

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)

MÁXIMO DIAGO HERNANDO (*)

En la Corona de Castilla durante el período preindustrial fueron numerosas las comarcas de montaña en las que, debido a que las condiciones edafológicas y climáticas no permitían el cultivo del cereal, o no lo hacían suficientemente rentable, el grueso de la población tuvo que buscar sus principales medios de sustento en el desempeño de actividades de los sectores secundario y terciario, o de algunas del primario fuertemente orientadas hacia el mercado, como era el caso, por ejemplo, de la ganadería ovina trashumante. Estas actividades fueron muy variadas, como variados fueron también los modelos de especialización que arraigaron en las distintas comarcas en particular, que desencadenaron procesos de desarrollo económico y diferenciación social de muy diversa intensidad.

Un modelo de especialización al que hasta ahora se ha dedicado escasa atención por parte de los investigadores, tanto medievalistas como modernistas, es el que podemos constatar en comarcas serranas con abundante vegetación arbórea, en especial de pinos, robles y hayas, donde la mayor parte de sus vecinos optaron por un modo de vida basado en la explotación de la madera. No en todas partes la explotación maderera se realizó de manera semejante, ni propició el desarrollo de idénticas realidades socioeconómicas, aunque la falta de estudios monográficos no permite tampoco profundizar en la apreciación del grado de diversidad. A título meramente ilustrativo cabe hacer constar que en las comarcas de la serranía conquense,

(*) *Instituto de Historia. CSIC. Madrid*

- Revista Española de Estudios Agrosociales y Pesqueros, n.º 217, 2008 (49-71).

pertenecientes a las jurisdicciones de Moya y Cuenca, alcanzó gran desarrollo ya en el período bajomedieval el aprovechamiento maderero del territorio, que dio lugar a importantes exportaciones al reino de Valencia, realizadas de forma preferente a través de los cauces fluviales. Y como rasgo peculiar del modelo de aprovechamiento consolidado en esta comarca se ha de destacar el hecho de que entre sus beneficiarios hubo personajes poderosos de la escena política, como el infante Fernando de Antequera o la propia reina Isabel, segunda esposa de Juan II, quienes exportaron al reino de Valencia varios miles de cargas de madera, aprovechándose de mercedes recibidas del monarca castellano (1).

Por el contrario, en otras zonas de la Corona de Castilla donde ya desde el período medieval comenzó a adquirir importancia la explotación maderera orientada al comercio a larga distancia y a la exportación, los promotores y beneficiarios de la misma fueron exclusivamente campesinos vecindados en los lugares próximos a los bosques donde la madera era cortada. En concreto éste es el caso de la comarca que hemos escogido para su análisis en el presente trabajo, la de los Pinares de Soria y Burgos, donde tuvo su origen la célebre Hermandad de Carreteros, que agrupó desde fines del siglo XV hasta comienzos del siglo XIX a un elevado número de personas dedicadas a la prestación de servicios de transporte de mercancías por carretas (2). Esta comarca, en efecto, presentó la peculiaridad de que allí el aprovechamiento de la madera, además de proporcionar el sustento a una parte importante de la población campesina, propició en una segunda fase el desarrollo de otra actividad muy estrechamente relacionada con él, la del transporte por carretas, que finalmente terminó erigiéndose en la principal sustentadora de la economía comarcal.

En este trabajo nos hemos propuesto llamar la atención sobre algunas peculiaridades de este singular modelo de especialización económica comarcal, que persistió durante varios siglos, y contrasta con los que se adoptaron en otras comarcas próximas en las que la menor abundancia de bosques aptos para el aprovechamiento maderero impulsó a la población a buscar otras alternativas de especialización, que reservaron un mayor papel al transporte con bestias de carga, la producción pañera o la cría de ganado ovino trashumante (3).

(1) *Breves referencias al respecto en Diago Hernando, Máximo (2001), pp. 69-72. Vid. también Ferrer Mallol, M^a. T. (1990), pp. 518 y ss.*

(2) *Gil Abad, P. (1983). Y Tudela, J. (1963).*

(3) *Una comarca serrana próxima a la aquí analizada en la que se consolidó un singular modelo de especialización caracterizado por un notable desarrollo de la arriería, la industria textil y la ganadería trashumante, es la de la Tierra de Yanguas. Vid. Diago Hernando, M (2005).*

1. REGULACIÓN DEL APROVECHAMIENTO MADERERO EN RÉGIMEN COMUNAL

La comarca pinariega que en la actualidad se encuentra repartida entre las provincias de Soria y Burgos constituía en el período bajo-medieval un territorio muy complejo desde el punto de vista de su organización jurisdiccional, y lo continuó siendo en sus líneas básicas hasta el fin del Antiguo Régimen. Había en ella tanto lugares pertenecientes al realengo como villas de señorío laico y eclesiástico. Estas últimas eran, no obstante, las más numerosas, destacando por su implantación como titulares de señorío jurisdiccional en la zona dos instituciones en particular: la mesa episcopal de Osma y el monasterio benedictino de San Pedro de Arlanza. A partir del siglo XVI la puesta a la venta por Felipe II, previa obtención de licencia del Papa, de los lugares de señorío pertenecientes a estas instituciones eclesiásticas propició la expansión del señorío laico en la comarca, aunque algunos lugares, como Abejar o Cabrejas, aprovecharon la ocasión para incorporarse al realengo, mediante la compra de su propia jurisdicción. No es nuestra intención, no obstante, entrar aquí a ofrecer una reconstrucción detallada del mapa jurisdiccional de la comarca y su evolución. Para los efectos que nos interesan basta con llamar la atención sobre el contraste que se advierte entre el gran bloque jurisdiccional que conformaba la Tierra de Soria, por un lado, y el resto del espacio pinariego, caracterizado por la fragmentación jurisdiccional, por otro. Este fuerte contraste nunca podemos perderlo de vista a la hora de dar cuenta de los modelos de regulación del aprovechamiento de las importantes masas forestales existentes en esta comarca que estuvieron vigentes en ella entre los siglos XIII y XVIII, período de larga duración en el que centraremos nuestra atención en el presente trabajo. En efecto, el régimen de aprovechamiento de la parte de dichas masas forestales integrada en el ámbito jurisdiccional de la Tierra de Soria presentó notables peculiaridades en relación al vigente en el resto del territorio. La razón estriba en que el extenso espacio forestal existente en la Tierra de Soria tuvo en su mayor parte la consideración de bien realengo, que podía ser aprovechado por todos los vecinos de la ciudad y de las aldeas de su jurisdicción, conforme a las normas fijadas por el concejo cabecera. Por el contrario, en el resto del territorio, en la mayor parte de los lugares, el aprovechamiento del término estaba reservado para los propios vecinos, con exclusión de todos los demás, salvo que existiesen acuerdos entre varios lugares para compartir el aprovechamiento de determinados términos limítrofes, que en cualquier caso no solían afectar a los aprovechamientos forestales.

Por falta de estudios monográficos, no se conoce en detalle el modelo regulatorio de los aprovechamientos madereros vigente en las villas pinariegas de Soria y Burgos dependientes de señorío eclesiástico durante el período bajomedieval. Por ello, hemos preferido centrarnos en el presente trabajo en dar cuenta del que se adoptó en la Tierra de Soria, el único espacio perteneciente al realengo en toda la comarca hasta mediados del siglo XVI, el más extenso, y el que, en el estado actual de las investigaciones, conocemos con mayor detalle (4). El factor fundamental que determinó el régimen de aprovechamiento forestal de este territorio fue el carácter de tierras de propiedad pública de la mayor parte de sus masas arbóreas, pues apenas alcanzaron extensión los bosques de propiedad privada (5). Dentro del conjunto de masas forestales existentes en el ámbito jurisdiccional abarcado por la Tierra de Soria no todas ellas, sin embargo, pese a ubicarse en tierras de propiedad pública, podían aprovecharse de idéntica manera. A este respecto se ha de diferenciar básicamente entre las que formaban parte de los realengos y las que se localizaban en términos que habían sido concedidos en régimen privilegiado a determinadas aldeas, para que se aprovecharan exclusivamente de ellos sus vecinos.

Los términos realengos de la Tierra de Soria incorporaban extensas superficies arboladas, en las que abundaban los pinos, robles y hayas, especies todas ellas adecuadas para el aprovechamiento maderero. En el fuero de Soria quedó regulada de forma bastante pormenorizada la forma en que los vecinos de la ciudad y de sus aldeas podían abastecerse de leña en estos términos para atender sus necesidades domésticas, y se fijaron las multas exigibles a quienes cortasen en ellos árboles de leña verde, los destrozasen o los quemasen. En líneas generales la normativa foral persiguió el objetivo de reservar a los vecinos de la jurisdicción el usufructo de los montes realengos, a fin de garantizar que quedasen satisfechas sus necesidades primarias de combustible, y de madera para la construcción de sus casas, enseres domésticos y aperos de labranza, evitando que compitiesen con ellos los forasteros. Y por este motivo se fijaron multas de muy superior cuantía para quienes entrasen a cortar leña o madera desde fuera de la jurisdicción. De este modo se proporcionó a las economías cam-

(4) Entre otros trabajos que abordan esta cuestión cabe destacar Asenjo González, M. (1999). Y Diago Hernando, M. (1993).

(5) Apenas se ha prestado atención a la identificación y análisis de los bosques de propiedad privada en la España del Antiguo Régimen. Interesa a título comparativo el panorama global que sobre la importancia relativa de bosques de propiedad pública y bosques de propiedad privada en Francia ofrece Garnier, E. (2003).

pesinas un importante apoyo, sin el cual muchos hogares habrían tropezado con notables dificultades para sobrevivir, dado el rigor de la estación invernal soriana.

Mucha más importancia desde el punto de vista económico que la obtención de leña destinada al uso como combustible en los hogares campesinos tuvo el corte de madera para su comercialización. Este uso quedó, sin embargo, escasamente reglamentado en el fuero, por lo que cabe presumir que durante gran parte del Medievo se desarrolló en un marco caracterizado por una extrema permisividad de las autoridades locales hacia los cortes indiscriminados de madera. Inicialmente este modelo de aprovechamiento resultaría factible porque la población asentada en tierras sorianas debía ser escasa, y los recursos forestales abundantes. Varios indicios nos llevan a presumir, sin embargo, que, en el transcurso de la segunda mitad del siglo XV, la presión ejercida por una población en aumento, que roturaba nuevas tierras para atender la creciente demanda de cereal, y que además se lanzó en las comarcas serranas a invertir a gran escala en la cría de ganado ovino trashumante, como consecuencia del despegue de las exportaciones de lana fina a Flandes, provocó la aparición de los primeros conflictos por el aprovechamiento de los términos realengos entre grupos sociales con diferentes intereses económicos, que se fueron agravando con el transcurso del tiempo. En este contexto se ha de explicar, por tanto, la decisión tomada por el concejo de Soria de promulgar unas ordenanzas en el año 1497, que, complementando las disposiciones del fuero, regulasen con mayor precisión y rigor el aprovechamiento de los términos realengos, para poner freno a la multiplicación de conflictos que en torno al mismo se estaban generando entre los diferentes sectores de la población. Quienes redactaron estas ordenanzas apostaron decididamente por favorecer los intereses de los ganaderos, concediendo prioridad al objetivo de conservar los pastos, y provocaron por ello una fuerte reacción de oposición en numerosas aldeas, localizadas en su mayoría en las comarcas serranas, que confiaban en poder ampliar sus tierras de cultivo mediante roturaciones en los términos realengos. Pero, además de la preservación de los pastos, con estas ordenanzas también se trató de garantizar la del arbolado existente en los montes realengos, por lo que por primera vez contemplaron la imposición de restricciones a las cortas indiscriminadas de madera que hasta entonces habían podido practicar todos los vecinos. Introdujeron, en efecto, un drástico incremento de las multas previstas en el fuero por corta de leña y madera, al que inmediatamente se opusieron los concejos aldeanos de Duruelo, Covaleda, Saldue-

ro y Derroñadas, que iniciaron a raíz de la promulgación de dichas ordenanzas un pleito contra el concejo de Soria en la Chancillería de Valladolid. En un memorial presentado en esta instancia por su procurador, Juan Sánchez de Montenegro, vecino de Vinuesa, estos concejos se quejaban en concreto de que las nuevas ordenanzas «les defienden que non corten nin tajen la madera de los dichos montes so grandes calonnas e penas», y, para el caso de que ya la tuviesen labrada y traída a su casa, les imponían «que non puedan usar della libremente nin la puedan sacar del termino de la dicha çibdad, que sy la sacaren que la ayan perdida». La consecuencia de esto era que

No les dexan en que vivir cosa alguna en que se puedan mantener, aun commo ay entre ellos los dos partes, y más, de los vesinos e moradores de los dichos lugares que no tienen otra arte nin trato ni fazienda de que bevir salvo el labrar de la dicha madera e la sacar a vender por vuestros reynos a las partes e lugares do mejor les estuviere.

El motivo principal de su desacuerdo radicaba en la drástica subida de las multas, que consideraban injustificada y abusiva, argumentando que lo dispuesto en el fuero no podía ser modificado, a pesar de que ya habían pasado más de dos siglos desde su redacción. Y, en efecto, la subida había sido notable, pues, en primer lugar, se dispuso que por cada pino que se cortase, tanto grande como pequeño, se habían de pagar 7,5 mrs. cuando en el fuero se fijaba esta misma cantidad de multa para todos los árboles –pinos, hayas y robles– que un hombre pudiese cortar con un hacha durante todo un día. Y por otra parte, se fijó una pena de 30 mrs. por cada carga de leña que se cortase y sacase de los «montes nuevos», y de 60 mrs. por cada carretada, cuando la ley del fuero imponía una pena máxima de 7,5 mrs. por todo lo que un hombre cortase con un hacha durante todo un día, tanto si lo sacaba en bestia como si lo sacaba en carreta.

Esto nos demuestra que a fines del siglo XV la cuantía de las penas fijadas en el fuero para el corte de madera y leña ya no tenían efectividad disuasoria, y el aprovechamiento maderero de los montes realengos apenas resultaba oneroso para los vecinos de las aldeas especializados en la explotación maderera con fines comerciales, que, por consiguiente, se empeñaron en mantener el *statu quo*. Y en defensa de su postura alegaron que no era cierto el argumento ofrecido por el concejo de Soria para justificar la subida de las penas, que sostenía que «a cabsa de cortar por el pie las ayas y los pynos y los robres para faser la dicha madera los dichos montes estaban destruidos e se destruian de cada día», pues, por el contrario, según ellos,

se podía fácilmente demostrar que «los dichos montes no están destruidos por las cortas que los dichos mis partes y los otros vesinos comarcanos an fecho».

El conflicto desencadenado a raíz de la promulgación de las ordenanzas de 1497 fue el primer choque importante que se planteó en torno al aprovechamiento maderero de los términos realengos entre las aldeas de la Tierra de Soria dedicadas a la carretería y a la explotación comercial de la madera, por un lado, y el concejo soriano, apoyado por la mayor parte de los sexmos, en los que la población vivía de la labranza en un marco de economía de subsistencia, por otro. Pero en adelante estos enfrentamientos continuaron repitiéndose con relativa frecuencia, pues en el transcurso de los siglos XVI, XVII y XVIII las empresas de carretería de los vecinos de las aldeas pinariegas experimentaron un notable desarrollo, que sin duda incrementó la demanda de madera. Y buena prueba de ello nos la proporcionan las noticias sobre pleitos seguidos en la Chancillería de Valladolid entre concejos como el de Duruelo, que defendió con tenacidad su derecho a poder cortar madera en los montes realengos, y el de Soria, con frecuencia apoyado por la propia Universidad de la Tierra, que en este punto asumió la defensa de los intereses del sector mayoritario del campesinado soriano, dedicado a la labranza. Pero, a pesar de todo, las cortas incontroladas en los montes realengos continuaron practicándose de forma continuada a lo largo de toda la Edad Moderna, entre otras razones porque las medidas de vigilancia puestas en práctica por el concejo de Soria eran claramente insuficientes. Y esta situación sólo comenzó a alterarse de forma significativa a partir del siglo XIX, como consecuencia de la consolidación del régimen liberal (6).

Fuera de los términos realengos también existieron en la Tierra de Soria importantes masas forestales en los términos privilegiados reservados para el aprovechamiento de los vecinos de una determinada aldea en particular. No fueron muchas las aldeas que disfrutaron de este tipo de términos, pudiéndose destacar entre ellas dos, las de Duruelo y Covalada, que presentaron la particularidad de que prácticamente todos sus términos fueron privilegiados, es decir, reservados para el usufructo de sus propios vecinos, y que además estaban cubiertos en su mayor parte por masas forestales, sobre todo de coníferas. De este modo los vecinos de estas dos aldeas pinariegas tuvieron a su disposición para proveerse de madera el propio térmi-

(6) *Consideraciones al respecto en Pérez Romero, E. (1995).*

no privilegiado de su respectiva aldea, más los extensos montes realengos de la Tierra de Soria a los que podían acceder en igualdad de condiciones que los vecinos de la ciudad de Soria y de las demás aldeas de su jurisdicción. Y, en efecto, nos consta que así lo hicieron, pues fueron con diferencia las dos aldeas de Tierra de Soria más volcadas hacia una especialización en los aprovechamientos madereros, que garantizaron su medio de vida a la práctica totalidad de sus vecinos.

Dado que el usufructo de estos términos privilegiados estaba reservado a los vecinos de la aldea a la que habían sido asignados, con exclusión de todos los demás, tanto de la Tierra de Soria como de fuera de ella, la regulación de su aprovechamiento forestal adoptó hasta el fin del Antiguo Régimen una serie de rasgos peculiares, que la diferencian notablemente de la aplicada en los términos realengos, donde el derecho de usufructo lo compartían todos los vecinos de la ciudad y Tierra de Soria, y además era el concejo soriano el encargado de garantizar su vigilancia.

Ciertamente las fuentes documentales conservadas para fechas anteriores al siglo XVI son tan escasas que apenas permiten conocer en detalle los procedimientos de regulación del aprovechamiento maderero de los términos de Covalada y Duruelo, o de los montes concejiles de otras aldeas. Cabe presumir que durante los siglos XIV y XV, debido a que la presión ejercida sobre los montes para la corta de madera se mantendría todavía en unos niveles tolerables, porque las actividades económicas que requerían de esta materia prima estaban sólo empezando a ponerse en marcha, no se plantearía todavía de forma apremiante la necesidad de adoptar una política intervencionista en la regulación del aprovechamiento maderero de los términos reservados por privilegio a cada aldea. En los montes realengos ya vimos cómo hubo que esperar a los últimos años del siglo XV para que se iniciase esta política intervencionista. No se puede excluir que en aldeas como Covalada y Duruelo, en las que la supervivencia de la práctica totalidad del vecindario dependía del aprovechamiento maderero, se comenzase a aplicar una política más rigurosa en el control de las cortas en fechas más tempranas, pero la falta de documentación nos impide afirmarlo con seguridad.

En cualquier caso, atendiendo al contenido de las ordenanzas locales conservadas en Covalada a partir del siglo XVI, que han sido objeto de pormenorizados análisis por parte de los profesores Enrique

(7) Vid. Pérez Romero, E. (1995), pp. 129 y ss. Y Díez Sanz, E. (1995), pp. 76-9 y 115-6.

Díez Sanz y Emilio Pérez Romero (7), podemos comprobar que en esta aldea se adoptó una política rígidamente proteccionista en la regulación del aprovechamiento forestal de su término, que contrasta vivamente con la que tanto la propia Covalada como Duruelo, y otras aldeas de su entorno, propiciaban para los términos realengos. En efecto, estaba rigurosamente prohibido el corte incontrolado de pinos, debiendo por el contrario todos los vecinos interesados en cortar madera distribuirse por «cuadrillas», a cada una de las cuales se asignaba una parte del monte para su «corta», que se debía realizar bajo la directa supervisión de un jurado en cada cuadrilla. Este sistema de las cuadrillas trataba de garantizar que ningún vecino cortase muchos más pinos que los demás, al someterlos a un estricto control, y además contemplaba la imposición de graves penas a los infractores, entre las que figuraba la propia pérdida de la vecindad. Por lo demás, las ordenanzas de Covalada ofrecen la peculiaridad de que también contemplaron el hacer partícipes de los provechos madereros del término privilegiado del lugar a los vecinos que no tenían por dedicación económica principal la del corte de madera para su posterior elaboración y venta, como era el caso, por ejemplo, de pastores, ganaderos y carreteros, ya que allí no había ningún agricultor, por no resultar el término apto para el cultivo. En efecto, según nos informa Enrique Díez, todos éstos no entraban a formar parte de las cuadrillas, pero a cambio percibían el dinero obtenido de la venta en pública subasta de cierto número de pinos que cada año entregaban de forma gratuita a este efecto dichas cuadrillas. De este modo no se establecía ninguna discriminación entre los vecinos, sino que todos participaban de los provechos madereros del monte, unos de forma directa y otros de forma indirecta.

2. PRIMEROS TESTIMONIOS DE LA COMERCIALIZACIÓN DE LA MADERA: SIGLOS XIII Y XIV

La población de las aldeas pinariegas sorianas y burgalesas, por estar asentada en una comarca que por sus condiciones edafológicas y climáticas no favorecía la práctica del cultivo del cereal, debió verse impelida desde un primer momento a buscar sus fuentes de sustento en otras actividades económicas, entre las que inicialmente pudieron tener una notable importancia la cría de ganados, la caza, la pesca y diversas formas de recolección de productos silvestres, en un contexto de decidida orientación hacia la economía de subsistencia. Se trata en cualquier caso de una simple hipótesis, que las fuentes documentales conservadas para los siglos XI, XII y XIII, desesperadamente escasas, no permiten ni confirmar ni descartar, pues guar-

dan un absoluto silencio al respecto. Sí disponemos, no obstante, de indicios que nos llevan a presumir que ya en fechas muy tempranas estas sociedades campesinas dejaron de moverse exclusivamente en el horizonte de la mera economía de subsistencia, y buscaron una ampliación de sus medios de vida mediante la progresiva incorporación de sus economías familiares a la economía de mercado. Es decir, optaron por especializarse en la comercialización a largas distancias de una mercancía de la que había excedentes en sus lugares de origen, para así disponer del dinero con el que financiar la compra del cereal y otras mercancías de primera necesidad que precisaban para el sustento de sus familias. Y dicha mercancía no fue otra que la madera, de la que podían abastecerse de forma prácticamente gratuita en los extensos bosques que rodeaban sus aldeas, y que muy pronto comenzaron a transportar a distancias cada vez más largas con carretas que ellos mismos construían con aquella madera.

Uno de los primeros testimonios que hemos encontrado en la documentación que nos confirma que los vecinos de las aldeas pinariegas habían puesto en marcha el negocio de la comercialización de la madera nos lo proporciona un privilegio de Sancho IV, otorgado a los vecinos de Duruelo, aldea recientemente incorporada a la Tierra de Soria, que está fechado en Burgos el 15 de agosto de 1289. En él, en efecto, se recoge la denuncia presentada por el concejo de esta aldea pinariega contra los montaneros nombrados por el concejo de Soria para que tuviesen cargo de la vigilancia de los términos realengos de la jurisdicción, a los que acusó de que tomaban a los vecinos del lugar sus maderas «cuando iban con ellas a venderlas a los mercados» (8).

Informaciones algo más precisas sobre el desarrollo alcanzado por la comercialización de la madera por la población campesina de las aldeas pinariegas de la Tierra de Soria contienen algunos documentos del siglo XIV, que nos ponen en contacto con una actividad en pleno auge, que por fuerza debía llevarse practicando ya desde hacía tiempo. En concreto, cabe destacar en primer lugar un documento del año 1340, que recoge la comparecencia ante el oficial de la justicia de la villa de Ágreda de un vecino de Herreros, aldea de la Tierra de Soria, para denunciar, en su propio nombre y en el de los demás carreteros de las aldeas de esta jurisdicción, que no osaban traer carretas con madera por termino de Ágreda «para levar a vender para pagar los pechos que avemos de dar», debido a que en esta villa fronteriza con

(8) *Este privilegio de Sancho IV fue confirmado por los Reyes Católicos en Barcelona, 12-I-1493. Un traslado de este último documento en Archivo de la Chancillería de Valladolid, Pleitos Civiles, Varela, Fenecidos, C. 953-1.*

Aragón y Navarra se les obligaba a pagar un impuesto de 4 dineros por cada carreta, sin contar para ello con autorización del rey (9).

Este interesante documento nos pone de manifiesto, por tanto, que en las aldeas pinariegas de la Tierra de Soria la población, para disponer de dinero con el que, entre otras muchas cosas, poder pagar los impuestos debidos al rey, había comenzado a recurrir de forma sistemática a llevar a vender madera a otras partes, en cantidades relativamente importantes puesto que se hace referencia expresa a que la transportaban con carretas. Y el hecho de que entre los lugares a los que contemplaban dirigirse con sus carretas cargadas de madera figurase la villa de Ágreda nos permite presumir que muy probablemente habrían comenzado a exportarla a los vecinos reinos de Aragón y Navarra, más en concreto a las tierras llanas del valle del Ebro de ambos reinos, que eran las más deficitarias en este producto, puesto que, por el contrario, las comarcas pirenaicas de ambos reinos producían madera suficiente para autoabastecerse e incluso para exportar hacia las tierras llanas a través de los cursos fluviales.

La exportación de madera de los pinares sorianos a las tierras del valle del Ebro del reino de Aragón, y más en concreto a la ciudad de Zaragoza, queda, por otra parte, bien atestiguada por diversos documentos de la segunda mitad del siglo XIV, que no dejan lugar a duda sobre el hecho de que dicha actividad alcanzó en aquella época un fuerte desarrollo. Así, en primer lugar, un documento del año 1381 nos informa que un vecino de Duruelo, aldea de la Tierra de Soria, cuando regresaba a Castilla desde Zaragoza, a donde había transportado madera con sus carretas tiradas por bueyes, fue detenido en término de Tarazona por el guarda del puerto de esta ciudad aragonesa, quien le tomó 16 florines de oro y 24 reales de plata. Entonces el soriano le mostró una carta sellada del rey de Aragón por la que ordenaba que se permitiese a todos los carreteros castellanos que llevasen a Aragón madera, o cualquier otra mercancía, que pudiesen transitar libremente y sacar del reino monedas de oro y plata, a pesar de las disposiciones que lo prohibían. De lo que se deduce que la actividad de los carreteros castellanos como proveedores de madera para el reino de Aragón había alcanzado para entonces tal relevancia que el propio monarca aragonés había decidido potenciarla mediante la concesión de privilegios a dichos carreteros.

Otro documento de fecha un poco posterior abunda por lo demás en proporcionarnos noticias sobre los lugares de procedencia de

(9) Vid. Rubio Semper, A. (2001), doc. n.º. 161, *Ágreda, 19-VII-1340*.

estos carreteros. Se trata de un registro del cobro del impuesto aduanero de la «quema» en la aduana de Zaragoza que abarca los meses de mayo, junio, julio y agosto de 1386. En él queda constancia de la entrada en la capital aragonesa de más de 250 carretas cargadas de madera, conducidas por vecinos de Covalada, Duruelo, Herreros y Cidones, aldeas de la Tierra de Soria, y de Cabrejas del Pinar y Abejar, lugares que dependían entonces del señorío del obispo de Osma (10). Tal número de carretas en un espacio de tiempo tan breve resulta verdaderamente notable, y proporciona un indicio suficiente para aventurar que por estas fechas la población de estas aldeas pinariegas ya había dado el salto hacia su especialización en el aprovechamiento maderero de sus montes para la comercialización a gran escala de la producción, que por derivación les llevó después a dedicarse también al transporte de mercancías a larga distancia con carretas.

Sin duda debieron desarrollarse otras rutas de comercialización de la madera, dentro del extenso territorio de la Corona de Castilla, pero de momento no hemos tenido ocasión de encontrar en la documentación referencias precisas que nos hayan permitido avanzar en su identificación. Sólo cabe destacar que un documento del año 1482 deja plena constancia de que para entonces se había constituido una *Hermandad de Pinares*, de la que formaban parte los lugares de Palacios, Vilviestre, Canicosa, Quintanar y Regumiel, pertenecientes todos ellos a la actual provincia de Burgos, y Duruelo y Covalada, aldeas de la Tierra de Soria, que tenía por principal objetivo la defensa de los intereses de sus miembros en el negocio de la venta de madera, que practicaban con sus carretas por todo el territorio de la submeseta norte, desde Toro hasta Olmedo, pasando por Zamora, Palencia, León, Astorga, Valladolid, Medina del Campo y Medina de Ríoseco (11).

La documentación del reinado de los Reyes Católicos también proporciona pruebas de que otros lugares de la zona se habían especializado en esta actividad de la venta de madera, transportada con carretas. Uno de los ejemplos más destacados nos lo proporciona la villa de San Leonardo, dependiente entonces del señorío del monasterio de San Pedro de Arlanza, que en más de una ocasión se dirigió

(10) ACA (=Archivo de la Corona de Aragón), MR (=Maestre Racional), 2908-2. Los vecinos de Covalada, que fueron los más activos, efectuaron trece entradas con carretas en territorio aragonés. Los de Duruelo dos, los de Cidones una, los de Herreros una, los de Cabrejas tres, y los de Abejar una. Hay que hacer constar igualmente que aparecen dos individuos identificados como procedentes de la propia ciudad de Soria. Algunos de ellos efectuaron más de una entrada durante estos cuatro meses, como por ejemplo Juan Domingo, de Covalada.

(11) Asenjo González, M. (1999), p. 347.

a los reyes para manifestar que sus vecinos y los de sus aldeas, Casarejos y Navaleno, «porque estaban en tierra de montaña donde no se cogía pan», tenían como trato principal «llevar madera con sus carretas de unas partes a otras», por lo cual precisaban que no se les pusiesen trabas a la libre adquisición de cereal en los mercados, para poder atender las necesidades alimenticias de sus familias (12).

Hasta cuándo se prolongó esta situación de especialización en el transporte y venta de madera con carretas resulta muy difícil determinarlo con las fuentes de información disponibles. Es seguro, sin embargo, que ya a finales del siglo XV y principios del siglo XVI la mercancía transportada con las carretas por los vecinos de estos lugares pinariegos de Soria y Burgos había dejado de consistir exclusivamente en madera, y con el paso del tiempo fue abarcando una gama de productos cada vez más diversificada.

3. DIVERSIFICACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE TRANSPORTE DE LOS CARRETEROS DE LA HERMANDAD DE SORIA-BURGOS DURANTE LOS SIGLOS XVI Y XVII

Un documento del año 1497 nos corrobora que por aquella época era habitual que los carreteros transportasen, además de madera y leña, otros productos como carbón, lanas, hierro, sal, cereal y vino (13). Y otros testimonios documentales de principios del siglo XVI confirman que la mayor parte de la sal se transportaba entonces en carretas desde las salinas hacia los lugares de consumo (14). Lo que no aclara esta documentación es de dónde procedían los carreteros que prestaban estos servicios de transporte. Hay que esperar a fechas más avanzadas del siglo XVI para disponer de testimonios documentales abundantes que dejan constancia de la intensa actividad desplegada por los vecinos de los lugares pinariegos de las actuales provincias de Soria y Burgos integrados en la Hermandad de carreteros en el transporte a largas distancias de todas las mercancías incluidas en la anterior relación, y de algunas otras.

Las carencias de la documentación impiden, por lo tanto, fijar con un cierto detalle la cronología del proceso de desarrollo de la actividad carretera en esta comarca castellana, desde la perspectiva de la

(12) Vid. AGS (=Archivo General de Simancas), RGS (=Registro General del Sello), IX-1504. Y AGS, RGS, I-1522.

(13) AGS, RGS, IV-1522. *Confirmación de una carta dada en Medina del Campo, 13-IX-1497.*

(14) *Un testimonio en AGS, RGS, IV-1514. Provisión el corregidor de Molina y Atienza. Pedro de Alcázar, recaudador de las salinas de Atienza, había informado que la mayor parte de la sal que se sacaba de dichas salinas era transportada con carretas.*

diversificación de la gama de mercancías transportadas, a partir de una situación inicial de predominio aplastante de la madera. Por indicios cabe presumir, no obstante, que dicho proceso experimentó un notable impulso durante los siglos XVI y XVII. Así lo sugiere, por ejemplo, el fuerte incremento demográfico y de su capacidad contributiva que durante este período experimentaron determinadas aldeas carreteras, como, por ejemplo, Salduero, en Tierra de Soria, que duplicó su número de vecinos entre comienzos del siglo XVI y mediados del siglo XVII, pese a que en este último siglo la tendencia en la evolución de la población del interior del reino de Castilla fue de claro signo regresivo (15).

El asentamiento de la Corte en Madrid a partir de mediados del siglo XVI proporcionó sin duda un importante incentivo a los vecinos de estas aldeas pinariegas de Soria y Burgos para dedicarse al transporte con carretas de determinadas mercancías para las que se fue desarrollando una creciente demanda en este núcleo urbano que pronto se consolidó como el principal centro de consumo del reino. Entre dichas mercancías cabe destacar en concreto el carbón, producto voluminoso y pesado que no resultaba rentable transportar en bestias de carga, y para el que se desarrolló una fuerte demanda en la villa del Manzanares, que en un alto porcentaje fue satisfecha por carreteros sorianos, según se deduce de los datos aportados por Bravo Lozano (16). Pero, además de carbón, estos carreteros también transportaron a la capital del reino una variada gama de mercancías, desde hierro procedente de las provincias vascongadas (17), hasta pescado, adquirido por abastecedores madrileños en las ferias de Medina de Ríoseco (18), pasando por el cereal (19). No obstante, estas mismas mercancías también las hicieron llegar a otros muchos destinos, a veces muy alejados de sus puntos de partida, como por ejemplo la ciudad de Sevilla, por lo que el extraordinario

(15) *En 1528 Salduero tenía 53 vecinos, mientras que en 1656 se estimó que residían en esta aldea y en su barrio de Los Molinos unos 110 vecinos, «que trataban en la carretería y estaban incluso en la Cabaña Real». De estos vecinos se dijo además que «están muy aumentados de hacienda y caudales, y más bien andantes que en ningún tiempo». Vid. AHN (=Archivo Histórico Nacional), Consejos, leg. 25.651. Los repartos de impuestos por la Universidad de la Tierra de Soria entre las distintas aldeas confirman por otra parte que en el siglo XVII entre las principales contribuyentes destacaban aldeas dedicadas a la carretería como Duruelo, Covalada, Herreros y Salduero.*

(16) *Bravo Lozano, J. (1993). En especial pp. 86 y ss.*

(17) *Gran número de contratos firmados en 1636 por el mercader de origen vasco asentado en Madrid, Mateo de Horcasitas, con carreteros sorianos para el transporte de hierro desde Vitoria a Madrid, en AHPM (=Archivo Histórico de Protocolos de Madrid), 3833-712 y ss.*

(18) *Un ejemplo en AHPM, 2727-310, Madrid, 19-VII-1608. Dos carreteros de bueyes de Salduero, aldea de Soria, se obligaron a transportar desde Medina de Ríoseco a Madrid 900 arrobas de pescado a casa de Francisco Alonso, obligado del pescado de Madrid, a partir de mediados de septiembre.*

(19) *Un ejemplo en AHPM, 5370-963, Madrid, 7-VIII-1635. Cinco carreteros de Salduero, Cidones y Herreros se obligan a transportar a Madrid 1.050 fanegas de cebada del partido de Ayllón y Esteban Vela.*

incremento experimentado por la demanda del mercado madrileño en la segunda mitad del siglo XVI, y sobre todo en el siglo XVII, sólo en parte puede explicar el auge que vivió en estas fechas la carretería en las aldeas pinariegas de Soria y Burgos.

Un segundo factor que conviene tener en cuenta es el del fuerte incremento que en el transcurso del siglo XVI debió experimentar la demanda de servicios de transporte de lanas hasta los puertos del Cantábrico y del Mediterráneo, para su posterior exportación por vía marítima hacia Flandes y otros territorios ribereños del Atlántico, y hacia Italia. Ciertamente una parte de estas lanas sabemos que fueron llevadas a lomos de acémilas, entre otros por arrieros de las aldeas de la Tierra de Yanguas (20). Pero, a juzgar por los datos proporcionados por los fragmentarios protocolos notariales conservados, parece que el grueso de la producción destinada a la exportación fue transportada durante los siglos XVI y XVII en carretas desde los lavaderos hasta los puertos de destino, o, para ser más precisos, hasta algún punto cercano a los mismos, cuando la orografía interponía obstáculos para que dichas carretas pudiesen llegar hasta ellos. Y, por lo que toca al menos a la producción lanera de la región soriana, sabemos que fueron preferentemente carreteros vecinos de Vilviestre, Regumiel, San Leonardo y sus aldeas Navaleno y Casarejos, de Covalada, Duruelo y Salduero, aldeas de la Tierra de Soria, y de otros núcleos de población del entorno, los que se encargaron de transportarla desde los lavaderos sorianos hasta lugares próximos a los puertos de destino, aunque rara vez hasta los mismos puertos, pues el relieve ofrecía obstáculos que sus carretas no podían salvar, y era preciso cambiar de medio de transporte. Así, las lanas destinadas al puerto de Santander las solían transportar hasta el lugar de Corconte, cerca de Reinosa, mientras que las que tenían por destino los puertos de Bilbao y San Sebastián, o los de otras villas vascas, era habitual que las transportasen hasta la ciudad de Vitoria, la villa de Orduña, o alguna ciudad del sur de Navarra, como Corella. Y, por fin, en el caso de las que tenían por destino puertos del Mediterráneo, para ser exportadas a Italia, sólo se comprometían a llevarlas hasta la villa de Fuentidueña de Tajo, en la actual provincia de Madrid.

No obstante, estos carreteros no se dedicaron exclusivamente al transporte de lanas lavadas y ensacadas, sino que también, aunque en muy menor medida, prestaron servicios de transporte de lanas en

(20) Vid. *Diago Hernando, M. (2005)*.

sucio, desde los lugares del esquila hasta los lavaderos, cubriendo a veces distancias relativamente importantes, como las que separaban a Molina de Aragón y a diversos puntos del Sistema Central, en las actuales provincias de Segovia y Madrid, de los lavaderos de la ciudad de Soria y de su aldea, Vinuesa. Sobre su participación en el transporte de las lanas lavadas y ensacadas en los lavaderos de Segovia, Cuenca y Molina de Aragón, al no haberse explorado todavía los protocolos notariales de estas localidades, disponemos de bastantes menos noticias, pero alguna hemos localizado al menos en los protocolos notariales sorianos y madrileños, que confirman que su ámbito de actividad fue relativamente extenso, aunque tendieron a concentrar su actividad en la meseta.

Un tercer factor que ha de valorarse a la hora de explicar el fuerte impulso experimentado por la actividad carretera en las aldeas pinariegas de Soria y Burgos durante el siglo XVII, a pesar del declive económico que entonces afectó al conjunto del reino, radica en el fuerte incremento que experimentó a mediados de esta centuria la demanda de servicios de transporte con carretas por parte de la monarquía, para atender las necesidades de aprovisionamiento de los ejércitos que lucharon en las prolongadas guerras que se libraron en el escenario peninsular contra los catalanes y los portugueses. Por supuesto la prestación de estos servicios fue prácticamente impuesta a los carreteros como una obligación, pues, aunque les fueron remunerados, la falta de puntualidad a la hora de realizar los pagos alcanzó dimensiones preocupantes, y sin duda debió contribuir a colocar a muchos carreteros en una difícil posición financiera. Pero, en cualquier caso, favoreció un incremento de su actividad, y además predispuso a la monarquía favorablemente a la hora de concederles contraprestaciones en forma de privilegios, entre los que cabe destacar el que les eximía de la prestación del servicio militar.

Los mencionados, y otros muchos factores, propiciaron que la población de las aldeas pinariegas de Soria y Burgos, que inicialmente se había centrado en la comercialización de leña y madera por el interior peninsular, diversificase progresivamente su actividad, dedicando en proporción cada vez mayor las carretas que construía con la madera de sus montes a la prestación de servicios de transporte a larga distancia de una amplia gama de productos a una clientela cada vez más variada.

En el estado actual de las investigaciones poco más se puede precisar respecto a la cronología y otros aspectos fundamentales de este proceso. Las informaciones de las que hasta el momento disponemos resultan demasiado fragmentarias como para permitir un conoci-

miento detallado del régimen de funcionamiento de las «empresas» de carretería en el ámbito geográfico objeto de nuestra consideración. En concreto no podemos determinar hasta qué punto en ellas se combinó la tradicional práctica de la venta de leña y madera con la de prestación a terceros de servicios de transporte, que, según todos los indicios, fue adquiriendo cada vez más importancia en el transcurso de los siglos, hasta consolidarse como la actividad económica más lucrativa de cuantas practicaban los vecinos de las aldeas pinariegas. Tampoco tenemos un conocimiento preciso de cuáles eran las principales rutas en las que desarrollaron su actividad los carreteros de estas aldeas, ni sabemos de los procedimientos a los que recurrieron para optimizar sus viajes, para evitar la realización de largos trayectos de vacío, es decir, sin mercancías que transportar. Sólo si dispusiésemos de libros de contabilidad de alguna «empresa de carretería» podríamos paliar parcialmente este desconocimiento, pero resulta improbable que tal tipo de documentación se haya conservado, si es que alguna vez existió. Por el momento nos tenemos que conformar con un conocimiento superficial de las mercancías que solían transportar, las tarifas que aplicaban por sus servicios, y los plazos en que acostumbraban a cobrar el dinero que se les debía por los servicios prestados.

4. PERFIL SOCIOECONÓMICO DE LOS CARRETEROS Y RASGOS SINGULARES DE SU RÉGIMEN DE VIDA

Si es poco lo que sabemos sobre el funcionamiento desde el punto de vista económico de las empresas de carretería, tampoco es mucho lo que se ha conseguido averiguar sobre el perfil social de las familias vecindadas en las aldeas pinariegas que tenían en la carretería su principal medio de vida. Por el momento sólo disponemos de referencias de carácter impresionista, que nos informan sobre el perfil de algunos carreteros en particular, pero resulta imposible determinar hasta qué punto éstos representaban casos habituales o atípicos.

A mediados del siglo XVIII las informaciones del Catastro de Ensenada confirman que en las aldeas pinariegas la propiedad de las carretas estaba muy desigualmente repartida entre los vecinos, pues había unos pocos que llegaban a poseer más de 50, mientras que, por otro lado, cerca de la mitad tan sólo poseían una (21). Para los siglos XVI y XVII no hemos encontrado todavía documentos que nos pro-

(21) Vid. Pérez Romero, E. (1995) pp. 134-5.

porcionen una información tan detallada sobre la distribución de la propiedad de las carretas y del ganado vacuno de tracción entre los distintos vecinos, pero por indicios presumimos que entonces todavía no habían hecho acto de aparición los grandes «empresarios carreteros» del tipo de Pedro Jerónimo Pérez, vecino de Salduero, que según el Catastro poseía 58 carretas «de puerto a puerto», es decir, de las que realizaban largos recorridos, predominando por el contrario los pequeños y medianos propietarios, que con frecuencia se asociaban con otros convecinos suyos para poner a disposición de los clientes potenciales un mayor número de carretas cuando éstos precisaban transportar grandes lotes de mercancías de notable peso y volumen.

A través del análisis de los testamentos e inventarios *post mortem* de algunos de estos carreteros conservados en los protocolos notariales sorianos podemos profundizar en el conocimiento de su posición socioeconómica e incluso de algunos aspectos peculiares de su mentalidad, sobre todo desde el punto de vista de la religiosidad. En líneas generales todos ellos, salvo los pocos que lograron convertirse en grandes empresarios, practicaron un régimen de vida de fuerte singularidad, cuyo análisis ofrece un indudable interés desde el punto de vista antropológico. Su rasgo más sobresaliente radica en la exigencia de pasar gran parte del año ausentes de sus hogares, que imponía grandes sacrificios, oportunamente recordados en un memorial que la aldea de Salduero, en Tierra de Soria, presentó en la década de 1650 ante la monarquía, en el que se hacía constar que dicho lugar había incrementado significativamente el número de sus vecinos

por la granjería de la carretería, que les ha obligado a buscar modo de vivir saliendo de sus casas, dejando sus mujeres e hijos, andando trabajando sin volver a sus casas en uno ni dos años, quedándose muertos por los caminos y sus haciendas perdidas, cosa tan lastimosa que, siendo lo más natural el amor de la patria e hijos, les es preciso desterrarse de ella para poder vivir y sustentarse por no tener en dónde en dicho lugar (22).

Ciertamente, si exceptuamos a los grandes empresarios de la carretería, como el mencionado Pedro Jerónimo Pérez, todos los vecinos de las aldeas pinariegas que se dedicaron a esta actividad debieron ausentarse de sus hogares durante los meses de la primavera, verano y comienzos del otoño, para ponerse al frente de sus carretas y transportar con ellas las mercancías que les eran encomendadas. Sólo

(22) AHN, Consejos, leg. 25.651.

durante los meses del invierno, cuando el estado de los caminos impedía el tránsito de las carretas por los mismos, podían permanecer en sus casas con sus familias. Pero para algunos de ellos, los de más modesta posición económica, ni siquiera existía esta posibilidad, pues debían quedarse en las dehesas a donde eran llevados a invernar los bueyes que tiraban de las carretas, para estar al tanto de ellos. La mayor parte de estas dehesas se localizaban en la submeseta sur, o en tierras de Zamora y Salamanca, es decir, muy lejos de sus lugares de origen, por lo que cabe presumir que, en su mayoría, los encargados de quedarse al cuidado de los bueyes en invierno fuesen jóvenes solteros, que se encontraban en los inicios de su trayectoria profesional, y habían de hacerse cargo por consiguiente de las tareas más ingratas. Los individuos dedicados a la carretería precisaron, por otra parte, de un importante apoyo financiero para llevar adelante su actividad, que, debido a su marcado carácter estacional, les exigía realizar desembolsos relativamente importantes antes de recibir las compensaciones económicas por la prestación de sus servicios. En efecto, sólo podían transportar mercancías entre los meses de abril y noviembre, pero durante el invierno debían atender las necesidades de alimentación de sus familias y pagar por el arrendamiento de las dehesas a donde llevaban a pastar sus bueyes. Además debían invertir en la renovación de su cabaña de animales de tracción mediante la compra de novillos a intermediarios que adquirían grandes partidas en ferias y luego los revendían. Por todo ello generaron una importante demanda de crédito, sobre todo en la forma de préstamos a corto plazo, concertados en los meses del invierno o comienzos de la primavera, para su devolución a mediados del verano, cuando ya habían podido cobrar por los primeros servicios de transporte prestados. Este crédito les fue proporcionado en muy diversas instancias, habiéndose de destacar desde esta perspectiva el papel desempeñado por los núcleos urbanos de Soria y Madrid, que en el siglo XVII estaban estrechamente conectados desde el punto de vista financiero. Así, fue frecuente que hombres de negocios de Soria, por su propia cuenta o en nombre de prestamistas madrileños, adelantasen dinero a los carreteros para que éstos lo devolviesen en torno a la fiesta de Santiago en Madrid (23). Y, con bastante menos frecuencia, también se dio el caso de que se obligasen con muchos meses de adelanto a la prestación de determinados servicios de transporte con la condición de que se les adelantase dinero para atender sus necesidades de consumo durante

(23) *Breves referencias a esta práctica en Diago Hernando, M. (1999).*

el invierno, y para poder sacar a los bueyes de las dehesas en primavera (24). Por fin, la adquisición de novillos les fue con frecuencia facilitada por los propios intermediarios a quienes los compraban, que les solieron conceder aplazamientos de pago, permitiendo que el precio de los novillos comprados durante el verano fuese abonado en dos plazos, fijados en las fiestas de San Andrés, 30 de noviembre, del año del contrato, y de Santiago, 25 de julio, del año siguiente (25).

5. EL TRABAJO DE LA MADERA EN LAS ALDEAS PINARIEGAS

Además de las mencionadas, otra actividad que alcanzó notable desarrollo en las aldeas de la comarca pinariega de Soria y Burgos fue la del trabajo de la madera para su comercialización en forma de productos elaborados o semielaborados. A esta actividad se dedicaban los sectores más humildes de la población, que no disponían de medios suficientes para la explotación de carretas, pero al parecer también lo hicieron muchos de los carreteros durante los meses de invierno. Los objetos que fabricaban con la madera solían ser muy sencillos, tales como artesones y gamellas. Y en la mayor parte de los casos se limitaban a realizar los primeros trabajos de acondicionamiento de la madera en bruto, para después venderla como producto semielaborado a carpinteros y ebanistas.

Esta vertiente de la actividad de la población de las aldeas pinariegas no nos resulta, sin embargo, muy bien conocida por falta de documentación. Hay que esperar al siglo XVII para que por primera vez encontremos en los protocolos notariales sorianos contratos en un número relativamente importante, concertados por vecinos de aldeas como Covalada, que se obligaban a proveer a carpinteros vecinos de Soria de madera semielaborada, preferentemente en forma de ruedas y aros, recibiendo de ellos adelantos de dinero con el que poder atender sus necesidades de consumo durante los meses del invierno (26). Cabe la posibilidad de que contratos de semejante tenor se concerta-

(24) *Un ejemplo en AHPM, 5371-535, Madrid, 24-XI-1635. Simón González, vecino de Madrid, «maestro de hacer coches», se concerta con tres carreteros de Cabrejas del Pinar para que entre los meses de mayo y agosto siguientes le transportasen a Madrid desde Anover en torno a mil tablones de madera de álamo blanco. Los carreteros reciben a cuenta 1.000 reales, y Simón González se obliga a socorrerles con la cantidad de dinero que él tuviese voluntad, para sacar los bueyes en el mes de abril del invernadero. El resto del dinero lo abonará cuando le acaben de entregar los tablones.*

(25) *Vid. Diago Hernando, M. (En prensa).*

(26) *Un ejemplo de este tipo de contratos en Archivo Histórico Provincial de Soria, Protocolos Notariales, 610-1035-508, Soria, 15-I-1643. Andrés Escribano, el mayor, vecino de Covalada, se obliga a entregar a Diego Ortiz de Garay, maestro de carpintería, vecino de Soria, 20 ruedas de aros de panderas y cedazos, para la fiesta de Santiago de ese año. Recibe adelantados 100 reales.*

sen con carpinteros de otros núcleos urbanos del entorno, pero de momento no han podido ser localizados. Y también es prácticamente seguro que esta actividad ya se viniese practicando desde fechas muy anteriores, sin que haya quedado rastro alguno de la misma en la fragmentaria documentación que ha llegado hasta nosotros. En cualquier caso quedan todavía muchos documentos por expurgar, y por lo tanto cabe esperar que nuestros conocimientos al respecto puedan enriquecerse en el futuro, obligándonos a matizar muchas de las afirmaciones realizadas en el presente trabajo, que tiene un carácter meramente introductorio, y que sólo ha pretendido efectuar una contribución más a poner de manifiesto cómo en la Europa preindustrial el campesinado distó mucho de ser un homogéneo grupo de labradores sometidos a extracciones de carácter feudal por una nobleza volcada al desempeño de funciones militares y políticas.

BIBLIOGRAFÍA

- ASENJO GONZÁLEZ, M. (1999): *Espacio y sociedad en la Soria medieval. Siglos XIII-XV*, Soria.
- BRAVO LOZANO, J. (1993): *Montes para Madrid. El abastecimiento de carbón vegetal a la Villa y Corte entre los siglos XVII y XVIII*, Madrid.
- DIAGO HERNANDO, M. (1993): *Soria en la Baja Edad Media: Espacio rural y economía agraria*, Editorial de la Universidad Complutense, Madrid.
- (1999): «Juan García del Pozo y las relaciones económicas entre Madrid y Soria en el siglo XVII». *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 39: 183-212.
- (2001): «Introducción al estudio del comercio entre las Coronas de Aragón y Castilla durante el siglo XIV: Las mercancías objeto de intercambio». *En la España Medieval*, 24: 69-72.
- (2005): «Comerciantes campesinos en la Castilla bajomedieval y moderna: La actividad mercantil de los yangüeses entre los siglos XIV y XVII». *Historia. Instituciones. Documentos*, 32.
- (en prensa): «Comercio y finanzas en una ciudad castellana de la segunda mitad del siglo XVII: Los negocios de Juan Mateo Gutiérrez en Soria».
- DÍEZ SANZ, E. (1995): *La Tierra de Soria. Un universo campesino en la Castilla oriental del siglo XVI*. Siglo XXI, Madrid.
- FERRER MALLOL, M^a. T. (1990): «Boscos i deveses a la Corona catalano-aragonesa. Ss. XIV-XV». *Anuario de Estudios Medievales*, 20: 518 y ss.
- GARNIER, E. (2003): «La propriété forestière en France XVIe-XVIIIe siècle. Un vieux débat aux réponses complexes», en *Il mercato della terra secc. XIII-XVIII*, Le Monnier, Florencia: 445-462.
- GIL ABAD, P. (1983): *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de carreteros. Burgos-Soria*, Burgos.
- HEAD-KÖNING, A.-L. (2003): «Les alpages en Suisse: Typologie et accès à la propriété, rapport aux marchés, migrations (XVIe-début XIXe. Siècle)», en *Il mercato della terra secc. XIII-XVIII*, Le Monnier, Florencia: 315-336.

- MORENO FERNÁNDEZ, J. R. (1994): *El monte público en La Rioja durante los siglos XVIII y XIX: aproximación a la desarticulación del régimen comunal*. Logroño.
- PÉREZ ROMERO, E. (1995): *Patrimonios comunales, ganadería trashumante y sociedad en la Tierra de Soria. Siglos XVIII-XIX*, Junta de Castilla y León, Valladolid, 1995: 129 y ss.
- REY CASTELAO, O. (2004): «Montes, bosques y zonas comunales: aprovechamientos agrícola-ganaderos, forestales y cinegéticos», en Francisco José Aranda Pérez. *El mundo rural en la España Moderna*. Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, Cuenca: 907-964.
- RINGROSE, D. (1972): *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*. Tecnos, Madrid.
- (1987): *Imperio y península. Ensayos sobre historia económica de España (Siglos XVI-XIX)*. Siglo XXI, Madrid.
- RUBIO SEMPER, A. (2001): *Fuentes Medievales Sorianas. Ágreda II*, Diputación Provincial, Soria, 2001.
- SESMA MUÑOZ, J. Á. (2001): «El bosque y su explotación económica para el mercado en el sur de Aragón en la Baja Edad Media», en J. Clemente Ramos (Ed.). *El medio natural en la España medieval. Actas del I Congreso sobre ecohistoria e historia medieval*, Cáceres: 195-217.
- TUDELA, J. (1963): *La cabaña real de carreteros*. Separata del Homenaje a Don Ramón Carande, Sociedad de Estudios y Publicaciones, Madrid.

RESUMEN

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)

El autor realiza una contribución al estudio de las estructuras socioeconómicas de las regiones de montaña en la Europa preindustrial, prestando atención a un modelo de especialización económica basado en el aprovechamiento maderero de los montes de propiedad pública. Elige para ello la comarca de Pinares, en las actuales provincias de Soria y Burgos, donde sus vecinos, aprovechando los abundantes recursos forestales existentes, y forzados por la ineptitud de los terrenos para el cultivo del cereal o la vid, buscaron su sustento en actividades económicas basadas en el aprovechamiento de la madera, durante un largo período que abarca desde el siglo XIII y hasta el siglo XIX. En una primera fase su principal actividad consistió en llevar a vender madera a otros territorios de la Corona de Castilla y de fuera de ella. Pero después muchos de ellos se especializaron en la prestación de servicios de transporte a larga distancia de mercancías como lana, hierro, sal, cereal o carbón. Por fin, otros vecinos se especializaron en el trabajo de la madera para su posterior venta en forma semielaborada a carpinteros asentados en núcleos urbanos próximos.

PALABRAS CLAVE: Economías preindustriales. Comercio de madera. Transporte. Castilla. Soria. Burgos.

SUMMARY

A way of life based on the exploitation of wood resources in the crown of castile during the "ancient regime": wood trade and transport with carts in the region of Soria-Burgos (thirteenth to eighteenth centuries)

The author makes a contribution to the study of the social and economic structures of the mountain regions of preindustrial Europe, paying attention to a model of regional economic specialization based on the exploitation of public forests for the extraction of wood. He chooses the case of the region of «Pinares», in the provinces of Soria and Burgos, where its inhabitants, taking profit of the abundant forest resources of the region, and forced by the ineptitude of the land for the cultivation of corn and vineyard, based their domestic economies on the exploitation of wood, during a long period of time, from the thirteenth to the nineteenth century. In a first phase their main activity consisted in transporting and selling wood in other territories of the Crown of Castile. But later many of them specialized in the transport of other products like wool, iron, salt, corn or coal. And finally, others specialized in the work of wood for its commercialization as a semielaborate product among carpenters who lived in nearby towns.

KEYWORDS: Pre-industrial economies. Wood trade. Transport. Castile, Soria. Burgos.

