

LA ARRIERÍA EN LA MERINDAD DE SOTOSCUEVA.

PEDRO FERNÁNDEZ DÍAZ-SARABIA

Históricamente el transporte en Burgos –cuya capital ha sido calificada de ciudad de caminos por Nazario González– tuvo siempre una gran importancia económica y social. La carretería y la arriería, profesiones a través de las cuales se realizaba el comercio por tierra, fueron vehículos imprescindibles para la exportación de las lanas que propició la riqueza de Castilla en la época medieval e hizo de Burgos una potencia económica en Europa. A pesar de la carencia de caminos adecuados y suficientes, este tráfico, del interior de la meseta a los puertos del Cantábrico y viceversa, se siguió manteniendo e intensificando con los Austrias y los primeros Borbones. Para comprobar el peso que las dos citadas actividades, tan semejantes entre sí e idénticas en su finalidad, tenían a mediados del siglo XVIII en la economía burgalesa, basta simplemente con recordar el dato recogido por A. Matilla (1), en su estudio sobre el Catastro del marqués de la Ensenada, según el cual los arrieros, en sentido amplio, representaban, dentro de la llamada “producción de industriales y comercio”, el 10,93 % del total (2).

En la época de los Borbones y hasta que el desarrollo del ferrocarril les expulsó del mercado (3), el tráfico interior de mercancías,

(1) MATILLA TASCÓN, A. *La única contribución y el Catastro de Ensenada*, apéndice XI Madrid, Sucesores de Sánchez Ocaña.

(2) El epígrafe F del Catastro, referente a Industriales y Comercio, recoge 28 partidas. En el caso de Burgos, sobre un total de 23.211.074 reales de vellón, los arrieros generaban, en esta especie de producto interior bruto, 2.536.908 reales y sólo eran superados por Industrias de colonos en tierras eclesiásticas (6.162.217), Comerciantes al por mayor (2.613.534) y Salarios y administrativos (3.816.336).

(3) Es significativo el hecho de que el tráfico con carros coexistiera, en algunas zonas, con el ferrocarril, hasta entrado ya el siglo XX. Como caso concreto, re-

era realizado por profesionales que, según el medio de transporte utilizado fuese el carro o las caballerías, se calificaban de carreteros o arrieros. En cuanto a las vías utilizadas para canalizar el transporte, éstas se dividían en caminos de ruedas o caminos de herradura, según admitiesen o no el paso de las carretas.

De acuerdo con el perfil profesional de las personas dedicadas a esta actividad, Antonio Gómez Mendoza (4), coincidiendo con Ringrose (5), establece tres grupos. En el primero incluye a los arrieros trajinantes que, además de conducir las mercancías, las compraban y vendían y eran, a la vez, transportistas y comerciantes. Otra característica diferenciadora de este grupo era el reducido ámbito territorial dentro del que desarrollaban su actuación. El segundo era el de los "carreteros profesionales al servicio del gobierno" que, agrupados en la Cabaña Real de carreteros, gozaban de privilegios importantes. El último lo formaban los campesinos que, en la "estación muerta agrícola", ponían sus bestias de carga y vehículos de transporte en provecho de la economía general.

Los habitantes de las zonas norteñas burgalesas practicaron, desde tiempos muy remotos, estas actividades. Los testimonios bibliográficos en este sentido son abundantes. Manuel López Rojo (6) señala que, "paso obligado de carreteros, trajineros y arrieros, la llanada del Trema y Nela -ríos ambos que atraviesan Sotoscueva- ha sido tierra de mercaderes y mulateros" y Rafael Sánchez Domingo (7) afirma que "el territorio de las siete Merindades ha sido tierra de muleros y mercaderes hasta el siglo XIX". En el mismo sentido Ortega Valcárcel (8), que ha estudiado este tema con profundidad, afirma que "el arriero, el transportista con caballerías

lacionado con la zona que nos ocupa, puede citarse el transporte de vino que se efectuaba en carretas desde Briviesca a las Merindades burgalesas.

(4) GÓMEZ MENDOZA, Antonio, *Ferrocarriles y cambio económico en España. 1855-1915*, Madrid, 1982, Alianza Editorial, p. 25.

(5) RINGROSE D. R. *Transportes y el estancamiento económico de España. 1750-1850*. Madrid, 1987, Siglo XXI de España.

(6) LÓPEZ ROJO, Manuel, *Villarcayo. Capital de las siete Merindades de Castilla-Vieja*. Excmo Ayuntamiento de Villarcayo, 1982, p. 109.

(7) SÁNCHEZ DOMINGO, Rafael, *Merindades de Castilla-Vieja y su Junta General*, Burgos, 1994, La Olmeda.

(8) Ortega Valcárcel, José, *La transformación de un espacio rural. Las montañas de Burgos*. Valladolid, 1970, Universidad de Valladolid, p. 137.

propias, constituye una verdadera institución en las siete Merindades que hunde sus raíces en plenos siglos medios y que pervivirá hasta el nuestro (XX)". Asimismo subraya que "los tres puntos más caracterizados de esta función de intercambio", dentro de las históricas Montañas de Burgos, eran el Valle de Mena, los pueblos de la Montañuela en la Merindad de Cuesta Urria y una parte de las Merindades de Sotoscueva y Montija.

Y si en las Merindades, Sotoscueva fue un territorio destacado en la práctica de la arriería, dentro de ella, Bedón fue el principal y el único pueblo en el que sus vecinos se dedicaron mayoritariamente a esta profesión.

BEDÓN. DESCRIPCIÓN, HISTORIA Y DEMOGRAFÍA.

Bedón (9) es una de las localidades del distrito de "Cinco Villas", que con los de Cornejo, Villamartin, el Valle, Valdebodres o la Jerea y la Sonsierra, integran la Merindad de Sotoscueva (10). Algunos investigadores afirman que un personaje de la primera época repo-

(9) Julián García Saínz de Baranda, gran conocedor de las Merindades, afirma que etimológicamente Bedón procede del latín "buta", que significaba, "charca invernal que se secaba en verano".

(10) La primera noticia histórica sobre Sotoscueva, recogida por Fray Justo Pérez de Urbel (*Historia del Condado de Castilla I*. Madrid. El Siglo Ilustrado 1987, p. 104) se remonta a principios del siglo IX, ya que éste término geográfico aparece en el testamento del repoblador conde Gundesido, firmado el último día de noviembre de 816, "reinando el Serenísimo Príncipe Alfonso en Asturias y demás provincias". En este documento, cuya autenticidad es muy dudosa, se citan las villas de Sotoscueva, Cornejo, Pozares y Plátanos, sitas, "fuera de los montes, en Castilla", y legadas al monasterio de Fístoles o Esles, fundado por el mencionado conde en 811 en las cercanías de Villacarriedo (Cantabria).

Sotoscueva, (subtum cova), denominación que lleva el actual Ayuntamiento, correspondía originalmente al distrito llamado "el Valle" y como se deduce de su etimología, es muy probable que designara a la zona cercana a la cueva ocupada por el santuario rupestre de san Tirso y san Bernabé, entrada del conocido complejo kárstico de Ojo de Guareña. Cornejo, es la actual capital del municipio e históricamente ha sido el pueblo de mayor población del mismo. En cuanto a Prádanos o Plátanos era un lugar, hoy desaparecido, sito en la vertiente septentrional de la pequeña cordillera que recorre la Merindad desde la zona de Espinosa de los Monteros a la de Valdeporres, en frente de Barcenillas de Cerezos. Se desconoce la ubicación de Pozares que quizá pudiera corresponder a Mozares (Villarcayo de Merindad de Castilla la Vieja), Lozares en las proximidades de Trespaderne o a algún otro pueblo o des poblado.

bladora llamado Vidione, fundó y dio nombre de este pueblo, que el libro Becerro de las Behetrías llama Bodón y que, según señala, pagaba servicios y fonsadera al abadengo de Oña, en cuya escritura fundacional de 1011 aparece citado (11).

Geográficamente Bedón es el término más oriental de la Merindad de Sotoscueva encontrándose su pequeño casco urbano casi en el límite que le separa del actual municipio de Villarcayo de Merindad de Castilla la Vieja, con el que linda por el Este y el Sur. Al Norte limita con la nobiliaria villa de Espinosa de los Monteros, al Oeste con Pereda y al Suroeste con Butrera, pueblos ambos pertenecientes a la Merindad (12). Se trata de un lugar escondido y bastante accidentado, cuya orografía culmina en el denominado Picón de Bedón de 1.044 metros de altitud, sito sobre la cresta turonense que se extiende desde el Valle de Mena hasta la Merindad de Valdeporres y sobre cuya cima, especie de proa de pedregoso navío, se levantan actualmente varias antenas.

El carácter montañoso de Bedón, que afectó a sus posibilidades para la agricultura, se encuentra reconocido en diversas fuentes históricas, como el Diccionario de Miñano, que localiza al pueblo en “una hondonada rodeada de montes muy altos” y el de Madoz, que califica sus tierras de “mediana calidad” y le sitúa en “una hondonada dominada por los vientos del Norte y el Oeste”. Este pequeño pueblo ha tropezado siempre, para su desarrollo agrícola, con la falta de una corriente continua de agua. En la época en que se recogieron las respuestas del Catastro del marqués de la Ensenada, no existía una extensión sensible de tierras de regadío (13), a pesar de

(11) Como lo demuestra el hecho de ser el término más citado, entre todos los de la Merindad de Sotoscueva, en la Colección diplomática de San Salvador de Oña, Bedón tuvo, durante la Alta Edad Media, estrechas relaciones con el citado monasterio.

(12) Según el Catastro de Ensenada, el término “confronta al cierzo con Gayangos, al solano con Fresnedo, al ábrego con Torme y al regañón con Pereda y Hornilla-lastra”. Por su parte, el *Diccionario Geográfico y Estadístico de España y Portugal* de Sebastián de Miñano de 1826, señala que “confina por el Sur y a media legua con Fresnedo, por el Suroeste, y a igual distancia con los de Torme y Pereda, por el Noroeste, a otra media legua, con Hornillayuso y por el Norte y a una legua con Espinosa”.

(13) Al tratar de la calidad de las tierras señala, sin embargo, que “algunas” producen “yerba regadizo”. No obstante, en éste como en otros pueblos de la Merindad, es sorprendente la escasa importancia relativa del ganado vacuno, cuya explotación hoy día y sobre todo en el “Valle”, constituye la principal actividad de los escasos habitantes del municipio.

que por la zona Sur de su término, a bastante distancia ya del casco urbano, discurre el río Trema que recoge la totalidad de las aguas de la Merindad, si se excluyen las correspondientes a la cuenca del Nela que recibe las de varios términos del Distrito de Valdebrodres.

Otro dato que se deduce del citado documento es el carácter minifundista de la propiedad rural, frecuente lacra de los pueblos pobres y que no ha desaparecido en Sotoscueva hasta finales del siglo XX con la concentración parcelaria (14). En 1752 existían en Bedón 63 propietarios, una gran parte de ellos vecinos de otras localidades (15). Entre estos últimos cabe destacar, por su carácter señorial, al Duque de Frías con 17 heredades y eras y una superficie de 42,5 fanegas y al Conde de Lences, con nueve fincas con una extensión total de 20,5 fanegas (16). También aparecen, casi simbólicamente, como propietarios de tierras y titulares incluso de algún censo, el citado Monasterio de Oña y el convento de la Santa Fe de Toledo.

Su pequeño núcleo urbano se extiende a lo largo del tramo final de la carretera de unos cuatro kms de longitud que comunica el pueblo con otra de carácter comarcal, que partiendo de Quintanilla del Rebollar, en la propia merindad, termina, en las cercanías de Villacomparada de Rueda, en la 629 que, a través del puerto de la Mazorra, une Burgos y Bilbao. Del centro del pueblo parten dos caminos, uno en dirección Norte que sube hasta el Alto de Bedón para descender a Espinosa de los Monteros y otro, actualmente casi impracticable, en dirección Noreste, que, pasando por el llamado alto de las Mulillas, nombre evidentemente ligado al tráfico de los arrieros, finaliza hoy día en una pista forestal que lleva a Espinosa y Fresnedo (17), pueblo este último perteneciente a la antigua Merin-

(14) Miguel de Pereda Bustillo, arriero de Bedón y uno de los propietarios más importantes del pueblo, era titular de 64 parcelas con una superficie total aproximada de 24 fanegas y una extensión media de 4,5 celemines. Sólo 5 de sus fincas alcanzaban la fanega y eran mucho más numerosas las que tenían la reducida superficie de medio celemin.

(15) Debe de tenerse en cuenta lógicamente que también los vecinos de Bedón, eran a su vez propietarios de fincas en otros pueblos de la zona.

(16) Es muy significativa la mayor extensión media de las fincas de estos dos aristócratas, con relación a la de los restantes propietarios.

(17) Al borde de este camino se conservan las magníficas piedras de sillería con las que estaba edificada la que probablemente fue una de las mejores ermitas limosneras o humilladeros, entre todos las numerosas construcciones de este tipo, que existieron dentro de toda la Merindad.

dad de Castilla la Vieja y que, hoy día, forma parte del municipio de Villarcayo.

Bedón, que en cierto modo puede considerarse la capital del distrito de "Cinco villas" (18), es, hoy en día, una más de las numerosas localidades burgalesas casi deshabitadas en invierno y primavera y que en el verano multiplica su población con la llegada de algunos de visitantes, por lo general originarios del propio pueblo. Actualmente existe una pequeña industria de fabricación de velas artísticas, se ha abierto una casa rural y se han restaurado varios edificios, síntomas de un pequeño renacimiento económico.

Su iglesia, dedicada a san Andrés, se levanta, junto a las antiguas eras de trillar, sobre un altozano que domina, desde su atrio cercado de piedra, el caserío cubierto de frondosos árboles, entre los que abundan los nogales. Construida en el siglo XVIII, con mampostería y sillería, en substitución de otra más antigua (19), es una de las más modernas de la Merindad. Consta de una nave de planta rectangular con torre levantada a sus pies con dos huecos para campanas en cada fachada y apilastrada en las esquinas. Tiene un pórtico que da acceso a la torre (20), con dos arcos de medio punto (21).

Entre las escasas edificaciones antiguas que conserva Bedón destaca por su antigüedad una vivienda, situada en la entrada del pue-

(18) Además de Bedón integran este distrito, Hornillalastra, Hornillayuso, Pereda y Butrera. El pueblo de Hornillalatorre, sito en la parte septentrional de la cordillera y uno de los tres que componen las "Hornillas", se le considerará perteneciente al de la "Sonsierra".

(19) Según la carta arqueológica de Sotoscueva de 1998, la primitiva iglesia de San Andrés de Bedón se encontraba próxima al antiguo barrio llamado El Hoyo, dato que hace suponer la existencia de un núcleo urbano más amplio que el actual. En dirección al Noroeste existe una zona conocida como Santovenia en la que, de acuerdo con la tradición local, existió un antiguo monasterio o convento que, sin embargo, no se encuentra entre los varios, que, dentro de la actual Merindad de Sotoscueva, cita Gregorio Argáiz. La modernidad del templo parroquial y la calidad de algunas de sus imágenes, es un claro síntoma indicativo de la pasada riqueza de sus feligreses.

(20) Según consta en el libro de fábrica de la parroquia la torre se debió construir hacia 1830 ya que en la visita pastoral realizada el 17 de junio de 1831, se señala que no se "había prestado licencia formal, para la inversión de 3.562 reales, del Tribunal Eclesiástico". En esta obra y en la fundición de las campanas se invirtieron 825 reales, procedentes de un censo que tenía la fábrica contra el propio concejo y que se constituyó con el legado de 100 ducados que hizo el arriero Miguel de Pereda Bustillo para sostener la "luminaria del Santísimo Sacramento". La autoridad eclesiástica ordenó al Concejo que devolviera a la iglesia la citada cantidad.

(21) Para estas descripciones se han tenido en cuenta los datos recogidos en las normas municipales de planeamiento de la Merindad de Sotoscueva.

blo, hecha de mampostería y piedra sillar, de dos alturas y un altillo y con un balcón de madera volado con tejado protector a dos aguas. Una piedra de sillería, con un víctor, colocada en su pared oriental, la fecha en 1761, en la época de mayor desarrollo de la arriería. Tiene un gran volumen y canes de madera de enorme vuelo. Por su estructura e incluso su situación en un pequeño altozano, con gran pendiente, no parece que estuviera dedicada a la arriería. También destaca otra casa, recientemente restaurada y antigua propiedad de los López-Borricón, la más importante entre todas las familias del pueblo históricamente relacionadas con la mulería, de planta rectangular y que, con sus tres escudos, es la más blasonada de Sotoscueva. A su entrada se abre el patio de grandes dimensiones, característico de las viviendas de los vecinos dedicados al transporte animal e imprescindible para la carga y descarga de los mulos y demás animales de tiro (22) y el almacenamiento de los géneros.

Recientemente ha desaparecido un pequeño edificio, levantado a la entrada del pueblo que, según la tradición, albergaba la taberna en la que se reunían los muleros del lugar.

Demográficamente, dentro del conjunto del Ayuntamiento de Sotoscueva, Bedón ocupa hoy día uno de los últimos lugares por el número de sus habitantes. No obstante, en el siglo XVIII y gran parte del XIX, solía encontrarse entre los diez primeros pueblos de la Merindad con mayor número de "almas". Los datos reseñados seguidamente ilustran, a través del número de sus habitantes o vecinos, la evolución poblacional de este pequeño lugar que pasó, de una relativa prosperidad a finales del Antiguo Régimen y gran parte del siglo XIX, a su actual postración económica y demográfica (23).

(22) En la planta baja se distribuían, en torno al patio central, las caballerizas, el horno y el pajar. Como característica especial de las cuadras se señala la gran altura a la que estaban colocados los pesebres, exigida por la mayor alzada de las acémilas en relación con la del ganado vacuno.

(23) Los datos de 1706 y 1752, correspondientes al libro de visitas del arcidiacono de Brizuela y al Catastro de Ensenada y los del censo municipal de 1870, están expresados en vecinos. Los restantes años recogen el número de habitantes, incluso en el caso del Miñano (1826) y el Madoz (1849) que señalan tanto el de vecinos como el de "almas". La diferencia en el número de pueblos, entre los diversos años reseñados, se debe a la desaparición de Hornilla la Parte, Cerezos y Herrera o a que faltan las cifras de alguno como sucede en 1706 con Butrera. En 1826 no se ha incluido el dato de Cogullos por ser indudablemente erróneo el que señala el Diccionario de Miñano (82 vecinos y 333 habitantes).

Año	1706	1752	1826	1849	1870
Sotoscueva	415	504	2.120	1083	275
Bedón	13	17	150	83	18
Porcentaje	3,13%	3,36%	7,07%	7,66%	6,54%
Nº de orden	13/26	9/28	4/26	2/27	3/27

En el censo de 1960, con la arriería convertida en un simple recuerdo y año en el que Sotoscueva con 3007 habitantes alcanzó una de las mayores cifras poblacionales de su historia, el número de habitantes de Bedón llegó a 119, ocupando esta localidad el 9º puesto por su importancia relativa dentro del municipio. En 1991, con la Merindad en 711 habitantes, Bedón, con 11 “almas”, ocupó el puesto 20 sobre un total de 25 pueblos. Según los últimos datos del Ayuntamiento en el año 2002, con 16 habitantes, representaba, sobre el total de 548 de toda la Merindad, el 2,92 %. Su alejamiento de las principales vías de comunicación –circunstancia paradójica si se considera su anterior situación a este respecto– y la escasa importancia relativa de su agricultura y ganadería, ha hecho que el éxodo rural se haya notado en Bedón en mayor medida que en el resto del municipio.

El peso demográfico relativo de Bedón dentro de la Merindad parece que alcanzó su punto máximo en torno a la mitad del siglo XIX para ir descendiendo a partir de esta época hasta sus mínimos actuales. Llama quizá la atención el hecho de que su punta demográfica no coincida con el posible máximo de su prosperidad económica, ligada a la práctica de la arriería. Ésta, tuvo lugar probablemente, según se deduce de sus datos, en la época que discurre entre la redacción del Catastro del Marqués de la Ensenada y la primera mitad del XIX, período durante el cual alcanzó su mayor desarrollo la dedicación al transporte animal desaparecido ya en 1849. Hay que tener en cuenta también que los elevados beneficios producidos por la arriería generaron, entre los habitantes de Bedón, una acumulación de capital que posiblemente tuvo su reflejo en un aumento demográfico.

LA ARRIERÍA

El tantas veces mencionado Catastro facilita interesantes datos sobre los arrieros existentes en la Merindad de Sotoscueva en 1752. Sus nombres, residencia, número de acémilas utilizadas, trayectos ordinarios e ingresos brutos y netos, eran los siguientes :

Nombre	Pueblo	Animales	Trayecto	Ingresos	Líquido
Juan de Pereda	Bedón	10 machos	Bilbao-T ^a de Campos	9.000 rs	1.500 rs
Juan L.-Borricón	"	7 "	" "	6.000 "	1.000 "
Miguel de Pereda	"	7 "	" -Md ^a . Ríoseco	6.000 "	1.000 "
Mateo de Pereda	"	8 "	" "	6.330 "	1.150 "
Fco. L. - Borricón	"	5 "	" -T ^a de Campos	4.000 "	500 "
Francisco Ribera	"	5 pollinos	Rioja-Montaña	2.000 "	350 "
Juan de Ribera	"	5 "	" "	2.400 "	429 "
Domingo de Pereda	"	6 "	" "	2.000 "	350 "
Domingo López	"	6 "	" "	2.400 "	429 "
Manuel L.-Borricón	Hornillayuso	10 machos	Bilbao-Arévalo	9.000 "	1.500 "
Esteban " "	"	7 "	"-T ^a de Campos	6.200 "	1.050 "
Juan " "	"	7 "	"-Tordesillas	6.200 "	1.050 "
Juan de Pereda	Hornillalastra	8 "	"-Madrid	7.200 "	1.200 "
¿? ¿? ¿?	Cornejo	8 "	"-T ^a de Campos	5.562 "	600 "
Jacinto Martínez	Pereda	6 "	" "	5.500 "	600 "
Totales		105 animales		64.792 "	12.780 "

Como ya se ha indicado y se deduce de la anterior tabla, el transporte animal en Sotoscueva estaba (24) concentrado en Bedón, donde era una actividad mayoritaria y en menor medida en Hornillayuso. Se da la circunstancia de que los tres arrieros de esta última localidad estaban relacionados familiarmente con los López-Borricón (25). Los arrieros de Hornillalastra, Pereda y Cornejo, uno

(24) Son varios los autores que señalan que "todos" los vecinos de Bedón se dedicaban al transporte. Esta afirmación es inexacta, por lo menos en lo que respecta a 1752, ya que en este año eran 15 los vecinos del pueblo, además de las viudas, y solamente nueve los arrieros. No obstante Bedón probablemente era, dentro de Burgos, una de las localidades en el que los muleros representaba un mayor porcentaje sobre el total de habitantes.

(25) Puede hablarse incluso de una especie de oligopolio o saga familiar ya que los Pereda y los López-Borricón estaban unidos por parentescos de afinidad.

por cada pueblo, constituyen una especie de excepción dentro del total de vecinos de sus respectivas localidades ocupados primordialmente en la agricultura.

El número de personas dedicadas a la arriería en las Montañas de Burgos era, en 1752, según la relación elaborada por Ortega Valcárcel (26), de 307. De ellas califica 200 (65,15 %) de arrieros y las otras 107 (34,85%) de trajinantes. En Sotoscueva esta distribución aproximada de dos a uno, se supera abrumadoramente a favor de los arrieros en sentido estricto ya que la presencia de los trajinantes era testimonial. No obstante en el tan repetidamente citado documento aparecen relacionados algunos artesanos que posteriormente vendían sus productos por los pueblos próximos (27) y que quizá han sido incluidos por Ortega en este último grupo.

El promedio de acémilas por mulero en la merindad era de 7, duplicando con creces el porcentaje del resto de la provincia, que según Ringrose, ascendía a 3,25 (28). Esta cifra supera también el 5,12 que arrojaban las localidades del conjunto de las Montañas de Burgos. Es evidente, a la vista de estos datos, la gran importancia, absoluta y relativa, que tuvo en las Merindades burgalesas y especialmente en la de Sotoscueva, el ejercicio de la arriería.

De la tabla anteriormente reseñada pueden deducirse algunas interesantes conclusiones estadísticas. Así por ejemplo se observa que los ingresos líquidos suponen, más o menos, tanto en mulos como en pollinos, el 20 % de los ingresos totales. Tomando únicamente la muestra correspondiente a la capital del distrito de Cinco Villas, se llega a la conclusión de que los ingresos generados por las caballerías mayores ascendían a 847 reales por unidad mientras que las de las acémilas menores producían 400, la mitad aproximadamente. Este porcentaje coincide también con la relación existente,

(26) Ortega Valcárcel José, *La transformación de un espacio rural. Las montañas de Burgos*, Valladolid, 1970, Universidad de Valladolid, p.138.

(27) Entre estos tratantes puede incluirse a un tendero de Quintanilla Valdebodres de "paños y balletas que vende sus géneros por menudo y comercia con una mula y que consideran le quedan en la totalidad del año, 330 reales", a dos fabricantes de "albarcas" de Vallejo, sito en el distrito de "El Valle", con ganancias mínimas de 30 y 10 reales, y a Francisco Gutiérrez de Hornillalastra que con un pollino se dedicaba a tratar en yerros y cuyo ingreso líquido se tasaba en 40 reales, etc.

(28) RINGROSE, o. cit, pags 75 y 76, fija en 2.743 las bestias de carga propiedad de los 844 arrieros existentes en la provincia de Burgos.

como se indica más adelante, entre los pesos transportados por los dos distintos tipos de caballería.

Todos los autores que se han ocupado de este tema, subrayan el carácter estacional de las actividades de los mulateros y la "estrecha vinculación de la oferta de transporte con el calendario agrícola" (29). Aunque esta característica se debe primordialmente a razones climatológicas, a las dificultades de los caminos en la temporada de lluvias y nieves y a la necesidad de dar descanso a los animales de carga, es indudable que también influía el pretendido carácter secundario, frente a la agricultura, que los arrieros atribuían a su actividad como transportistas. Ringrose señala (30) que estas tareas no se encontraban divorciadas de las labores del campo y que legalmente los arrieros estaban calificados como labradores (31) aunque sus haciendas eran atendidas, la mayor parte del tiempo, por sus familiares (32). Gómez Mendoza (33) se pronuncia en términos similares al señalar que, "puesto que los campesinos eran ante todo cultivadores, el transporte constituía para ellos una fuente secundaria de ingresos".

Esta importancia que se atribuían al cultivo agrícola, la confirma la existencia de criados de "labranza" (34). No obstante es significativo que en el Catastro, después de señalar que el número de vecinos era de "15 y cuatro viudas", se reconozca (respuesta 35) que solamente hay "cinco labradores entre 18 y 60 años". Este dato implica que los 10 vecinos restantes, nueve de los cuales eran arrieros, no estaban considerados como labradores. Por otro lado del simple examen comparativo de los elevados ingresos de los muleros con los de los labradores, se deduce que en ningún caso el ejercicio profesional del transporte, por lo menos desde el punto de vista de su rendimiento económico, podía considerarse secundario.

(29) GÓMEZ MENDOZA, Antonio, o. cit, p.25.

(30) RINGROSE, D. o.cit. p. 75.

(31) En el caso concreto de Bedón, en las respuestas al Catastro de Ensenada, Mateo de Pereda, por ejemplo, se declara de oficio "labrador y arriero" y reconoce tener un par de bueyes para "mi gobierno y labranza". Juan de Ribera se expresa casi con idénticas palabras.

(32) Miguel de Pereda tenía dos hijos labradores con unos ingresos atribuidos de 220 reales.

(33) GÓMEZ MENDOZA, Antonio, o. cit, p. 237.

(34) Los tres criados en cuestión, Francisco Pereda, Fernando Ruiz y Domingo de Pereda ganaban respectivamente 300, 132, 143 reales, cantidades muy inferiores, a las que generaba el transporte.

La inactividad de los muleros coincidía especialmente con la época invernal en la que los caminos, a causa de las lluvias y nieves, eran prácticamente intransitables y los períodos de siembra y recolección de las cosechas (35). En este aspecto el tan citado Ringrose estima que “la mayor parte de los muleros hacían cuatro o cinco viajes al año con sus respectivos cargamentos” y que dedicaban al transporte “entre 5 semanas y 8 meses” (36). En el caso de los profesionales de Sotoscueva la temporada hábil se dividía probablemente en dos etapas, la primera desde mediados de abril a julio y otra más corta de finales de agosto hasta principios de octubre.

La vida de los arrieros era difícil, aunque el escritor inglés Richard Ford la idealizó al hablar de las largas caravanas con las bestias llenas de vistosos arreos y abundantes campanillas y al calificar a los mulateros de hombres activos y sufridos –Machado les considera “de ojos inquietos y mirar astuto”– que trabajaban tanto como su ganado y nunca robaban ni eran robados (37).

La verdad es que las condiciones de trabajo eran penosas, los caminos difíciles y peligrosos (38) y las afirmaciones de Ford, espe-

(35) *Archivo del Arzobispado de Burgos*. Según el libro de fábrica de la parroquia de Bedón, Francisco López-Borrícón y Juan de Pereda no pudieron rendir las cuentas de la mayordomía que desempeñaban, por estar ausentes –muy probablemente por encontrarse en viaje profesional– en junio de 1767 y mayo de 1777, meses de buen tiempo y poca actividad agrícola. De modo similar, del examen del libro de la Cofradía del Rosario de Hornillayuso, se deduce que Esteban López-Borrícón, mulero de esta localidad, estuvo presente en una reunión celebrada en octubre.

(36) RINGROSE, D. o. cit. pags 66 y 118. En aquella época, como en casi todas, hasta la enorme despoblación que sufrió el pasado siglo, existía un gran paro encubierto en toda la Merindad. En las contestaciones al interrogatorio para el censo de 1802, hechas por el pueblo de Pereda, se reconoce que sus vecinos “son aplicados al trabajo de la labranza, pero la pobreza a muchos les hace abandonar alguna parte del año sus casas y caminar a otro país donde hallan en que trabajar”. En otra respuesta se afirma que esta práctica, “en tiempo de invierno y para tres meses”, no deja de ser perjudicial, “puesto que no cultivan bien sus tierras”.

(37) La honradez de los arrieros, especialmente la de los famosos maragatos, se hizo proverbial. George Borrow, en su famoso libro *La Biblia en España*, afirmaba que “cuantos han utilizado sus servicios no vacilarán en confiarle el transporte de un tesoro”.

(38) En el libro de difuntos de Bedón se transcribe un certificado del Hospital de la Gracia de Tudela en el que se indica que, el 8-7-1810, murió Luis López de Bedón, de oficio arriero, con una herida de bala producida por “unos infames salteadores con objeto de robarle”. Asimismo en una de las calles del pueblo existe una lápida en recuerdo de Miguel de Pereda, apellido ligado con una de las principales familias de arrieros, que murió el 8-12-1837 “de tres navajazos dados por uno de los ladrones”. Anecdóticamente, en cuanto a las dificultades y peligros de los caminos,

cialmente la de que nunca eran robados (39), no pasa de ser una afirmación más coherente con su carácter de escritor romántico que con la realidad. Ortega Valcárcel califica a la arriería de oficio de riesgo y de “dedicación bronca y difícil” y al arriero de “mal carácter y apasionado” y Gómez Mendoza atribuye a este transporte terrestre, “carestía, extremada lentitud y elevado riesgo” (40). No obstante es evidente que los carreteros y arrieros y en muchísimo menor medida los trajinantes, obtenían, como dice el citado autor, “beneficios más acrecidos que los que podía proporcionar el trabajo de la tierra” (41). El propio Catastro de Ensenada reconoce que los carreteros –profesión en la que deben de incluirse también los muleros– “se mantienen, visten y calzan y a sus mujeres y familiares, con esplendidez, además de aumentar sus caudales”. También Pedro Gil (42), afirma que “disfrutaban de un nivel económico superior al de boticarios, maestros, escribanos (43), etc. de los pueblos en que vivían”. Por todo ello no deja de llamar la atención, que prefirieran considerarse labradores antes que arrieros, sobre todo teniendo en cuenta que tanto sus ingresos, como quizá también los días de trabajo empleados en las tareas agrícolas, eran inferiores a los

puede señalarse que tres de los milagros recordados en las ingenuas pinturas del techo de la ermita de San Tirso y San Bernabé, capital religiosa y en aquella época también municipal de la Merindad, se refieren a sendos accidentes sufridos, en 1621 y 1670, por dos personas que viajaban en carretas, de aprovechamiento agrícola y una pasiega, muy probablemente trajinante, dedicada a la venta de ollas y que murió, en fecha que no se indica, al despeñarse. Estas pinturas, realizadas en el siglo XVIII, son un magnífico testimonio gráfico de la vestimenta y de los medios de transporte utilizados en esta época.

(39) SANTOS MADRAZO. (*El sistema de transporte en España, 1750-1850, volumen II. La red viaria*, Madrid, 1984, p. 623) comenta que “aún sin carácter endémico, no faltan robos y asaltos en las inmediaciones de Palencia, Valladolid, Zamora y Espinosa de los Monteros”.

(40) GÓMEZ MENDOZA, Antonio, o. cit.

(41) ORTEGA VALCÁRCEL, José, o. cit. p. 130

(42) GIL ABAD, Pedro, *Hermandad de la Cabaña real de carreteros de la zona Soria-Burgos*. El mencionado G. Borrow señala, con referencia a los maragatos que “acumulan grandes sumas de dinero a pesar de que, en su comer y su vivir, se tratan mucho mejor que lo que es normal en los frugales españoles”.

(43) En el pueblo de Ahedo Linares estaba avecindado José Ruiz Cachupín, notario que obtenía “una utilidad por su oficio” de 200 reales y que además se ocupaba 100 días en la labranza. Como otro caso de auténtico pluriempleo puede citarse el de Tomás Martínez, vecino de Cornejo, que además de atender a su labranza, era notario y maestro en Sotoscueva, actividades que le reportaban 150 y 400 reales respectivamente.

que obtenían y dedicaban a su actividad comercial. Es evidente, no obstante, que ante la debilidad de la demanda de transporte, los muleros no podía arriesgarse a prescindir de la labranza.

Un tema del que han tratado diversos investigadores es el relativo al volumen, o más exactamente al peso, de los productos movilizadas por los carreteros y arrieros. Distinguiendo entre caballerías mayores (macho, mula y yegua) (44) y menores (burros y pollinos), Ringrose atribuye cargas entre 100 y 150 kilos por animal en el primer caso y de 50 a 100 en el segundo. Por su parte Santos Madrazo estrecha estos límites al establecerlos entre 80 y 136 kilos y 46 y 91 respectivamente, concluyendo que las acémilas menores acarreaban una tercera parte menos que las mayores (45). Gómez Mendoza (46), al referirse a las caballerías menores, estima que cargaban de 80 a 90 kilos y que podían viajar "30 Kms diarios".

Del examen del cuadro estadístico antes reproducido, llama la atención las grandes distancias recorridas por los arrieros de los pueblos de Sotoscueva. Los viajes más largos eran los que realizaban Juan López-Borricón de Hornillayuso y Juan de Pereda de Hornillalastra que iban respectivamente, ida y vuelta, de Bilbao a Tordesillas y de Bilbao a Madrid. En este último caso la distancia entre Madrid y Burgos, por el camino de ruedas, era, según Joseph Mathias Escribano (47), de 41 leguas y de Burgos a Bilbao de 29, lo que significa un total de 70 (48), mientras que por el camino de herraduras era de 64. La distancia a Laredo, desde la capital de España, tomando en Villasante la desviación a los Tornos, ascendía 70 leguas, idéntica a la existente a Bilbao.

Lógicamente la gran duración de los viajes y lo reducido de la temporada hábil para el transporte, hacían que el número de estos fuese muy pequeño. En su tan conocido libro, Ringrose (49), señala

(44) El caballo dado su gran valor relativo y escasez no se utilizaba prácticamente en el transporte a "lomo".

(45) RINGROSE, O. cit. pag. 89. SANTOS MADRAZO, O. cit. pag. 395.

(46) GÓMEZ MENDOZA, O. cit. pag. 257.

(47) ESCRIBANO, Joseph, *Itinerario español o guía de caminos*. Alcalá, 1788, Imprenta de Pedro López.

(48) Considerando que una legua equivale a 5,572 Kms las distancias mencionadas suponen aproximadamente 390 y 356 Kms.

(49) RINGROSE, David R, o. cit. pag. 118.

que aproximadamente, “la mayor parte de los muleros hacían cuatro o cinco viajes al año, con sus respectivos cargamentos”. También comenta que existían transportistas que hacían un único viaje al año de 15 días, recorriendo en este tiempo los 800 Kms que suponían el camino de ida y vuelta de Bilbao a Cuenca (50). La duración de los viajes de Sotoscueva a Madrid y Bilbao, de acuerdo con los datos señalados y contando con los días de descanso, podrían fijarse sobre los veinte días. Por ello el número total de viajes que realizarían anualmente los arrieros de la merindad, considerando que la temporada útil no superaba los cinco meses, oscilaría, como máximo, alrededor de los siete, cifra muy similar a la anteriormente citada.

LOS PRODUCTOS OBJETO DE TRANSPORTE.

Los géneros que acarreaban los arrieros pertenecían al sector primario y en general eran de gran volumen y escaso valor. Según Ringrose (51) “la mayoría de estos transportistas llevaba mercancías de primera necesidad” y relaciona, como las más frecuentes, el vino, aceite de oliva, cereales, combustible, pescado, verduras, caza y materiales de construcción, especialmente la madera. En su opinión, más del 75 % de los cargamentos, “se movían dentro de la economía rural” y viajaban distancias considerables.

Esta circunstancia se dio también, sobre todo en sus inicios, en los ferrocarriles. Antonio Domínguez (52) señala que “los cereales, trigo especialmente, los vinos, los aguardientes y las harinas eran el principal transporte de las compañías ferroviarias”.

Esta conclusión es obvia teniendo en cuenta la escasa industrialización y el bajo nivel de vida de la España de aquellos años. En re-

(50) RINGROSE, David, R. O. cit. pag 90. Este dato significa una velocidad media de 53,33 Kms al día, quizá excesiva para aplicarla con generalidad al caso de los arrieros de Bedón que utilizaban peores caminos, recorridos más accidentados y hacían un mayor número de viajes.

(51) RINGROSE, David, R. o. cit, p, 92.

(52) DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio, *Historia de España. La Restauración. 1874-1902*. Barcelona, Editorial Planeta, p, 328. En término similares se pronuncian, entre otros, Gómez Mendoza, Pedro Tedde y Rafael Anes. J. Nadal por el contrario cree en una especialización inicial del ferrocarril en el transporte de minerales.

alidad, más incluso que a las escasas y difíciles comunicaciones, la reducida importancia del comercio español de la época era debida a la falta de demanda, especialmente por parte del campesinado. Excepto el comercio que aseguraba (53) el abastecimiento de Madrid, dice García-Baquero, “en el resto del país apenas si hay un modesto tráfico interregional limitado básicamente al intercambio de bienes de subsistencia”.

En el caso concreto de la Merindad de Sotoscueva los trayectos de sus muleros, entre la vinícola Rioja y las cerealistas Tierras de Campos y Arévalo y Bilbao (54) y la Montaña santanderina (55), son indicios evidentes de que el grueso del transporte se concentraba en el vino y el trigo y en menor medida en el aceite. El Madoz al hablar de Redondo, lugar al que reconoce una reciente dedicación a la carretería, señala que sus habitantes “se ocupan últimamente en el transporte de vino y trigos con carros” y en el epígrafe relativo a Cornejo señala que este término importaba vino y aceite y “extraía” trigo y otros granos. Es también interesante, para conocer los géneros comercializados, aunque pertenezca a una época en la que había desaparecido en gran parte la dedicación de los habitantes de Bedón y las Hornillas a la arriería, un acuerdo del Ayuntamiento de Sotoscueva (56) en el que, al tratar de los caminos que deberían repararse, se afirma que “por todos andan cómodamente, carros de bueyes y carretas transportando granos a los mercados, maderas para la construcción nabal (sic) y civil, carbones, carrales de vinos para el consumo del Distrito y otros”.

En Bedón la tradición oral, probablemente errónea, señala el lugar en donde se encontraba un supuesto “molino de aceite”. Más re-

(53) GARCÍA-BARQUERO, Antonio. *El reformismo borbónico*. Barcelona, Editorial Planeta, p. 312, dentro de la *Historia de España* dirigida por Antonio Domínguez Ortiz.

(54) LARREA SAGARMINAGA, M^a Ángeles, *Caminos en Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bilbao, La Gran Enciclopedia Vasca, p. 169, señala que “los dos aspectos en los que el Señorío de Vizcaya resultaba deficiente desde el punto de vista nutritivo eran los cereales y la producción vinícola”. También cita la madera, el lino y el cáñamo como “elementos primordiales, tanto para la pequeña industria casera de hilaturas como para la fabricación de cordelería, redes de pesca, etc”.

(55) La única excepción a estos recorridos es la que representaba Juan de Pedra de Hornillalastra que trajinaba entre Bilbao y Madrid.

(56) Archivo Municipal del Ayuntamiento de Sotoscueva. Sesión de 24 de abril de 1864

cientes y fiables son las abundantes referencias que existen, a los viajes que se hacían a Santander, través del Escudo, a finales del XIX y principios del XX, acarreando madera, sobre todo por parte de los pueblos del Distrito del Valle, el más próximo a Soncillo, término sito en las cercanías del citado puerto. No se trataba, sin embargo, de un transporte comercial por cuenta de terceros ya que era realizado por los propietarios de la madera, agricultores y ganaderos que utilizaban este comercio para obtener algún pequeño ingreso en metálico con los productos de los montes comunales. Dada la riqueza forestal de la comarca y su dedicación al carboneo, que, en Hornillalatorre, Villamartín, Cogullos y otros lugares, subsistió hasta después de la guerra civil, es muy probable que el carbón vegetal fuese otro artículo objeto de transporte, desde la propia Merindad. También la estrecha vinculación de los naturales de Sotoscueva con el cultivo del lino y su transformación, —dos de sus pueblos se llaman Linares y Ahedo de Linares— hace suponer que esta planta textil y sus derivados fuesen otros de los productos que los muleros cargaban en sus localidades de origen y en las cercanas a sus lugares de residencia (57).

Los viajes de retorno de los realizados a la Montaña y a Bilbao con vino y cereales, lógicamente tenían por objeto otra clase distinta de mercancías. Entre estas, aunque el pescado ocupaba el primer lugar (58), no faltan referencias documentales a artículos como el hierro y el cobre y sus transformados (59). En la "Memoria sobre el

(57) LOPEZ VARGAS, Tomás. *Atlas geographico de España e islas adyacentes*. Biblioteca Nacional, Madrid. MSS 7296, folio 673. Los comentarios dedicados a la Merindad de Sotoscueva en éste interesante documento de la segunda mitad del siglo XVIII, casi coetáneo con el Catastro del Marqués de la Ensenada, proceden de los informes facilitados por el clérigo Martínez de la Peña de Villabascones. En ellos se alude a la "infinidad de maderas para la marina", tan duras "como las de ébano", que se extraen del distrito y a la dedicación de una gran parte de sus habitantes al cultivo e hilado del lino. Con relación a esta industria doméstica el citado clérigo estima que, en Sotoscueva, se producían más de "100.000 varas anuales", sin más instrumentos que la rueca y el huso.

(58) M^a ANGELES LARREA, O. cit, pag, 9, afirma que se exportaban de Bilbao "importantes cantidades de pescado fresco o escabechado a Castilla y la Corte".

(59) En las Juntas Generales del Señorío de Vizcaya de 1752, se estudiaron cuatro alternativas para buscar una salida desde Bilbao a Castilla (Orduña, Vitoria, Valmaseda y Gordejuela por la Peña de Angulo). En apoyo de la solución a favor de Valmaseda, defendida por el Consulado de Bilbao, las Encartaciones, Mena y las siete Merindades, se argumentaba que "las ferrerías ubicadas en las Encartaciones podrían enviar sus materiales labrados, aprovechando las carretas que ve-

origen del Camino de Burgos a Bercedo mandado construir por Real Decreto de 20 de Julio de 1828" (60), se citan prácticamente los mismos productos (61). Esta fuente también alude a la ventaja que, para el regreso de los transportistas de lana, significaba el poder cargar sus carretas o acémilas con la sal "de las salinas de Poza y Rocío" (62), explotadas ya en tiempos de la dominación romana. Probablemente los muleros de Sotoscueva, no practicaban este comercio al encontrarse dicho término fuera de sus recorridos habituales. Mucho más variada tendría que ser la carga del citado Juan Pereda, de Hornillalastra, que hacía, desde la costa vasca al centro madrileño de la península, el recorrido más largo entre todos los realizados por los arrieros de la Merindad y que probablemente actuaba también como cosario o trajinero transportando "cosas" por encargo.

LOS CAMINOS

Las comunicaciones en España a lo largo de la Edad Media estuvieron abandonadas, desarrollándose prácticamente el comercio interior sobre las vías construidas, siglos antes, por los romanos. Tan sólo los Reyes Católicos se ocuparon de su extensión y mejora, en aquella época en que la competencia de estos temas correspondía generalmente a los municipios y Juntas de Mercaderes. En los reinados posteriores, hasta el siglo XVII, las obras públicas estuvieron olvidadas y si se abrieron algunos caminos en las cordilleras fue para facilitar la conducción de los trenes de artillería (63).

nían a Bilbao y que el cobre manufacturado en Valmaseda podía tener un amplio mercado en otras regiones". M^a ANGELES LARREA. *Caminos en Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII.*, Madrid, 1974, tesis doctoral Universidad Complutense, págs. 9 y 16.

(60) GARCÍA RÁMILA, Ismael, publicó en el "Boletín de la Institución Fernán González", números 140, 141 y 143, de 1957 y 1958, la "*Memoria sobre el origen del camino de Burgos a Bercedo*" que, en el artículo 8 de su anexo, se refiere a los "... vinos, aguardientes, granos, aceite y demás artículos del interior que necesitaba el país de la costa y dar salida a la abundante pesquería y a los hierros en bruto y labrados que trabajan en sus costados ...".

(61) Entre los productos de hierro se enumeran las "palas, azadones, picos, cabilla larga y todo género de clavazón".

(62) Se trata de Salinas de Rosío, localidad del Valle de Losa en la que se extraía sal desde la época romana.

(63) AGUADO BLEYÉ, Pedro y ALCÁZAR MOLINA, Cayetano, *Manual de Historia de España*, Madrid, 1964, Espasa Calpe S. A.

Fue necesario que el reformismo borbónico, con Fernando VI y Carlos III, especialmente en la época en que el Conde de Florida-blanca desempeñó la Superintendencia de Caminos, impulsase la red de carreteras cuyas grandes deficiencias tanto estaban perjudicando el desarrollo económico español (64).

Los muleros de las Merindades en sus viajes de ida y vuelta a Bilbao, Santander, Santoña y Laredo o "los Puertos", según expresión habitual entre estos profesionales, y la Rioja, seguían, entre Burgos y sus lugares de destino, las siguientes rutas

A. Bilbao. 1º. - Camino del desfiladero de la Horadada. Esta salida de Burgos a Vizcaya pasaba por Villímar, Rublacedo de Arriba y de Abajo, Poza de la Sal, Oña, donde atravesaba el mencionado paso, junto al río Oca, Trespaderne, Mijangos, Nofuentes y Medina de Pomar. Desde la capital de los Condestables, centro de reunión de arrieros y carreteros y aduana, cruzaba, Quintanilla de Pienza, con un importante puente sobre el Trueba, el Ribero, Villasante y Bercedo, en la Merindad de Montija, bajaba el Cabrio, recorría el Valle de Mena, pasando por Irús, con posibles restos de una calzada romana, Arceo, Burceña y Nava y entraba en Vizcaya por Valmaseda, villa de peregrinación y con aljama judía (65), terminando en Bilbao.

2º.- Camino del desfiladero de los Hocinos. Esta ruta salía de Burgos por Villatoro, atravesaba Peñahorada, Hontomín, Cernégula, Villalta (66), Pesadas, bajaba al valle de Valdivieso por el Almi-

(64) AGUADO, P y ALCÁZAR, C, O. Cit, tomo III, p.341.

(65) ESCRIBANO, José Matías, *El itinerario español o guía de caminos*, Alcalá, imprenta de Pedro Lopez, 1758, señala, en el "camino de ruedas" de Burgos a Bilbao, las siguientes paradas y distancias: Hasta Burgos (desde Madrid) 41 leguas, Río Arlanzón, las ventas de Quintanilla y Quintana Ortuño (2 leguas), Ontomín (2) Cernégula (1); Villalta (2), Pesadas (1) el Almiñe (1), Arenas, río Ebro, puente (media), Encinillas (2), Villarcayo (1), Villa Comprada y Bocos (m), Venta de Pajares (1), Venta de Revilla (m), El Rivero (1), 60 Villasante (1), Bercedo (m), El Haya e Irús (1), Burceña y Nava (2), el Bertón, Río Cadagua puente, 65 Balmaseda (1), 66 Zalla y Gueñes (2), 70 Bilbao (2).

(66) Este hoy abandonado pueblo, llamado con anterioridad Cuerno de Butrón, y cuyo nombre actual atribuye la leyenda a Carlos V que pasó por él, camino de Yuste, se deshace, como el resto de sus edificios, una casa antigua parada de diligencias y quizá anteriormente mesón de arrieros, carreteros y trajinantes. También, a poca distancia, junto a la ermita de la Virgen de la Hoz, donde se inicia una carretera, calificada de medieval e incluso romana, según algunos, que baja hasta El Almiñe y conocida como el camino del pescado o la lana, existe un viejo cobertizo donde se almacenaban los vellones de las merinas de Castilla.

ñé, cruzaba el Ebro por Puentearenas y siguiendo el peligroso paso de los Hocinos, junto al Ebro, llegaba a Medina por Bisjueces, Quintanarza, donde se conserva un puente calificado de romano, o el Vado. Desde la citada ciudad el camino seguía, hasta Valmaseda, por Montija y Mena, incorporándose a la ruta antes descrita.

A partir del siglo XVI, convertida ya en cabeza del Corregimiento, Villarcayo, consiguió la romper la preeminencia de Medina y se abrió, una vez cruzado el Ebro en el Valle de Valdivieso, otro ramal que, a partir de Bisjueces y atravesando Bocos, Gayangos y Villalázara, con su puente sobre el Trueba, se unía, ya en la merindad de Montija, con la ruta, antes descrita, procedente de Medina.

B. A la Montaña y el Cantábrico de la zona de Santander. La ruta de Burgos al Cantábrico, aparece ya descrita por Villuga en su famoso "Reportorio", en el itinerario de Santa María del Paular a Laredo (67). En la parte que transcurre entre la capital castellana y el puerto cántabro, el autor señala los siguientes términos y distancias: Burgos a Villatoro (1/2 legua), Avinar, (1), Villaverde (1), Peñahorada (1 y 1/2), Hontinil (1 y 1/2), Cernega (1 y 1/2), Cuerno (1 y 1/2), Pesadas (1 y 1/2), la Hoz (1 y 1/2), Valdiuielso (1 y 1/2), Nacenillas (1 y 1/2), Baruco (3), Villacati (3), Gunera (1/2), a Prado (2), las Vestosas (2), Ramales (2), Racines (2), Ampuero (1), Colindes (1/2) y Laredo (1/2) (68).

De Laredo partía un camino que por toda la costa, llegaba a Santander atravesando Puerto y Praues y terminaba en Avilés.

Siguiendo los itinerarios que en 1771 redactó D. Miguel Bañuelos, "intendente que fue de la provincia de Burgos" (69), los cami-

(67) VILLUGA, Pero Juan, *Reportorio de todos los caminos de España*, 1546, p. 37. Hay una edición de 1950, hecha en Madrid en la tipografía Marsiega.

(68) Los términos de Auinar, Hontinil, Cernega, Cuerno, Nacenillas, Baruco, Vicati, Gunera las Vestosas, Racines y Colindes, corresponden a Vivar, Hontomín, Cernégula, Cuerno (Villalta), Incinillas, desde donde partía una desviación hacia Medina, Barruso, Villacati (Villasante ¿?), Aguera, La Nestosa, Rasines y Colindres.

(69) LARRUGA, Eugenio, *Memorias políticas y económicas de España*. Volumen IX, tomo XXVII, p. 101. Los nombres de las localidades de los dos ramales, respetando la ortografía original, con mención de la distancia entre ellas en leguas, eran los siguientes:

A Laredo. Villímar (1 legua), Hurones (1), Río Cerezo (1), Temiño (1), Rublacedo de Arriba (1 y 1/2), Carcedo (2), Lences (1) Salas (1 y 1/2), Terminón (1), Oña (1), Torrepadierne (2), Nofuentes (1 y 1/2), Moneo (1) Medina (2), Quintanilla (1), Rivero (1) Villasante (1), Aguera (1), Balnera (1 y 1/2), La Nestosa (1/2), Ramales (1), Resines (1), Ampuero (1), Colindres (1) y Laredo. Quizá la referencia a Valnera sea un error o un

nos de la meseta a Laredo y Carriedo, hoy Villacarriedo, discurrían por las siguientes localidades :

1º.- A Laredo. Saliendo de Burgos por Villimar y pasando por Hurones, Río Cerezo, Temiño, etc, seguía el mismo recorrido que el Camino de la Horadada hasta dirigirse, en las cercanías de Villasante, por el puerto de los Tornos, a Laredo. Escribano (70) hace pasar las 10 leguas de distancia entre Villasante y Laredo por Aguera y Los Tornos (1 legua), La Nestosa (1), Ramales (2), Rasines (2) y Laredo (4). Posteriormente se acertó esta ruta, al llevarla por Valdeneda, al pie del puerto de la Mazorra, evitando el pequeño rodeo que significaba ir por El Almiñé y Puente Arenas.

La desviación para llegar a Santander se tomaba en Ampuero.

2º.- A Carriedo. La segunda ruta coincidía hasta Villarcayo con la de los Hocinos. A partir de la actual capital de las Merindades se dirigía, por Bocos y Bedón a Espinosa de los Monteros, sita a tres leguas de distancia y de allí llegaba finalmente, a través del puerto de las Estacas de Trueba (71), a la Vega de Pas y Carriedo.

La idea de unir Burgos y Santander con una carretera directa fue apoyada por Patiño en 1731, sin que llegase a pasar de proyecto. Más tarde en 1748, con el Marqués de la Ensenada, se acordó construirla, terminándose en 1758. Su apertura significó una auténtica revolución para la economía del puerto santanderino.

C. La Rioja. La red de caminos de La Rioja era aún de peor calidad y capacidad que la que unía Madrid con los puertos del Cantábrico oriental, utilizada por los transportistas de la Merindad de Sotoscueva. Esta carencia de una comunicación adecuada de Logroño y su entorno con Bilbao y San Sebastián, a través de Vitoria y a San-

término empleado en sentido amplio, ya que el pico de este nombre se encuentra más al Oeste a la salida de Espinosa, mientras que el puerto existente entre Aguera y La Nestosa es el de los Tornos, como indica el propio Escribano en su *Guía de Caminos*, o. cit, p.71.

A Carriedo. Villatoro (1), Quintanilla de Vivar (1/2), Sotopalacios (1/2), Villaverde Peñahorada (1 c.), Peñahorada (1/2), Ontomin (1 y 1/2), Cernégula (1 y 1/2), Villalta (2), Pesadas (1), Armiñé (1), Puente Arenas (1/2), Villarcayo (1 y 1/2), Espinosa (3), Vega de Pas (3), Carriedo (1).

(70) O. citada, p. 71.

(71) Junto a este puerto y cercano al pico de Valnera, afloran los restos de una antigua calzada o camino, de discutida datación y por la que se canalizaba el transporte de madera hacia las ferrerías de la Montaña.

tander, por el camino de Bilbao a Burgos, frenaba la salida de los vinos riojanos hacia estos importantes centros consumidores y al pujante mercado americano.

El proyecto de camino carretil entre Logroño y Vitoria, que contó con la enemiga inicial de algunos pueblos riojanos y alaveses, no se hizo viable hasta que en 1787 fue aprobado por el Conde de Foridablanca. Su estudio fue patrocinado por la Real Sociedad Económica de la Rioja Castellana, "creada ex-profeso para la construcción de una nueva vía de salida" (72).

Al siguiente año se aprobó la carretera de Logroño a Santander que, según su proyecto original discurría, e incluso se iniciaron sus obras, entre Espinosa de los Monteros y la capital cántabra. Posteriormente se modificó el trayecto dirigiéndola por el Escudo. Su empalme con el camino de Santander a Burgos tenía lugar en el "confín de Cellórigo con Bugedo" (73).

Los arrieros de Sotoscueva que transportaban el vino riojano a la Montaña santanderina, utilizaban el camino de la Horadada. Partiendo de Bedón, se dirigirían, por Villarcayo, hacia el puerto seco de Medina de Pomar y de allí por Nofuentes y Trespaderne, donde aún subsiste un antiquísimo puente, a Oña y de aquí, atravesando la Bureba, a Pancorbo y Bujedo, término cercano a Miranda de Ebro. La entrada en la Rioja se efectuaba por Cellórigo para continuar a las distintos términos productores de vino, como Haro, Briones, Cenicero, Agoncillo, etc.

OTROS TEMAS

Ante el elevado número de muleros existentes en Bedón y los pueblos cercanos, sitios aguas abajo del arroyo de la Hoz, una vez superado el estrecho y corto desfiladero, que separa el Distrito de la Sonsierra del de Cinco Villas, cabe preguntarse por los motivos de esta especialización. José Ortega (74) señala que "en general el trans-

(72) ALONSO CASTROVIEJO, Jesús J. *Problemática agraria y solución burguesa. Logroño 1750-1833*. Logroño, p. 194.

(73) ALONSO CASTROVIEJO, Jesús. *ob. cit.*, p. 194

(74) ORTEGA VALCÁRCEL, José, *o. cit.* p. 138.

porte como actividad se sitúa, con preferencia, en torno a los pasos obligados y más dificultosos". En este aspecto Bedón era literalmente "paso obligado" en el camino a Laredo, dentro del tramo de tres leguas que unía la capital administrativa del Norte burgalés y la histórica villa de los monteros del rey. Miñano coloca al citado término "en el camino real que de Villarcayo conduce a Espinosa" y Madoz señala que "sus caminos conducen a Espinosa y Villarcayo". Más concretamente la Guía de José Matías Escribano de 1758 (75), al tratar del camino de herradura hasta Santander, entre las escasas localidades que relaciona, cita a Bedón, a la que sitúa entre Villarcayo y Espinosa, términos de los que, según dicho texto, está separado cinco y dos leguas respectivamente.

A parte de la existencia de este hecho, tan ligado a la práctica de la arriería y principal motivo de la vocación transportista de los vecinos de la zona, cabe recordar también la circunstancia de que Bedón, Pereda y las Hornillas, eran lugares accidentados, con mucho monte, algunos carentes de regadíos y en general menos aptos que los restantes pueblos de la Merindad de Sotoscueva, para la agricultura y la ganadería de subsistencia que practicaban. No es extraño por ello que se dedicaran a una actividad como la mulatería que además era mucho más remuneradora que el cultivo de la tierra.

No se puede precisar con exactitud a partir de que fecha desapareció el transporte a lomo en las Hornillas, Bedón y Pereda pero parece evidente que su paulatino declive comenzó en las primeras décadas del siglo XIX. Todavía en 1820, el diccionario de Miñano incluye la arriería entre las actividades de Bedón, pero pocos años más tarde el Madoz ya no la cita entre las practicadas en esta zona.

Probablemente su desaparición está relacionada, en gran medida, con el cambio que experimentaron las comunicaciones a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, reflejado sobre todo en la mejora de los caminos de ruedas frente a los de herradura. Está circunstancia permitió ir substituyendo el transporte a lomo de acémilas por el de las carretas, con el consiguiente abaratamiento en sus costes (76), la expulsión del mercado de los transportistas de

(75) ESCRIBANO, José Matías, o. cit. p. 73.

(76) En un memorial titulado "Deseos de un riojano", escrito hacia 1785 por Santiago del Barrio y reproducido por Larruga, se indica que la existencia de ca-

mayor costo y menor eficiencia y la consiguiente decadencia de aquellas localidades, como Bedón, sitas junto a sencillos caminos de herradura.

Esta evolución de la arriería a la carretería también se produjo, al parecer brevemente y en muy pequeña medida, en Sotoscueva. Miñano señala, en este sentido, su existencia “en el Distrito de la Sonsierra (Quintanilla del Rebollar, Rebollar, Redondo, Barcenillas y Hornilla la Torre)”, subrayando no obstante, que “va quedando muy poca” y Madoz, en referencia ya citada, alude al transporte con carros de “vino y trigo” que se efectuaba en Redondo. Del mismo modo al tratar de Hornilla la Parte, pueblo desaparecido a principios del siglo XIX, señala la existencia de un carrero que dedicaba 40 días a arreglar carros. Sin embargo su construcción y reparación estaba motivada, muy probablemente, por razones agrícolas y no por necesidades del transporte.

Es evidente que nunca conoció Bedón una prosperidad relativa tan grande como la que disfrutó en el largo período, sobre todo en el siglo XVIII, en que la mayoría de su población se dedicó al transporte animal por las tierras castellanas, montañesas, vizcaínas y riojanas. La evolución económica general, la dureza de este trabajo, la acumulación de capital generada por el ejercicio de su profesión y otros motivos diversos hicieron que este pueblo, abandonara su vocación viajera y se convirtiese, con el tiempo, en uno más de los varios que, dentro de la Merindad de Sotoscueva, están al borde de su desaparición. Hoy día los escasos vecinos de Bedón recuerdan vagamente sus antepasados arrieros, su archivo no conserva documento alguno relacionado con la práctica de esta actividad y del antiguo camino de herradura apenas existen lo que machadianamente se podrían calificar de “estelas sobre la mar”.

minos de carros representaba “una ventaja exorbitante respecto a la actual miseria de no poderse hacer sino a lomo” y que “cada carro lleva 30 cántaras de vino”, mientras que “si se llevase a lomo el promedio por acémila sería de siete”. En este mismo sentido del abaratamiento que supuso el cambio del transporte de mulos a carros, puede citarse la opinión de E. Fernández de Pinedo (*Centralismo. Ilustración y Agonía del Antiguo Régimen, 1755-1833. Historia de España* dirigida por Tuñón de Lara, pag 144) que estima que “debió de oscilar entre la mitad y un tercio”, aunque señala que este avance “sólo se llevó a cabo en ciertas áreas muy concretas”. Por su parte Gómez Mendoza, en obra ya citada, p. 89), estima con mayor precisión que, para una distancia de 125 kilómetros, en 1878 “el precio de transporte por acémila ascendía a 1,0841 pesetas / toneladas kilométricas, mientras que el transporte por carro era de 0,6252 pesetas / toneladas kilométricas”.