que estos profesionales del transporte no solían depender de terceros en lo que a contratación laboral se refiere, cualquier vicisitud o contratiempo podía abocarlos a perder parte de su capacidad de trabajo y para recuperarla recurrir al préstamo, que en la mayoría de los casos suponía, como veremos, la pérdida de su libertad de contratación, quedando sujeto a las condiciones que le impusiera el prestamista-contratante. De todas formas, sobre la rentabilidad de este negocio existen opiniones diversas. Algún autor ha manifestado que se trataba de una actividad bastante lucrativa (50); suponemos que se referiría a los arrieros de mayor categoría y que, más que arrieros, a veces, actuaban como verdaderos tratantes de grano. Otro autor afirma todo lo contrario: los arrieros cobraban casi siempre por debajo de su coste normal, al estar sujetos a los intereses de quienes los contrataban (51).

## 2. Los contratantes.

Salvo contadas excepciones (52), la mayor parte de los contratos de acarreo están protagonizados por mercaderes de origen diverso establecidos en Málaga pero, hay que señalar que, frente al abundante número de contratos, la cifra de mercaderes que buscan los servicios de los arrieros no es considerable. En efecto, los contratantes se reducen a personas conocidas en el mundo mercantil malagueño; cuyos nombres se repiten sucesivamente: Los hermanos Ytalián, los hermanos Centurión, Adán de Bibaldo, Ambrosio de Espínola, mercaderes todos ellos genoveses

(48) Véase nota núm 68.

(49) Los gastos a lo largo del viaje habría que repartirlos entre las bestias y los hombres y los hombres. Aparte de la manutención de los animales, había que dispensarles otros cuidados como herrarlos, curarles algunas heridas y alojamiento. En cuanto a los hombres, los gastos estarían ocasionados de su comida y hospedaje. Normalmente los arrieros harían uso de las ventas distribuidas a lo largo del trayecto, siendo en estas ventas todos los productos más caros que en los núcleos urbanos, ocasionando un mayor desembolso a los viajeros. Sobre la regulación de las ventas, véase: ALIJO HIDALGO, F.: *Ordenanzas de Antequera (1531)*. Málaga, 1979. Págs. 69-71.

Sobre los gastos que ocasionaba un viaje, véase: SERRANO-PIEDECASAS, L.: *Estella a Sevilla: un camino en 1352*. En «Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen-Age» (Actes du Colloque tenu a Pau les 28 et 29 Mars 1980). París, 1981. Págs. 191-205. Apunta este autor que los gastos que ocasionan los animales se elevan a un 37,6 por ciento del total de un viaje.

(50) MARTIN GALINDO, J. L.: Ob. cit. Pág. 21.

(51) BRAUDEL, F.: *Civilización material, economía y capitalismo. Siglos XV-XVIII. Tomo II. Los juegos del intercambio*. Madrid, 1984. Pág. 298.

(52) Véase nota n.º 60.

interesados en la exportación de cereales (53), nombres a los que hay que sumar los de mercaderes relevantes de la «nación» catalana (54), sin olvidar al mercader de origen judeo-converso Fernando de Córdoba (55).

Los mercaderes de «nación» catalana que aparecen contratando bestias son: Luis Cortés, Bernal Forcadel —ya fuese cada uno por su cuenta o bien en compañía (56)—, Gaspar Morel y, por último, Francisco Salvador (57).

De los genoveses antes mencionados, son llamativas las inversiones realizadas por Agustín Ytalián —unas veces asociado con su hermano Gaspar, otras con Martín Centurión (58)—, pero, sobre todo las efectuadas a título individual durante el año 1498.

En el transcurso de aquel año, Agustín Ytalián contrató en sucesivas ocasiones alrededor de ochocientas bestias para el acarreo exclusivo de trigo del traspais andaluz, para lo cual hubo de desembolsar 182.322 maravedíes, cantidad que sólo refleja una parte del salario anticipado a arrieros con el fin de asegurarse sus servicios (59).

Pero, como hemos dicho, también podían contratar los servicios de estos arrieros otros individuos que no tuvieran nada que ver con la actividad mercantil, aunque estos servicios no irían enfocados al acarreo de cereal sino a otros menesteres de diversa índole. Así, por ejemplo, llevar viajeros, dinero, esclavos, piedras para obras de albañilería, etc. (60), si bien, por su mínima incidencia en el fenómeno arriero solamente aludimos a ellos.

## SISTEMAS DE CONTRATACION

Pese a lo necesario que para el comercio, y para el transporte en general, era la arriería, este servicio no abundaba. Las dificultades con que tropezaban cuantos precisaban recuas para el aca-

(53) LOPEZ DE COCA CASTAÑER, J. E. y LOPEZ BELTRAN, M. T.: *Mercaderes genevoses en Málaga (1487-1516). Los hermanos Centurión e Ytalián*. «Historia, Instituciones y Documentos» N.º 7 (Sevilla, 1980). Págs. 95-123.

(54) LOPEZ BELTRAN, M. T.: *Ob. cit.* Págs. 256-268. Hace una relación exhaustiva sobre las actividades de los mercaderes de «nación» catalana.

(55) *Ibidem* Págs. 287-294. Trata sobre los negocios de este mercader entre los que ocupa un lugar destacado el comercio cerealero. Contratos realizados por este mercader en *A.H.P.M.*, Leg. 7, 1/Marzo/1502, 5/Marzo/1502 y s.d./Marzo/1502.

(56) Contratos de Luis Cortés en: *A.H.P.M.* Leg. 5, s.d./Diciembre/1501 y Leg. 4, 23/Agosto/1512.

Contrato de Bernal Forcadel en *A.H.P.M.* Leg. 8, s.d./s.m./1504. En compañía actúan en: *A.H.P.M.* Leg. 13, 5/Febrero/1511.

(57) Contratación de Gaspar Morel en *A.H.P.M.* Leg. 3, 24/Agosto/1503 y de Francisco Salvador en *A.H.P.M.* Leg. 3, 6/Septiembre/1503.

(58) Asociado con su hermano Gaspar aparece contratando en *A.H.P.M.* Leg. 3, 7/Febrero/1503. Con Martín Centurión en *A.H.P.M.* Leg. 1, 21/Febrero/1497; 9/Marzo/1497 y Leg. 2, 8/Enero/1498; 30/Junio/1498; 19/Agosto/1498.

También aparecen requiriendo los servicios de arrieros otros mercaderes genoveses, entre ellos: Adán de Bibaldo en *A.H.P.M.* Leg. 14, 29/Abril/1512; 14/Septiembre/1512; 16/Septiembre/1512. Flérgo Centurión contrata arrieros en *A.H.P.M.* Leg. 12, 4/Octubre/1510; 9/Octubre/1510 y Leg. 19, s.d./Marzo/1511. Ambrosio de Espínola aparece contratando en *A.H.P.M.* Leg. 7, 31/Marzo/1502 y 21/Agosto/1509.

(59) Agustín Ytalián realiza a lo largo del citado año la cantidad de 55 contratos con arrieros. Omitimos las referencias exactas y sólo mencionamos el legajo donde están recogidos. *A.H.P.M.* Leg. 2.

(60) Sobre llevar viajeros *A.H.P.M.* Leg. 4, 14/Mayo/1512.

Para enviar dinero *A.H.P.M.* Leg. 4, 23/Marzo/1512.

Para conducir y custodiar esclavos: *A.H.P.M.* Leg. 3, s.d./Noviembre/1503.

Transportando materiales de construcción: *A.H.P.M.* Leg. 15, 7/Septiembre/1504.

rreo explican el hecho de que en la mayoría de los contratos efectuados a tal fin, el mercader o particular intentara asegurarse de antemano los servicios de los arrieros.

En efecto, en estos años era frecuente que el arriero recibiera por adelantado —parcial o totalmente— su salario mediante un procedimiento que, en no pocas ocasiones, encerraba una doble operación en la que el mercader o particular actuaba, a la vez, como prestamista y como contratante, asegurándose unos servicios que no siempre resultaban fáciles de obtener, sin olvidar las ventajas con que jugaba el contratante al actuar de prestamista. Valgan los siguientes ejemplos para confirmar lo dicho. Benito García, arriero, vecino de Baena, se obligó a pagar a Gaspar Ytalian, habitante en Málaga, 3.000 maravedíes que le prestó por «le hazer plazer e buena obra». Se los pagará en ocho días. Pero, inmediatamente a esta carta, el dicho Benito García entra a servir con el mercader para traerle pan con sus quince bestias durante un año, al precio a como se les paga a los otros arrieros (61).

O, por ejemplo, Pedro Santana y Juan de Luque, arrieros, vecinos de La Rambla, que se obligan a pagar a Esteban y Flérigo Centurión, mercaderes genoveses, 4.000 maravedíes que les prestaron, mediante «los desquitar en traer trigo de la tierra del Marqués de Priego a la ciudad de Málaga», con catorce bestias y al precio de seis maravedíes la legua por cada carga de dos fanegas y media. Todo ello lo harán en un plazo de dos meses (62).

Pero, no necesariamente en los contratos en los que el salario se adelantaba, existía el préstamo, sino que simplemente el arriero recibía un anticipo a la hora de iniciar su trabajo. Así, Bartolomé Sánchez Bejarano, arriero, vecino de Ecija, se concierta con Gonzalo de Jerez, vecino de Málaga, para traerle desde Ecija a Málaga 100 arrobas de aceite al precio de 17 maravedíes cada arroba de «traedura». Recibe a cuenta del trabajo dos ducados de oro (63). También, tres arrieros vecinos de Antequera, contratados por Agustín Ytalián, se obligan a traer, en un plazo de un mes y medio, 1.500 fanegas de trigo a Málaga, al precio de 38 maravedíes cada carga. Reciben el tercio de los maravedíes que monta tal operación; los otros dos tercios los irán cobrando cada vez que hayan traído 500 fanegas (64).

Con préstamo o sin él, todos los contratos de acarreo se ajustaban teniendo en cuenta, sobre todo, la distancia a recorrer y, secundariamente, la cantidad de producto a transportar.

Los contratos se podían efectuar para un viaje de ida y vuelta, lo que no significaba que el arriero portase siempre la misma carga, o que a la ida fuera de vacío. De este modo, Juan Naranjo, arriero, vecino de Palma, entra con Bartolomé de Jerez, vecino de Ecija, para servirle durante tres meses, llevándole desde Málaga hasta Ecija dos cargas de pescado y «traer en la dicha semana de retorno dos cargas de aceite de la dicha çibdad de Ecija a la çibdad de Malaga», por el precio cada carga que lleve y traiga de 340 maravedíes (65). A veces solamente se contrataba la ida: Cristóbal Sánchez, arriero, vecino de Ecija, hace «postura» con Juan Rodríguez de Santaella, curtidor, vecino de Málaga, para llevarle de Málaga a la villa de Santaella quince cargas de cabru-

(61) A. H. P. M. Leg. 3, 3/Marzo/1503.

(62) A. H. P. M. Leg. 12, 18/Septiembre/1510.

(63) A. H. P. M. Leg. 8, 31/Enero/1504.

(64) A. H. P. M. Leg. 2, 4/Febrero/1498.

(65) A. H. P. M. Leg. 2, 21/Enero/1498.

nas (ocho arrobas en cada carga), todo ello en el plazo de un mes y medio, presentándole justificante de haberlas entregado. Cobrará por cada carga cuatro reales, que monta todo un total de sesenta reales, cantidad que recibe por adelantado (66).

¿Qué ocurría cuando un mercader contrataba en Málaga para que fuera a otro punto a por determinada carga? ¿Hacía el viaje de ida de vacío o, por el contrario, invertía el dinero que previamente le había adelantado el contratante en la compra de determinados productos, para sacar algún provecho en el viaje de ida y no ir de vacío? La documentación nada nos dice sobre el particular. Tan sólo disponemos de algunos ejemplos en los que el mercader impone una cláusula por la que, si el arriero, durante el tiempo de vigencia del contrato, aceptaba en horas muertas servicios de terceros, debía indemnizar a la parte contratante. Así, Juan Peinado, arriero, de Castro del Río, se obliga a traer trigo a Málaga a un mercader valenciano por espacio de dos meses y durante este tiempo «no traera trigo a otras personas so pena de dos mill maravedies» (67).

Algunos arrieros que contaban con una pequeña recua solían contratarse a soldada con otros arrieros más pudientes, como ya hemos señalado en otro lugar. Así, vemos como Bartolomé, arriero, hijo de Aparicio, vecino de Málaga, entra a soldada con Juan de Palma, arriero de Córdoba, por cuatro meses para «servirle con su persona e con çinco asnos e un mulo en ofiçio de recupereria e para hazer todas las cosas que le mandare tocantes al dicho ofiçio»; durante el dicho tiempo, el contratante le ha de dar de comer y beber, además de la cebada, paja y herraje que «oviere menester» y un salario mensual de 1.400 maravedies (68).

También los arrieros solían prestar al contratante otros servicios, además del suyo específico, actuando, en ocasiones, como factores de un mercader. Así, Diego Ruiz, arriero, vecino de Córdoba, otorga que ha recibido de Pedro Juárez, bizcochero malagueño, 3.750 maravedies para que los emplee en trigo en cualquier parte «fuera de las çinco leguas desta çibdad» y traérselo hecho harina. Le dará por el trabajo que ha de hacer en la compra del trigo, en hacerlo moler y acarrearlo a Málaga, 170 maravedies por cada carga de dos fanegas y media (69).

Capítulo aparte merecen los contratos efectuados por los factores al servicio de la Corona. Aunque manifiestan un comportamiento similar al de los mercaderes y particulares —muchas veces los mercaderes actúan como factores de la Corona (70)— estaban capacitados para requisar, cuando las necesidades de la Corona así lo exigían, recuas y arrieros. Abundan, en efecto, las quejas de arrieros cuyas recuas han sido objeto de requisa por parte de los funcionarios reales. Tal capacidad, de la que eran conscientes los mercaderes, justifica que en más de un contrato entre particulares se deje sentado que «si le recogen las bestias los factores de su Majestad para traer pan, aquellos (los arrieros) habran de recuperarlas para cumplir este dicho contrato» (71). O bien que el contrato se rompería en caso de que ocurriera tal circunstancia, sin que por ello el arriero tuviera que indemnizar al contratante.

(66) A.H.P.M. Leg. 13, 11/Diciembre/1511.

(67) A.H.P.M. Leg. 75, 21/Diciembre/1515.

(68) A.H.P.M. Leg. 2, 13/Septiembre/1498.

(69) A.H.P.M. Leg. 28, 29/Marzo/1516.

(70) Así, Cristóbal Romero, arriero de Setenil, se obliga a servir al rey y a la reina, y al mayordomo Alonso de Toledo en su nombre, en traer pan a Málaga con sus 18 bestias. A.H.P.M. Leg. 5, s.d./Enero/1501.

(71) Por ejemplo, A.H.P.M. Leg. 19, s.d./Marzo/1511.

Estos son algunos de los ejemplos en los que se pone de manifiesto la variedad en las formas de contratación. Variedad, a veces difícil de tipificar, puesto que cada contrato incluía todo tipo de cláusulas y condiciones, ajustadas a los criterios, casi siempre, del contratante.

### LOS PRECIOS DEL ACARREO

Entramos en un apartado difícil de estudiar pero, a la vez, muy necesario. Difícil de estudiar al no disponer de buenas series cronológicas homogéneas que nos permitan poder evaluar el coste de los transportes. Necesario, ya que, sin lugar a dudas, el aumento del coste del acarreo por vía terrestre repercutía en el precio final del producto, una vez en el mercado.

A pesar de ello, y mediante un sondeo sistemático de la documentación notarial —sobre todo, a partir de los contratos de acarreo—, hemos podido recabar algunos datos. A veces, en los dichos contratos viene especificado el precio del porte; otras veces, la mayoría, sólo se menciona la frase: «al precio a como lo traen los otros arrieros», lo cual va a dificultar la elaboración de unas tablas de precio de acarreo.

Es evidente que el precio del acarreo vendría determinado por una serie de factores: calidad del producto, cantidad a transportar y, sobre todo, distancia a recorrer.

#### CUADRO N.º 6 (72)

##### PRECIO DEL ACARREO DESDE EL OBISPADO DE CORDOBA A MALAGA

<i>Ruta</i>	<i>Producto</i>	<i>Precio</i>	<i>Año</i>
SANTAELLA-MALAGA	Trigo	40 mrs./fanega	1497
MONTILLA-MALAGA	»	30 mrs./fanega	1497
BAENA-MALAGA	Aceite	10 mrs./arroba	1498
AGUILAR-MALAGA	Trigo	40 mrs./fanega	1502
MONTILLA-MALAGA	»	»	1502
LA RAMBLA-MALAGA	»	»	1502
BAENA-MALAGA	»	»	1502
CABRA-MALAGA	»	32 mrs./fanega	1502
ECIJA-MALAGA	Aceite	20 mrs./arroba	1502
ECIJA-MALAGA	»	17 mrs./arroba	1504
CORDOBA	Lana	19 mrs./arroba	1508
PRIEGO-MALAGA	Trigo	37 mrs./fanega	1510
P. DE D. GONZALO-MALAGA	»	»	1510
PRIEGO-MALAGA	»	44 mrs./fanega	1511

(72) Los precios reflejados en este cuadro han sido extraídos de los contratos de acarreo conservados en los protocolos malagueños. Las cantidades que venían expresadas en «cargas» y «carretadas» las hemos convertido a fanegas o arrobas.

## CUADRO N.º 7 (73)

## PRECIO DEL ACARREO DESDE ANTEQUERA A MALAGA

<i>Producto</i>	<i>Precio</i>	<i>Año</i>
Trigo	8 mrs./fanega	1496
»	15'5 mrs./fanega	1498
Lana	6 mrs./arroba	1504
Trigo	28 mrs./fanega (Tasado)	1508
Lana	10 mrs./arroba	1508
Trigo	28 mrs./fanega	1509
Harina	8 mrs./fanega	1509
Trigo	22 mrs./fanega	1510
»	20 mrs./fanega	1511
»	20 mrs./fanega	1513
Lana	7'5 mrs./arroba	1513
Trigo	21 mrs./fanega	1515
»	23'5 mrs./fanega	1515
Lana	7'5 mrs./arroba	1515
»	9'5 mrs./arroba	1515
Trigo	24 mrs./fanega	1516

## CUADRO N.º 8

## PRECIO DE ACARREO DESDE OTROS LUGARES A MALAGA

<i>Ruta</i>	<i>Producto</i>	<i>Precio</i>	<i>Año</i>
CAÑETE-MALAGA	Trigo	5 mrs./fanega	1496
ORTEXICAR-MALAGA	»	»	1496
ESTEPA-MALAGA	»	26 mrs./fanega	1497
BAZA-MALAGA	Cebada	68 mrs./fanega	1505

Los precios aquí reflejados serían precios de mercado, oscilando en función de la oferta y demanda de arrieros y bestias disponibles.

Pero, a veces, y cuando actuaba como contratante algún factor comisionado por la Corona se imponía un precio de tasa al objeto de evitar la subida de precios en el mercado de trabajo

(73) Para la confección de este cuadro hemos utilizado contratos de acarreo provenientes del Archivo Municipal de Antequera, en su sección de Protocolos.

(74). A esto se unía la facultad de poder requisar bestias y arrieros que fueran necesarios a la Corona (75), quedando por ello el arriero sujeto a unos precios fijos y expresados siempre de acuerdo con la distancia a recorrer. (76) Estos factores de la Corona estaban obligados a rendir cuentas de sus actividades y gracias a ello hemos obtenido algunos datos más sobre este apartado.

Así, en el año 1511, Francisco de Mercado, contino de la reina ha de presentar cartas de compra y acarreo para justificar los gastos realizó en la compra de trigo para hacerlo harina y destinarlo a Orán, en el año 1509. Al no existir dichas cartas ha de hacer declaración con testigos, entre ellos varios arrieros que intervinieron en el transporte. Desprendiéndose de ello que el precio de acarreo desde los lugares en donde se compró el grano fue el siguiente: Desde Antequera a Málaga, a 60 maravedíes la carga (de dos fanegas y media); y desde Archidona a Málaga, a 75 maravedíes. Desde Málaga a Alora, ida y vuelta, a donde se llevó para hacerlo harina, a 30 maravedíes la carga (77). Apuntando, seguidamente, un mercader, que también actúa de testigo, que los precios bajaron después del año 1509.

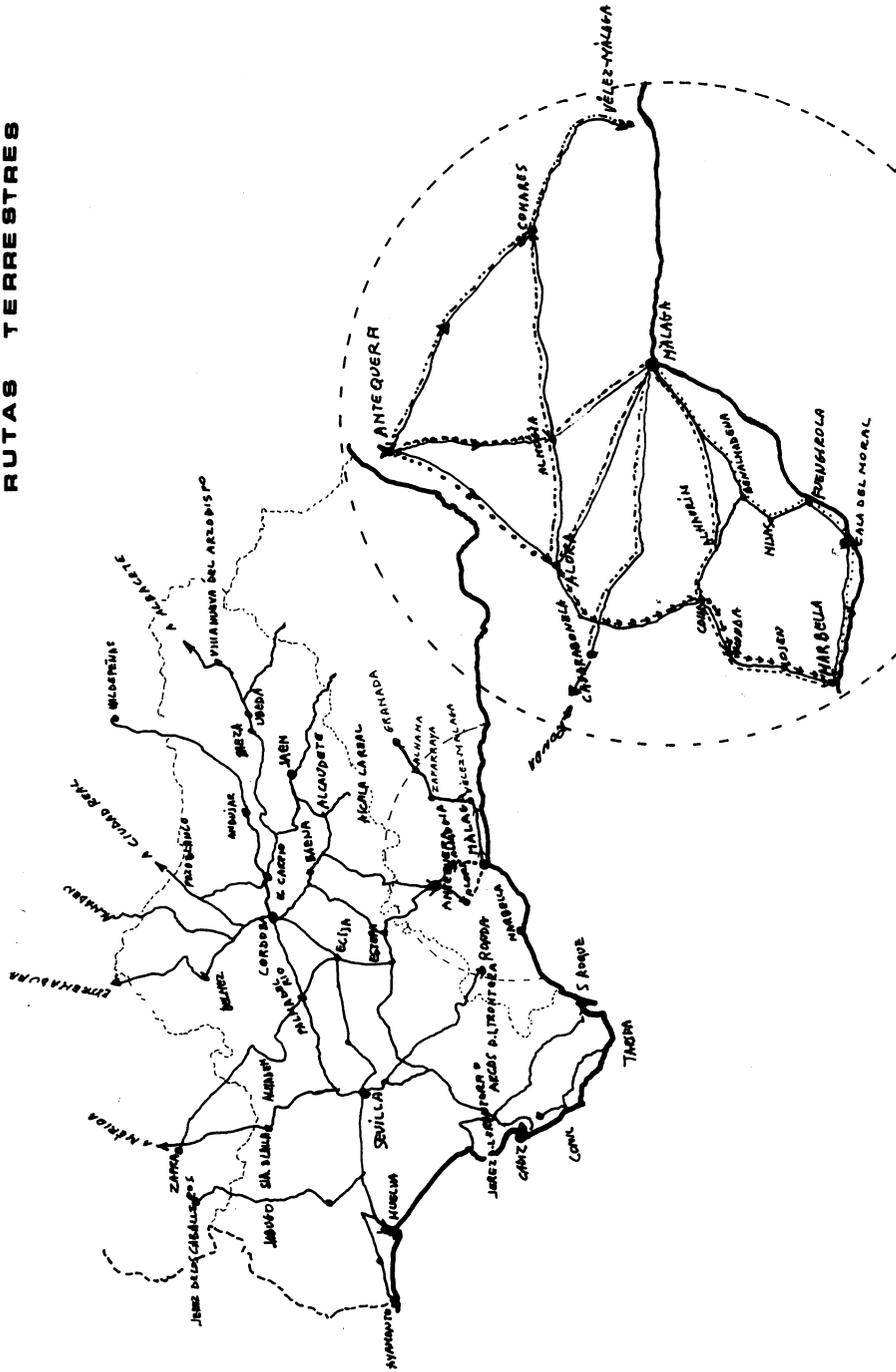
(74) Por ejemplo, en *(A)rchivo (G)eneral de (S)imancas*. Cámara Pueblos. Leg. 11-58, 18/Abril/1503.

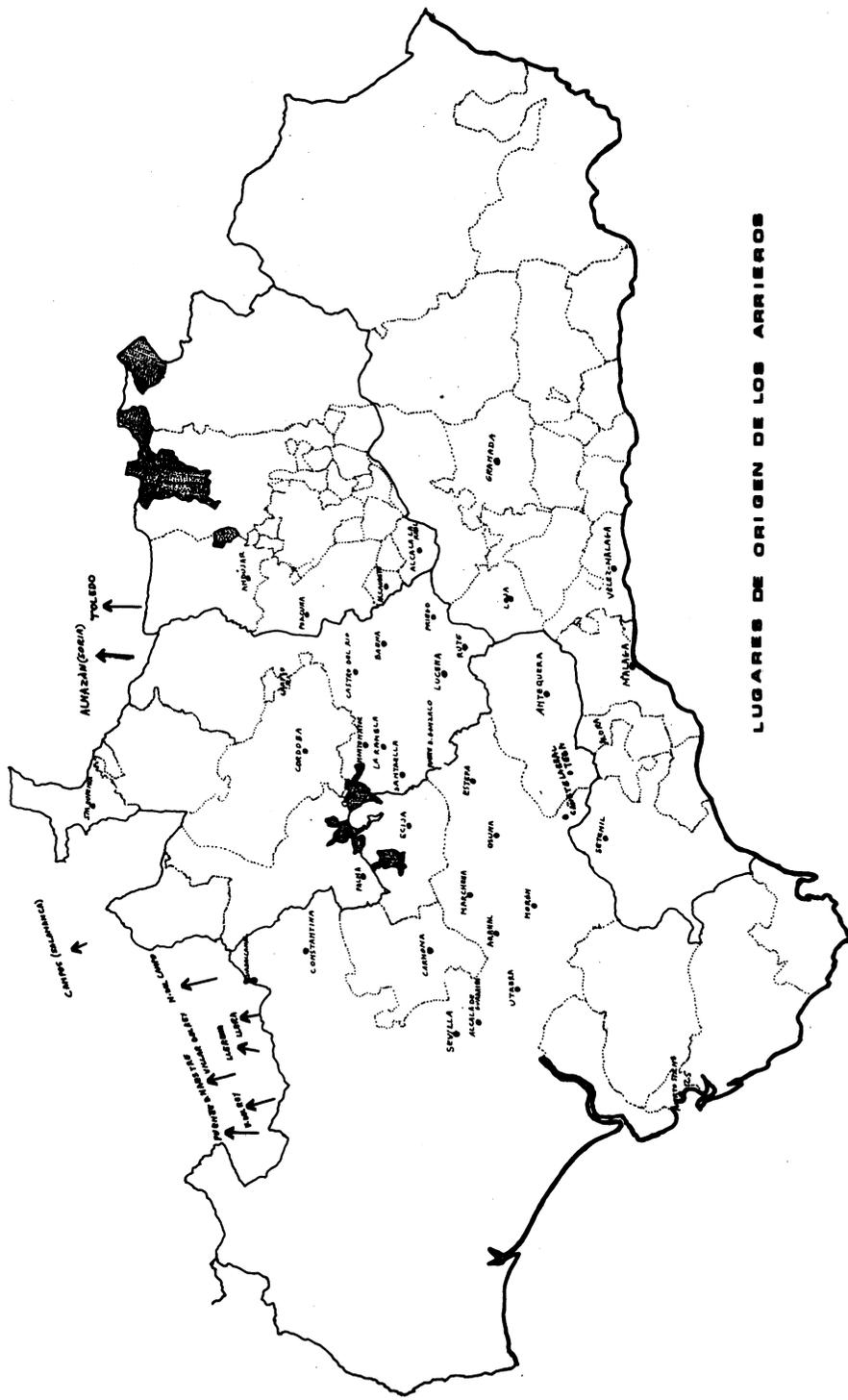
(75) Así, el mercader genovés Adán de Bibaldo, en virtud de una cédula de sus altezas, da poder a dos vecinos de Granada para que en nombre de la Corona puedan tomar «qualesquier bestias ue ayga para traer pan de su altesa a esta çibdad de Malaga, en qualquier parte del Andaluzia que las hallaren». *A.H.P.M.* Leg. 14, 22/Abril/1512.

(76) En el año 1503 el precio de tasa del acarreo impuesto por la Corona para la «traida» de su pan, era de 5'5 maravedíes la legua y carga de 2'5 fanegas. Contrasta este dato con otro del mismo año en que el contratante es un mercader y a título particular: Agustín Ytalián compra en Teba cierto trigo y cebada, que habrá de traer desde allí a Málaga (11 leguas), pagando por el acarreo a razón de 30 maravedíes/fanega y legua andada, el trigo; y a 25 maravedíes/fanega de cebada. *A.H.P.M.* Leg. 5, 11/Octubre/1503. Apud. LOPEZ DE COCA, J. E. y LOPEZ BELTRAN, M. T.: *Ob. cit.*, pág. 120.

(77) A. G. S. Contaduría Mayor de Cuentas. Primera Epoca. Leg. 234. 20/Febrero/1511.

# RUTAS TERRESTRES





LUGARES DE ORIGEN DE LOS ARRIEROS