



HISTORIA DE LA JUNTA Y HERMANDAD *de La Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria.*

La importancia de la carretería radica en que el transporte es el elemento dinamizador del comercio y, por tanto, de una economía abierta, moderna (en el sentido histórico de la palabra) y móvil. Es por ello que será a partir del resurgir de las ciudades, tras el largo período de ruralización de la etapa medieval, y sobre todo de la revitalización de la economía mercantil, cuando la propia corona se preocupe por mejorar las vías de transporte y demás aspectos adyacentes a esta actividad.

Claros ejemplos de esta predisposición real, fueron las decisiones de los Reyes Católicos, que en 1497 obligan a los distintos Concejos a tener abiertos y en perfectas condiciones los caminos carreteros de sus términos, de Carlos I, que ordenó la mejora de caminos intransitables y facilitó las comunicaciones, de Felipe V, que siguiendo una política claramente centralizadora, promulgó una Real Ordenanza sobre la construcción de caminos y estableció la disposición radial de las rutas nacionales con centro en la Puerta del Sol de Madrid, o Carlos III que, potenciando el centralismo madrileño, inició una dilatada obra de construcción y mejora de caminos, decretando regulaciones para su utilización y mantenimiento.

Sin embargo desde el siglo XVIII, en una sociedad en la que se inicia un proceso industrial y con un carácter urbano netamente expansivo, el anquilosamiento de los sistemas de transporte por tierra, basados en los tradicionales y desfasados caminos y en la fuerza de tracción animal, produjo una clara decadencia económica al no poder absorber los mercados del interior con la baratura exigida.

Es a partir de estos momentos cuando se observa una importante dicotomía entre las provincias del interior y las periféricas o costeras, caracterizadas, éstas, por un tipo de transporte marino, rápido, barato, competitivo y en alza.

Entramos, por tanto, en esa etapa crítica que se extendería a lo largo de todo el siglo XIX y hasta principios del XX. No obstante, la actividad de la carretería tuvo una gran importancia y movió numerosos recursos a lo largo de sus cinco siglos de existencia, desde el XV hasta los albores de la vigésima centuria.

Rúbrica de Felipe IV

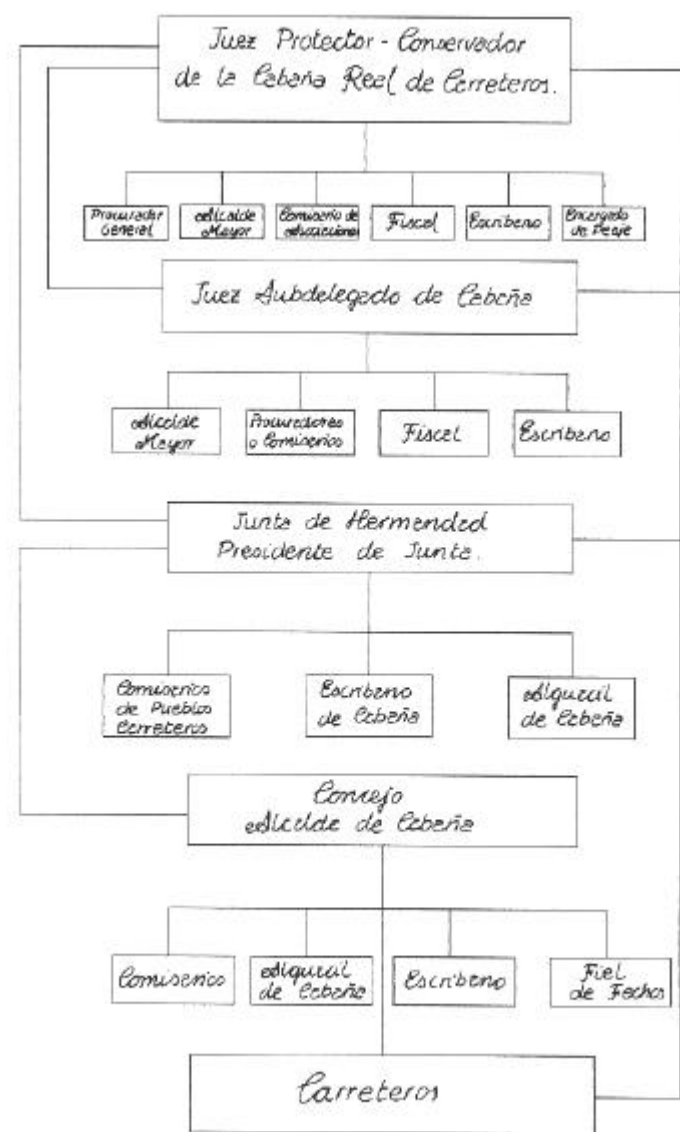


JUNTA Y HERMANDAD DE CARRETEROS DE LA COMARCA BURGOS-SORIA

La *Cabaña Real de Carreteros* se extendía, en origen, por la casi totalidad del reino de Castilla, a excepción de Galicia, Asturias y las provincias costeras de Andalucía, y se organizaba en torno a tres comarcas o hermandades: Burgos-Soria, Avila y Cuenca.

Como notas comunes a todas ellas apreciamos que surgen en zonas con abundantes pastos, necesarios para la cría de ganado vacuno, y madera, sobre todo pinares, que constituye la materia prima para ejercer una actividad económica como el transporte. También es análoga su ubicación geográfica, es decir, en zonas más o menos montañosas dentro de la meseta, unas precipitaciones superiores a la media nacional, que inciden en esa abundancia de pastos, y las similares estructuras socio-económicas de las tres comarcas.

Desde el punto de vista jurídico-administrativo, la *Cabaña Real de Carreteros* se organizaba en tres estatus, correspondientes al marco nacional, provincial y comarcal y dentro de éste, un subnivel local.



La figura que ocupaba la cúspide de la pirámide era el "Juez Protector-Conservador de la Cabaña Real de Carreteros", ayudado por el *Procurador General*, el *Alcalde Mayor*, el *Comisario* de las Asociaciones, un *Fiscal*, *Escribanos* y los *Porteros* o encargados de peajes. En el siguiente nivel, el provincial, la cabeza visible era el "Juez Subdelegado de Cabaña", a quien seguían el *Alcalde Mayor*, el *Procurador* o *Comisario* provincial, el *Fiscal* provincial y un cuerpo de *Escribanos*. El "Presidente de la Junta de Hermandad" regía el nivel comarcal, y a él daban cuenta los *Comisarios* de cada pueblo carretero, cada *Escribano de Cabaña* y cada *Alguacil de Hermandad*, y, por último, en el subnivel local, cada *Alcalde de Cabaña* organizaba a los distintos *Comisarios de Junta*, *Alguaciles de Cabaña*, *Escribanos*, *Fiel de Fechos* y a los *Carreteros*.

La Corona siempre fue generosa con los carreteros y constantemente, desde su institucionalización, se suceden las reales cédulas y provisiones concediéndoles privilegios.

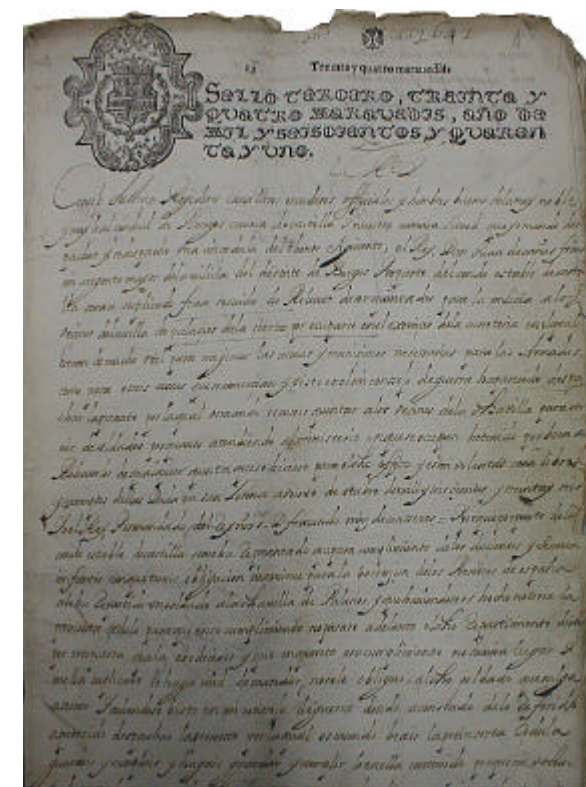
Como la Corona necesitaba tener a su disposición el transporte necesario, los carreteros quedaban supeditados a ella para poder mantener esas prebendas. Fueron muchas y variadas, desde la libertad de circular por todos los términos, utilizar todos los pastos comunales, prados y dehesas a su paso, o cortar madera de los montes que pasaran, a la exención de pagos de *portazgos*, *montazgos* y otros tributos corporacionales y personales, llevar armas, ser juzgados de forma más blanda, estar exentos de las levas de soldados, o la no presencia del estamento militar en sus pueblos.

La que nos ocupa, es decir, la *Junta y Hermandad de Carreteros de Burgos-Soria*, se encargaba ordinariamente de las rutas provinciales de Santander, Burgos, Logroño, Soria, Segovia, norte de Avila, Valladolid, Palencia, León, Zamora, Salamanca y Madrid, y extraordinariamente de las provincias vascongadas.

ORIGEN Y EVOLUCIÓN

Según defiende y justifica documentalmente Pedro Gil Abad, la primera asociación y hermandad de carreteros, incluso anterior a la institución y legislación de la *Real Cabaña de Carreteros* de ámbito nacional, por parte de los Reyes Católicos en 1497, fue la de la comarca Burgos-Soria. Por tanto, esta aseveración contradice, y creemos que acertadamente, las de Ringrose, quien afirmó que fue la del área de Granada y Murcia la originaria y primigenia.

De este modo, su existencia queda probada ya en el siglo XV, puesto que son muchas las fuentes que nos hablan de ella, incluso con el nombre explícito de "*Hermandad de Carreteros*", como el documento fechado en 1520 de la notaría de Quevedo (custodiado en la sección de Pleitos Civiles del archivo de la Real Chancillería de Valladolid).



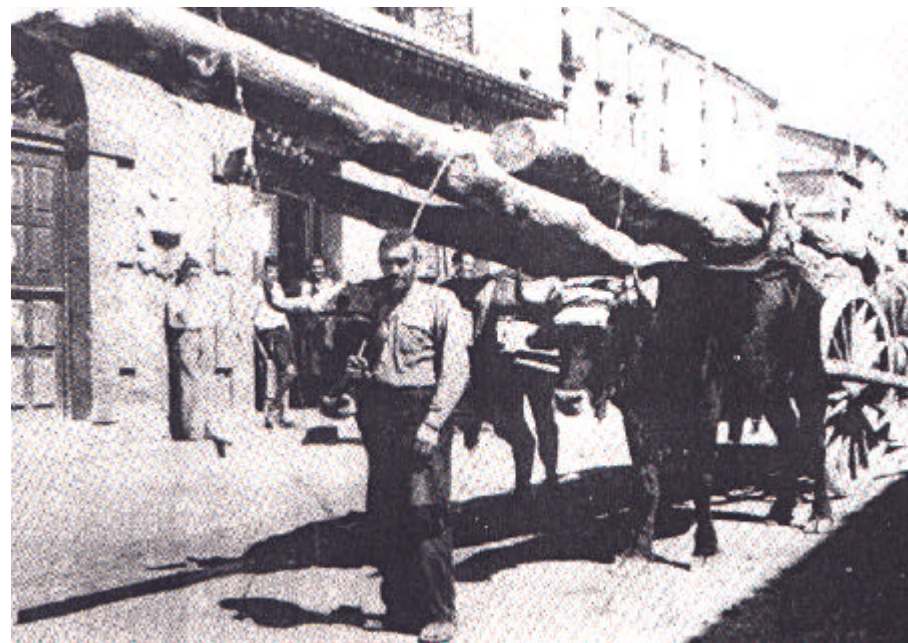
Cédula Real que se conserva en el Archivo de Palacios de la Sierra



En la Real Cédula de 4 de Julio de 1591, Felipe II hace referencia a las provisiones libradas por los Reyes Católicos primero, y por Carlos I y la reina Juana después, en favor de las villas y lugares de los pueblos que constituían esta Junta y Hermandad de Carreteros de la comarca Burgos-Soria. Privilegios y libranzas que él mismo confirmaría en 1562 y que vuelven a refrendarse en este documento de la última década del siglo XVI.

Además, de todas las agrupaciones, asociaciones o corporaciones que componían la *Cabaña Real de Carreteros*, la Hermandad más relevante fue la de la comarca pinariega, importancia que radicaba en su poderío económico, ya que, según datos del Catastro del Marqués de Ensenada, en el siglo XVIII llegaron a sumar entre todos más de 5.000 carretas.

Como se recoge en el Libro 15, folio 271, de este Catastro de Ensenada (en el archivo General de Simancas), o en el Legajo 395-9 de la sección de Consejos del archivo Histórico Nacional, así como en los documentos relativos al siglo XVI I del Parroquial de Quintanar, en los primeros años de la corporación, los pueblos que a ella pertenecían fueron Canicosa de la Sierra, Hontoria del Pinar, Palacios de la Sierra, Quintanar de la Sierra, Regumiel de la Sierra y Vilviestre del Pinar, con sus aldeas Navas y Aldea del Pinar (dentro de la provincia burgalesa), y Covalada, Duruelo, Molinos de Salduero y San Leonardo con sus aldeas Arganza, Casarejos, Navaleno y Vadillo (como municipios sorianos). Más tarde, a estas localidades se unieron las derramas de las villas de Cabrejas del Pinar, Abejar, Herreros y Villaverde.



Un Consejo, integrado por el *Alcalde Mayor de Cabaña* y dos Diputados de cada uno de los municipios que componían la Hermandad (que bien podían ser Delegados, Comisionados, Procuradores o bien Comisarios), se encargaba de la organización jurídico-administrativa de la Junta.

Se reunían en las denominadas Juntas de Cabaña, donde se discutían distintos asuntos de toda índole, y luego, cada Diputado comunicaba a los miembros de su pueblo las decisiones tomadas en ellas en las Juntas Locales.

Las Ordenanzas más completas que se conservan, y por las que se regía la *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros de Burgos-Soria*, son las de 1832, en cuyo prefacio manifiestan que no se conservan las antiguas y que las de 1750 habían quedado reducidas, anacrónicas y desfasadas, por lo que se habían embarcado en la tarea de elaborar otras más acordes con las circunstancias del momento.

En ellas se ordenan los puntos concernientes al nombramiento de cargos, composición y duración de las Juntas, contratas, repartimientos, cesiones, permutas y traspasos, cuentas finales (épocas y orden en que debían hacerse), cobranza de repartimientos, multas y alcances de las cuentas, arrendamientos de dehesas y contratas de aparcería (obligaciones de arrendatarios y aparceros), cargamentos, salarios de los empleados, y resolución de demandas o pleitos.

Fueron numerosas las disposiciones promulgadas para favorecer las condiciones de los carreteros, que al servicio de la Corona, tenían numerosas dificultades en su labor diaria.

Algunas ya nombradas tienen sus precedentes en el Código de las Siete Partidas de Alfonso X, en Leyes de Toro, o en el reinado de Enrique III.

La carretería sufrió un duro golpe en la segunda década del siglo XIX, al eliminarse con la Constitución del 12 los privilegios de que gozaban. Además, comienza a florecer el proceso industrializador, que aparta de modo progresivo a los gremios más tradicionales.

Si en algunos momentos llegaron a existir en la Junta y Hermandad 6.429 carretas con 1.024 propietarios y 17.939 animales de carga, a partir de finales del siglo XVIII, comienza a originarse su decadencia hasta que estos números pasan a ser parte de la historia.

Antes de adentrarnos en las rutas que seguían, mostramos un texto del año 1788, extraído de *“Descripción Histórica del Obispado de Osma”*, (Tomo II. Madrid.1978). de Juan Loperraez Corvalán”: Podemos darnos cuenta de la situación del momento en la zona de Pinares, la ocupación de sus gentes y el estado de las tierras:

“La primera, que es la que está en las inmediaciones de las sierras (conocida con el nombre de Pinares) que dividen este Obispado del Arzobispado de Burgos, y está comprendida en parte de los Arciprestazgos de Coruña, Osma, Cabrejas y Rabanera, son muy pocos los lugares en que se siembra, con motivo de ser tierra montuosa por lo general, estar poblada de pinos, tener destinada lo principal de la tierra para los prados de dallo, y estar empleados los hombres mucha parte del año en el tráfico de las carretas (es la parte principal de la Cabaña Real, y se emplea en conducir carbon, sal, madera, ect.) Estos pudieran muy bien aplicarse al cultivo de la hacienda, aprovechando para la labor la dilatada y buena tierra que tienen sin disfrutar, y hacer quantiosas sementeras, supuesto que están desocupados todo el otoño y el invierno; pero lo emplean únicamente, como me lo ha enseñado la experiencia, en divertirse en las cocinas, y en gastar lo que han grangeado el verano, (en esta.....

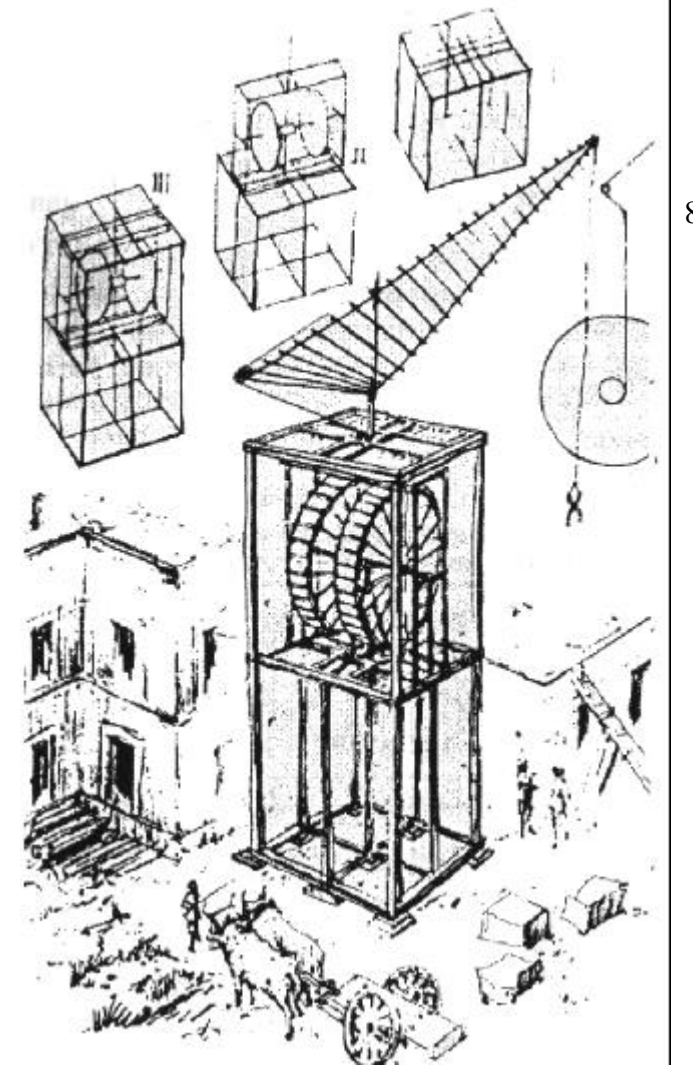


Gráfico de carretero en las obras de El Escorial



.... parte del Obispado se divierten con frecuencia al juego del dardo, haciendo algunas apuestas a que mejor lo arroja, y acierta á la carne, gallo u otra cosa, que fixan en un palo bastante alto, asegurando en la rueda de una carreta.) dexando al cuidado de las mugeres la labranza de las pocas tierras que cultivan, hacer algunas cortas de pinos, y guardar los atajillos de ganado, ocupando el tiempo que les queda en echar sayales ó xergas para vestirse, pero imposibilitadas enteramente á disponer otras telas precisas, y acomodadas al país, con lo que lograrían mas comodidad, poder asistir á la buena educacion y crianza de sus hijos, y surtir sus casas de lo necesario para la decencia. (no gastan sábanas en la cama, y muchas personas ni aun camisa: echan muy pocas telas: apenas saben coser, ni hacer media: echan algunos paños con las lanas del país, y las hilan, en lugar de huso, con canto y un palo, que le atraviesan, dando á sus extremos para que tuerza; y es país que necesita de mucha educacion.)

LAS RUTAS DE LOS CARRETEROS

Es interesante analizar las distintas rutas que siguieron los carreteros de la comarca Burgos-Soria, porque cuando analicemos el tipo de arquitectura popular que caracteriza a la zona, veremos que existen conexiones con los modelos constructivos de otras regiones peninsulares, pongo por caso las provincias vascas.

En este sentido estaba la Ruta del Norte o del Cantábrico, en la que transportaban lana, madera y breá. Tempranamente Bilbao adquirirá el papel preponderante como zona de llegada de mercancías, apropiándose de cualquier relevancia que pudiera tener Santander.

Respecto al comentario anterior, sobre la conexión entre modelos constructivos de la zona estudiada y las provincias vascas, nos queríamos referir a una serie de casonas de clara influencia vizcaína localizadas en Canicosa de la Sierra y Hontoria del Pinar.

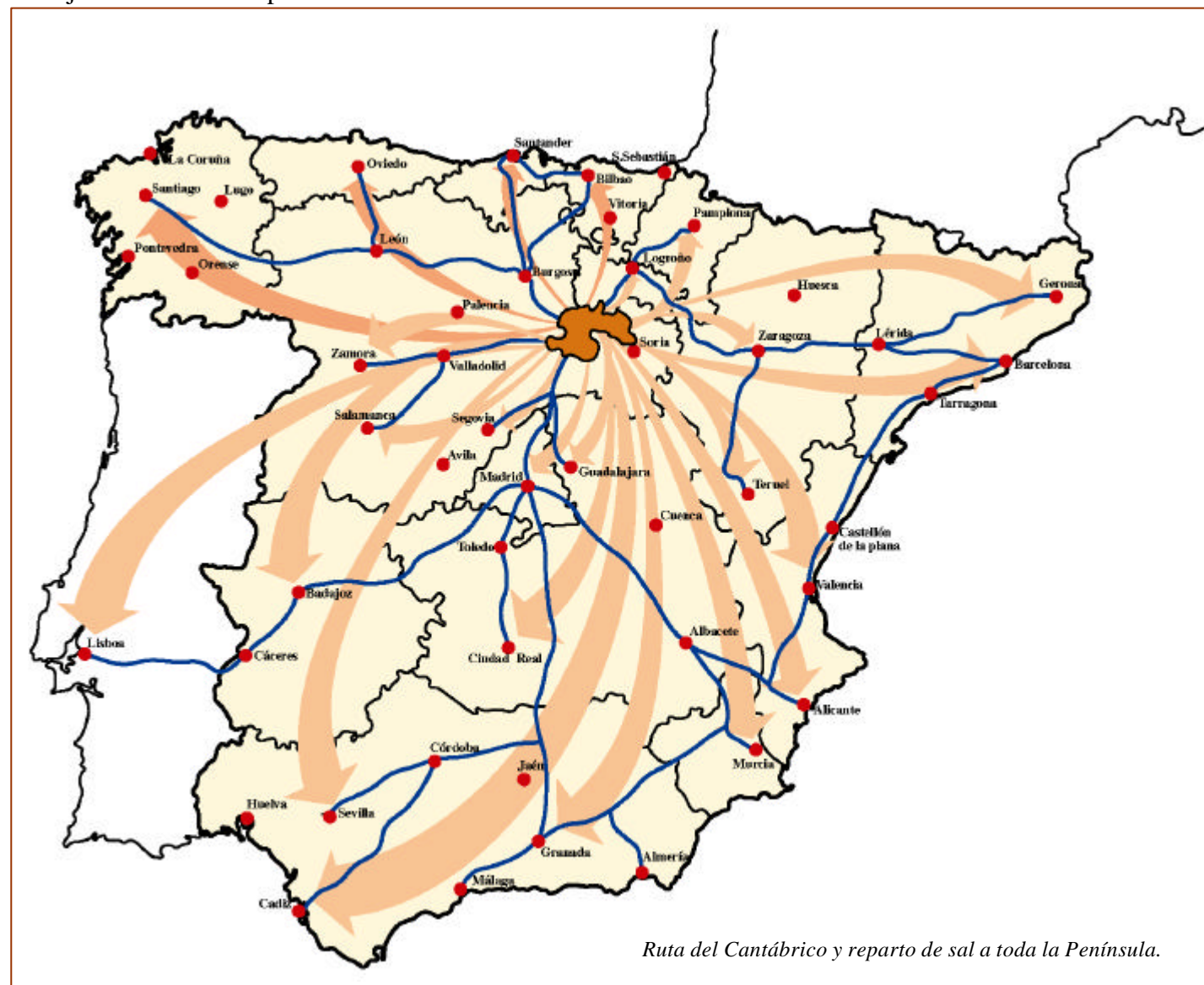


De la última nombrada no hemos encontrado referencias históricas que nos sirvan como explicación a la influencia vizcaína que reflejan, posiblemente capricho del carretero que la construyó, o simplemente que se tratara del mismo maestro de obras que proyectó las de Canicosa de la Sierra.

Sobre las tres que aparecen en Canicosa, concentradas en un barrio periférico al núcleo urbano, sí hemos encontrado datos que justifiquen su coincidente morfología al menos en lo que a fachadas y cubierta se refiere con los caseríos vascos.

En el año 1717 se realizó una reforma en la ermita Virgen del Carrascal, sita en dicha localidad, trabajando como carpintero Diego de la Torre original de la Villa de Elorrio (Vizcaya). La aparición en otros documentos posteriores, concretamente libros de cuentas sobre otras reformas y construcciones, de los vizcaínos, puede indicar que se dedicaran a la construcción. Basándonos en las fechas de construcción de las casas que nos ocupan, alrededor de 1740, creemos que los vizcaínos registrados en los libros de cuentas y en libros de bautizados, fueron los constructores de éstas.

No aparecen más ejemplos posteriores ni de casonas, ni de registros de cualquier tipo a su nombre, lo que señalaría que por falta de trabajo abandonaron el pueblo.



Ruta del Cantábrico y reparto de sal a toda la Península.



La ruta más utilizada por los carreteros burgo-sorianos fue el llamado Camino de la Horadada, desde Burgos, por Villímar, Poza, Oña, Trespaderne, Mijangos y Nofuentes, a Medina de Pomar.

Precisamente en Medina esta ruta conflúa con la llamada Camino de los Hocinos. La vía seguía las Parameras de la Lora, Peñahorada, Hontomín, Cernégula, el Almiñé, valle de Valdivielso, Bisjueces. Medina o Villarcayo, Villasante-Bercedo, y de aquí por un ramal hacia Laredo y por otro a Bilbao. Posteriormente, esta ruta entró en una acusada decadencia en favor del Camino de Orduña.

La ruta de San Sebastián se utilizó en los años que duró la Guerra de las Comunidades con Carlos I, transportando cañones y artillería desde Fuenterrabía.

A la Junta y Hermandad de la Comarca de Burgos-Soria, le correspondía el recorrido ordinario de las provincias de Castilla la Vieja y León (Santander, Burgos, Logroño, Soria, Segovia, Ávila Valladolid, Palencia, León, Zamora, Salamanca), Madrid como capital y parte de otras provincias de manera circunstancial (Vizcaya, Álava y Guipúzcoa).

Siguiendo la ruta de Castilla la Vieja y León, por las provincias que en el pasado las integraron, los carreteros transportaron sal, madera, lana, grano, vinos. etc.

Dentro de la región, por supuesto, las provincias con mayor número de recorridos fueron Burgos y Soria, debido a la demanda de las propias ciudades, sobre todo de madera y piedra, para la construcción de cuarteles, conventos, iglesias, o ampliaciones de las catedrales de Burgos y Burgo de Osma.

Otro de los itinerarios más importantes giraba en torno a Castilla la Nueva y, sobre todo, Madrid, ya que la Corona y su Corte, demandaba constantemente la asistencia de los carreteros de todas las hermandades peninsulares.

Sería casi imposible mencionar todos y cada uno de los viajes que realizaron estos hombres con sus carretas y sus bueyes, aunque se pueden encontrar muchos de ellos en los archivos de la zona. En éstos se encuentran registrados la mayoría de los viajes realizados por los componentes de la Hermandad de Burgos-Soria.

Los viajes que efectuaban los carreteros de la Hermandad que nos ocupa, estaban programados de antemano. Tenían que aprovechar al máximo los largos viajes, sacándoles el máximo rendimiento, de forma que la carreta nunca fuera vacía. Por ello algunas veces se tenían que desviar de su ruta debido al fallo de su mercancía.

Como resumen a lo descrito anteriormente, destacamos a continuación únicamente, los destinos más importantes a los que llegaron y cual era la mercancía transportada.

A las ciudades más importantes del Cantábrico, llevaban desde la Sierra, lana de los lavaderos castellanos, aunque más importante era la madera, que se utilizaba para la construcción de algunas embarcaciones y a la que acompañaban como carga el betún de Quintanar de la Sierra, utilizado en los astilleros para embadurnar los barcos. El viaje de vuelta se aprovechaba para traer hierro y sal.



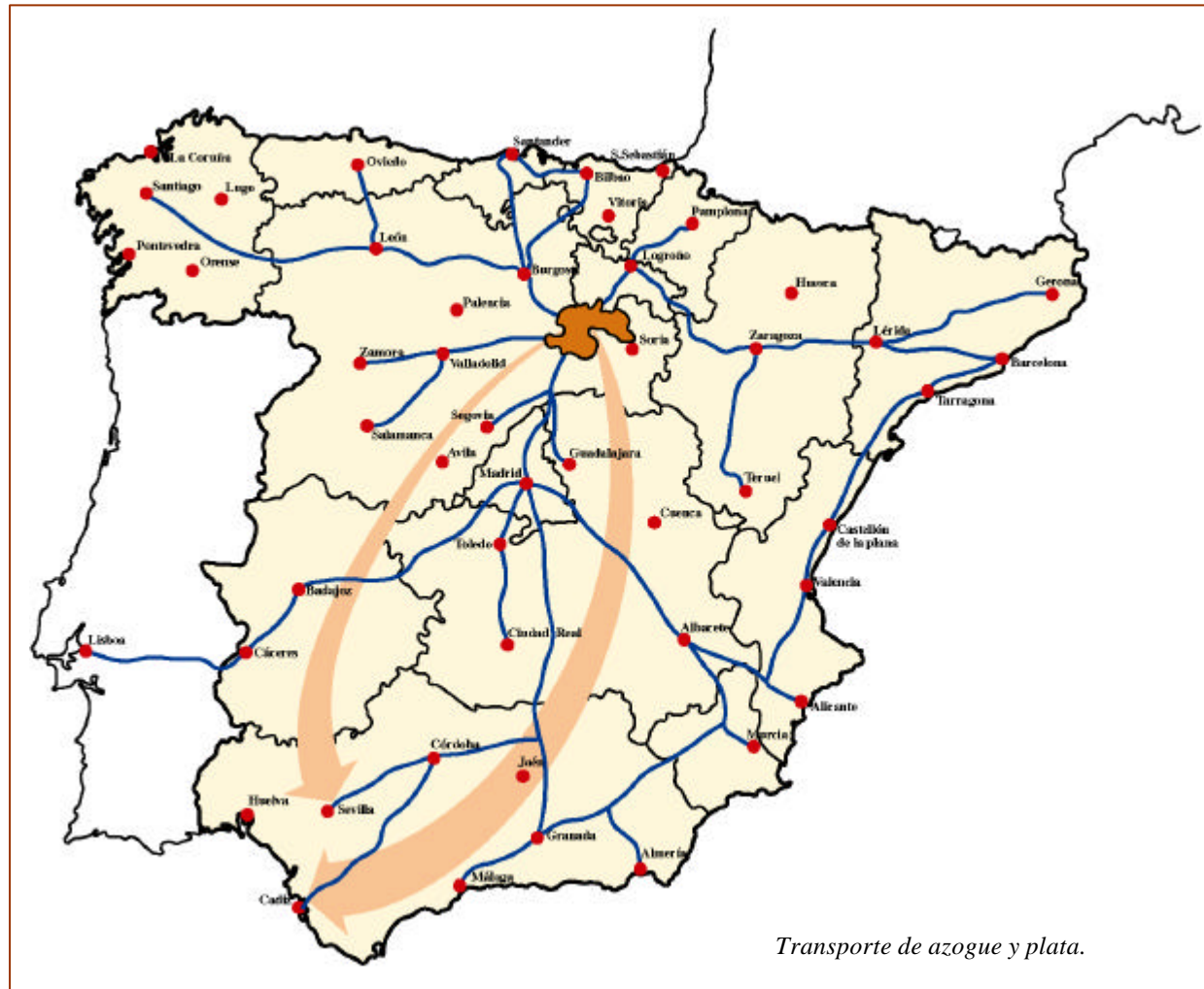
Mercancías de provisiones en época de guerra.

Posteriormente como genero público, repartían la sal desde las salinas a toda la geografía española, (mercancía encargada a la Hermandad Burgos-Soria).

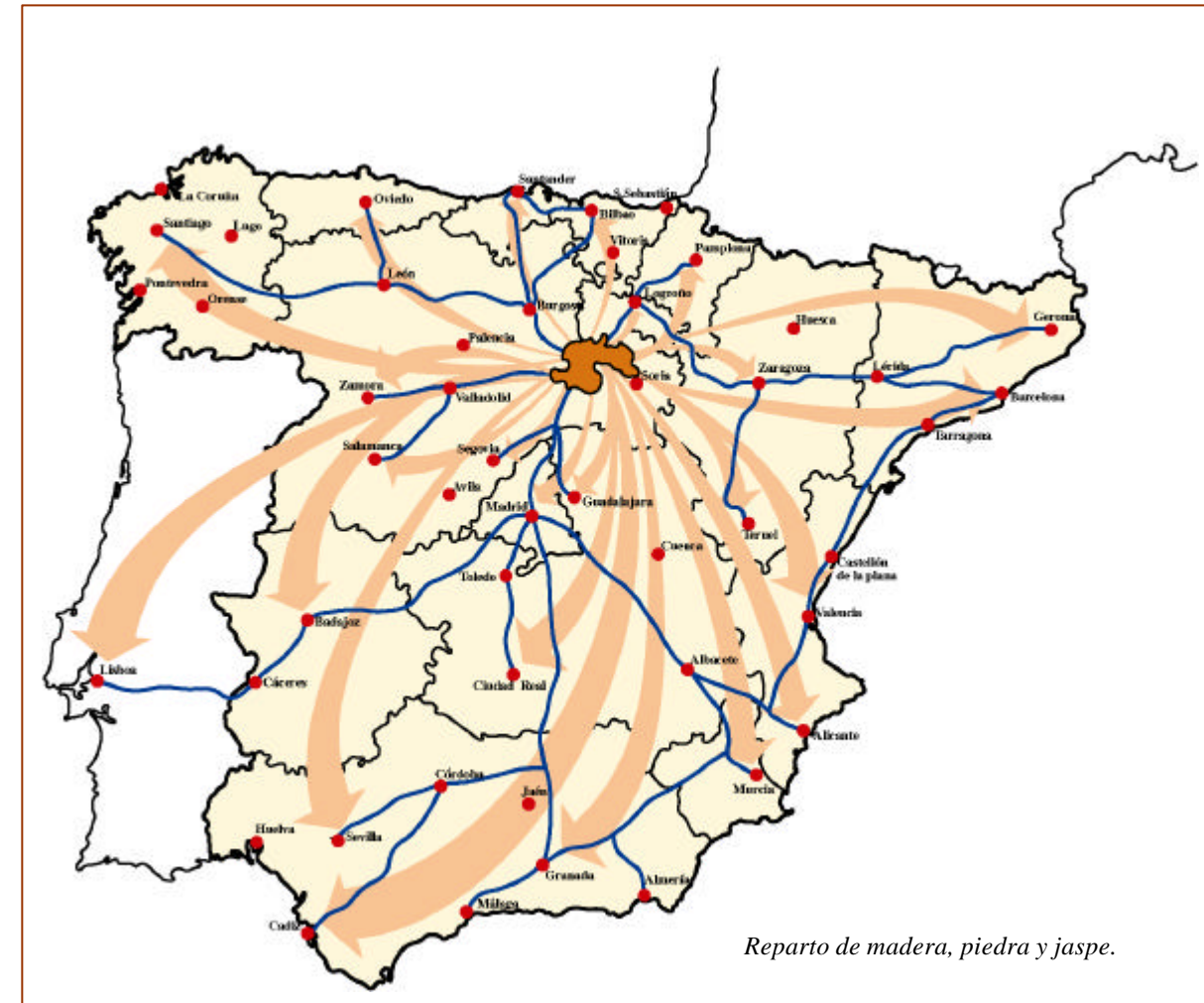
La materia prima más abundante en la tierra de pinares, era y es, la madera de pino albar. Otros materiales también predominantes en la zona son el jaspe y la piedra.

Debido a ello, en la mayoría de los viajes, las carretas se cargaban con dichos materiales y se repartían por toda la península.

Podríamos decir que la piedra, jaspe y madera que componían los principales edificios de la época, habían pasado antes por los ros de la Hermandad Burgos-Soria.



Transporte de azogue y plata.



Reparto de madera, piedra y jaspe.

En el viaje de vuelta generalmente, se traían cereales.

En épocas de guerra, llevaban artillería y munición a la Guerra de Granada, a la Guerra de las Comunidades y a la Guerra de la Independencia. Pero no sólo fue material de guerra lo que se transportó, sino que también se llevaron alimentos y grano para la armada invencible en la Guerra de Cataluña y en la de Portugal.

Otros viajes muy importantes, fueron en los que iban cargados de azogue (mercurio), con destino a Cádiz y Sevilla, para llevarlo a América y usarlo en el tratamiento de la plata. Este material lo subían en su vuelta desde Andalucía.

No todos los viajes se hacían con la carreta llamada “de puerto a puerto” (para largas distancias), sino que también existían muchos carreteros que usaban las “churras” (para distancias cortas), transportando por los alrededores y dentro de la provincia, todo tipo de mercancías.

Una carretería, en forma de convoy, estaba integrada por un grupo de 25 a 30 carretas. Cada carreta con tres bovinos, uno de repuesto, y al cuidado del grupo iban seis o siete carreteros, correspondiendo el cuidado de cinco carretas a cada uno. Existían diferentes categorías entre ellos, recibiendo el nombre de *mayoral*, *aperador*, *pastero*, *gañán* y los ayudantes de los anteriores.

Para finalizar mostramos un texto publicado en la revista “Rialares” (Nº 6), extraído de la R.F.E. en Mayo de 1991, que es una descripción de la febril actividad reinante en las obras de El Escorial, donde los carreteros llevaban la madera extraída de los pinares serranos pro mandato real. Nos sirve para hacernos una idea de la importancia de la labor de la carretería, en la actividad mercantil de siglos pasados.

“La multitud de la carretería, carreteros y bueyes, era también de consideración, por la puntualidad con que acudían á sus horas concertadas, proveyendo á las grúas de todo cuanto necesitaban; se veían cada día traer piezas grandes, basas, cornisas, capiteles, pedestales, dinteles, jambas y otras piezas de tan descomunal grandeza, que no las meneaban menos que siete ó nueve pares de bueyes, y algunas doce, muchas veinte, y no pocas cuarenta; aquí era de ver mucha una procesión, ó un rosario tan largo de estos bueyes, ensartados tan iguales y tan parejos, y tirar todos tan á punto de aquella pesada carga, que parecía entenderse para arrancar con ella, y cuando esto no era muy á una, acontecía arrancar del casco los cuernos de los que quedaban faltos ó postreros”.

