

## 12. PASTORES, CARRETEROS Y ARRIEROS

MÁXIMO DIAGO HERNANDO

Aunque los trabajos de síntesis sobre la historia rural de la Corona de Castilla en época medieval y moderna nos suelen transmitir una imagen de la realidad social campesina dominada por la omnipresencia de los trabajadores de la tierra con formas de vida sedentaria, sometidos a la opresión, más o menos intensa según las zonas, de los señores «feudales», lo cierto es que una fracción no desdeñable de los habitantes de los núcleos rurales se dedicaron entonces en este ámbito a actividades económicas que les imponían la asunción de un modo de vida itinerante, al menos a la mayoría de los miembros varones de las familias. Estos campesinos que pasaban gran parte del año trabajando alejados de sus hogares respondieron a perfiles muy diversos, y su importancia porcentual entre el conjunto de la población rural presenta fuertes variaciones de unas comarcas a otras. Por razones comprensibles fue en las comarcas de montaña, en las que las condiciones edafológicas y climáticas hacían poco rentable el cultivo de la tierra, donde más proliferaron, hasta el punto de llegar a constituir en ocasiones el grupo socioprofesional más numeroso. Pero también los podemos encontrar en otras muchas comarcas en las que, aunque el cultivo de la tierra ofrecía aceptables niveles de rentabilidad, asociado a la ganadería estante, no todas las capas sociales tenían acceso a sus beneficios. Por otra parte, tampoco hemos de pensar que todos los que optaban por dedicarse a estas actividades alternativas lo hacían forzados por la imposibilidad de ganarse el sustento mediante el laboreo de los campos. Muchos, por el contrario, sin duda lo hicieron porque percibieron que les ofrecían buenas perspectivas de promoción para ellos y sus familias. Y, en efecto, puede constatarse que bastantes de ellos protagonizaron procesos de ascenso social y progreso económico que difícilmente encajan en los esquemas dualistas del mundo feudo-señorial, basados en la contraposición de señores y campesinos, que tan arraigados se encuentran en nuestra historiografía.

Campesinos dedicados a actividades económicas que les imponían formas de vida itinerante los hubo en gran número en la Corona de Castilla desde bas-

tante antes de que Isabel la Católica accediese al gobierno de este reino, y lo siguió habiendo hasta el siglo XIX. Desde este punto de vista su reinado no introdujo, por lo tanto, cambios sustanciales. Pero sí es cierto, no obstante, que la aceleración del proceso de crecimiento económico que tuvo lugar entonces propició el desarrollo de las actividades a las que se dedicaban estos campesinos, e hizo posible el incremento de su número, a la vez que contribuyó a mejorar sus expectativas económicas. Por otra parte, tanto la reina como su marido, tomaron conciencia de los efectos positivos para la prosperidad de sus dominios del desarrollo de estas actividades, y por este motivo trataron de promocionarlas mediante la concesión de privilegios a quienes las practicaban. Y, desde este punto de vista, sí puede considerarse que su reinado representó un jalón fundamental en el proceso de consolidación de varios dinámicos grupos de campesinos dedicados a actividades económicas asociadas a formas de vida itinerante, que con su constante trajín enriquecieron el panorama social y económico castellano hasta el final del Antiguo Régimen.

Estos campesinos respondían en la Castilla de fines del siglo XV y principios del siglo XVI a muy diversos perfiles, pero había tres grupos que por su extraordinario desarrollo numérico merecen destacarse, y en los cuales centraremos por consiguiente nuestra atención en el presente trabajo: el de los pastores, el de los arrieros y el de los carreteros.

## 1. Pastores

En tiempos de Isabel la Católica uno de los fenómenos que más contribuyó a conferir originalidad al panorama socioeconómico de la Corona de Castilla en relación con otros territorios del Occidente europeo, radicó en el fuerte desarrollo entonces alcanzado por la actividad ganadera trashumante de largas distancias. Probablemente no fue entonces, sino en el siglo XVIII, cuando mayor número de cabezas de ovinos transitaron por las cañadas de la meseta. Pero la segunda mitad del siglo XV presentó la peculiaridad de que fue el primer período en la historia de Castilla en que se produjo en los mercados exteriores un espectacular aumento de la demanda del tipo de lanas proporcionado por sus ganados trashumantes, que desencadenó transformaciones de gran alcance en las estructuras socioeconómicas de varias regiones del reino, en las que muchos de sus vecinos apostaron de forma decidida por invertir en la cría de ganado ovino trashumante para producir lanas destinadas a la exportación.

El proceso, ciertamente ya se había iniciado antes del acceso al trono de Isabel, pero durante su reinado pudo beneficiarse de una fuerte aceleración, consecuencia en parte de las sensibles mejoras que su régimen de gobierno trajo consigo en el terreno de la preservación del orden público. En efecto, una vez superados los años de la guerra contra el rey de Portugal y los nobles partidarios de Juana, llamada la Beltraneja, Castilla entró en una prolongada era de estabilidad política, sin precedentes en todo el siglo XV, que permitió a los reba-

ños de ganados trashumantes poder realizar sus desplazamientos con mayor comodidad y sin tener que arrostrar tantos peligros como en el pasado. Los reyes, además, supieron ejercer su autoridad con más eficacia, y también se beneficiaron de ello los propietarios de ganados trashumantes, que tuvieron que pagar menos impuestos a los señores de los lugares por donde transitaban sus rebaños, que con frecuencia les habían sometido a todos tipo de extorsiones en los tumultuosos reinados anteriores. Y, por fin, aprobaron algunas medidas legislativas que propiciaron la consolidación del disfrute por parte de los ganaderos trashumantes serranos del llamado derecho de posesión, que les garantizaba poder acceder año tras año a las mismas dehesas de invernadero, y eliminaba por tanto un importante factor de incertidumbre en la gestión de sus explotaciones.

Numerosos factores relacionados con el cambio en el estilo de gobierno que trajo consigo el acceso al trono de Isabel la Católica vinieron a reforzar, pues, la tendencia de fondo que ya desde comienzos del siglo XV venía favoreciendo la expansión de la actividad ganadera trashumante en Castilla. Y como consecuencia en varias comarcas serranas del reino se multiplicó entonces el número de pastores que para asegurar el sustento a sus familias debieron ausentarse de sus hogares una gran parte del año. La mayor parte de ellos tuvieron la condición de asalariados al servicio de grandes propietarios que acumulaban miles de cabezas, porque la propiedad del ganado trashumante estuvo en este período muy desigualmente distribuida, y el grueso de los rebaños se concentraban en pocas manos. Pero prácticamente todos solían poseer unas pocas cabezas propias, que les eran acogidas por los señores a los que servían en sus dehesas, en condiciones a veces leoninas. Y, por supuesto, también hubo muchos pequeños propietarios serranos que se desplazaron en persona a las dehesas de invernadero del sur al frente de sus rebaños, o encargaron el hacerlo a alguno de sus hijos, cuando ellos ya se encontraban en edad avanzada. Por no hablar de los serranos de origen humilde que lograron hacer fortuna con la explotación de sus rebaños, y que, habiendo participado en sus primeros años de las duras condiciones de vida del pastor trashumante, acabaron reuniendo cabañas de cierta envergadura, y llegaron a disponer de medios financieros suficientes para poder permanecer los inviernos en sus casas, mientras sus ganados partían hacia el sur al cargo de mayores y pastores contratados.

Era un mundo, por tanto, el de la ganadería trashumante, en el que también se daban las relaciones de «explotación», y, como consecuencia, las diferencias socioeconómicas entre las personas a él vinculadas podían llegar a ser abismales. Pero esto no excluía que se diesen también en su seno condiciones favorables para la movilidad social, pues, con tesón y suerte, también de vez en cuando resultaba posible prosperar.

El impacto que sobre las estructuras socioeconómicas y los modos de vida de muchos pequeños pueblos serranos tuvo este espectacular desarrollo de la ganadería trashumante fue notable, ya que en ellos la población masculina quedaba sensiblemente mermada durante los meses del largo invierno, que comenzaba en los primeros días de octubre y podía prolongarse hasta el mes de junio.

En efecto, aunque los propietarios de ganado trashumante estuvieron repartidos por multitud de núcleos urbanos y rurales de las dos mesetas, la inmensa mayoría de los pastores que custodiaban los rebaños tenían fijadas sus residencias en aldeas serranas de la Cordillera Cantábrica, Sistema Central y Sistema Ibérico. Y así continuó sucediendo hasta comienzos del siglo XIX, a pesar de que con el transcurso de los siglos cada vez mayor número de cabezas de ganado trashumante pasó a propiedad de ganaderos de «tierras llanas», residentes en ciudades muy alejadas de las sierras donde pastaban sus rebaños en verano.

En cualquier caso, aunque por la singularidad de sus formas de vida los numerosos pastores trashumantes que hubo en Castilla durante el reinado de Isabel la Católica destacaron como uno de los elementos más originales del panorama social del campo castellano en el contexto europeo del momento, otros muchos pastores compartieron entonces con ellos en este territorio un modo de vida itinerante, que también les obligaba a estar ausentes de sus hogares prolongados períodos de tiempo. Éste era el caso, por ejemplo, de los que estaban al cargo de los rebaños llamados trasterminantes, que abundaron en varias comarcas todavía no suficientemente bien identificadas, por falta de estudios monográficos dedicados a esta cuestión. Se diferenciaban los ganados trasterminantes de los trashumantes en que sus desplazamientos a lo largo del año eran de mucho más corto radio, y no atravesaban los puertos en los que se había de pagar el impuesto del servicio y montazgo. Pero a veces también realizaban recorridos de cierta importancia, que implicaban incluso el cruce de fronteras entre reinos, con los problemas que ello traía consigo. En concreto así ocurría en las comarcas del reino de Castilla fronterizas con los de Aragón y Navarra, desde las que se llevaban a pastar numerosas cabezas de ganado ovino en los meses de invierno a dehesas de estos dos últimos reinos, ante la dificultad de mantenerlas entonces en las frías tierras de la meseta. Y una de dichas comarcas en la que nos consta que al iniciarse el reinado de Isabel la Católica ya se encontraba muy arraigada esta práctica era la de Ágreda, pues durante el reinado de Enrique IV los vecinos de esta villa y de las aldeas de su Tierra recibieron un privilegio que les autorizaba a meter sus ganados en los términos de los reinos de Aragón y Navarra, y a llevar consigo dinero, cereal, y otros productos alimenticios necesarios para el sustento de los pastores.

## 2. Arrieros

Junto con la ganadería, la otra actividad económica que en el pasado más contribuyó a la difusión de las formas de vida itinerante fue la del transporte. Las condiciones tecnológicas imperantes hasta el triunfo de la revolución industrial obligaron, en efecto, a un elevado número de personas a desplazarse largas temporadas de sus lugares habituales de residencia para asegurar el transporte de las mercancías que se intercambiaban a medias y largas distancias por vía terrestre. Unos eran arrieros, que transportaban las mercancías en costales a lomos de mu-

los, asnos y pollinos. Y otros carreteros, que recurrían a un procedimiento más complejo, consistente en cargar carretas de madera dotadas de ruedas, y hacerlas arrastrar por parejas de bueyes uncidos por un yugo. Este segundo sistema facilitaba el transporte de cargas mucho más pesadas, pero en contrapartida no era factible en determinados caminos que, por su estrechez, pendiente o mal estado en general, no podían ser transitados por los bueyes. Y por este motivo, en Castilla, territorio caracterizado por su difícil orografía, fueron muchas más las mercancías que en el período preindustrial se transportaron a lomos de acémilas que en carretas.

Dentro del numeroso grupo de los arrieros coexistieron personas con muy diferentes perfiles socioeconómicos y modos de vida también bastante diferenciados. Muchos de ellos, en efecto, fueron agricultores que buscaron un complemento para sus economías familiares mediante la prestación de servicios de transporte con sus acémilas unos pocos días al año, sin alejarse demasiado de sus lugares habituales de residencia. Para otros muchos, por el contrario, la arriería no fue actividad económica secundaria sino principal, que les obligaba a dedicar la mayor parte del año a recorrer de extremo a extremo la geografía peninsular con sus acémilas cargadas de mercancías muy diversas. Pero incluso entre estos últimos se dieron también notables diferencias, puesto que unos se limitaron a prestar servicios de transporte, mientras que otros, por el contrario, utilizaron sus acémilas para transportar mercancías que previamente habían comprado o adquirido a trueque por otras, y muchos, por fin, combinaron las dos facetas, tratando de sacar el máximo partido a sus viajes.

Las comarcas del reino de Castilla en las que un amplio segmento de su población se dedicó a la arriería fueron muy numerosas, pudiéndose mencionar a título ilustrativo las de Mondoñedo, Asturias, la Armuña, Cáceres, algunos pueblos de la Baja Extremadura, Toledo, Andalucía Occidental, Atienza o las montañas del norte de la provincia de Burgos. Por encima de éstas destacan, sin embargo, otras dos que instintivamente solemos asociar siempre con esta actividad, quizás influidos por obras literarias como *El Quijote* o la novela de Concha Espina, *La esfinge maragata*: la Tierra de Yanguas y la Maragatería. En ambas comarcas, en efecto, la actividad arriera conoció un notable desarrollo desde la Baja Edad Media hasta fines del Antiguo Régimen, aunque los testimonios documentales relativos a la misma son todavía más antiguos en el caso yangüés, pues ya son relativamente numerosos en el siglo XIV. Y, en ambas también, quienes se dedicaron a esta actividad fueron individuos que solían pasar la mayor parte del año ausentes de sus hogares, recorriendo largas distancias, por muy diversas rutas, algunas de las cuales atravesaban la Península de extremo a extremo. Además, muchos de ellos pronto buscaron complementar los beneficios del transporte con los del comercio, de manera que fue también en estas dos comarcas donde mayor desarrollo alcanzó la figura del arriero-mercader, si bien es cierto que la misma conoció sus mejores momentos en fechas muy posteriores al reinado de Isabel la Católica.

Los arrieros maragatos y yangüeses destacaron también por la enorme variedad de productos con los que negociaron, siempre buscando la optimización

de los viajes. Y desde esta perspectiva hay que hacer una mención especial al notable papel que desempeñaron como agentes intermediarios entre la España húmeda y la Meseta, dos ámbitos con estructuras económicas complementarias, que precisaban del intercambio mutuo de mercancías, dificultado, no obstante, por la difícil orografía que los separaba, la cual hacía aún más imprescindibles los servicios de los arrieros. A esta faceta básica de su actividad se añadieron, no obstante, otras muchas, y de modo muy evidente en el caso de los yangüeses, que tuvieron una intensa presencia en otros ámbitos como Andalucía o el reino de Aragón. Y su interés por el ámbito andaluz, ya constatado en época bajomedieval, se intensificó tras la apertura del mercado americano, es decir, bastante después de la muerte de Isabel la Católica.

### 3. Carreteros

A pesar de los numerosos obstáculos que la orografía oponía en el territorio de la Corona de Castilla a la circulación de carretas, esta forma de transporte alcanzó también un notable desarrollo como complemento de la arriería, gracias en parte al apoyo que le prestó la monarquía, de forma especialmente decidida a partir del reinado de Isabel la Católica.

En efecto, en diversas comarcas del reino de Castilla con importante producción maderera, localizadas en su mayor parte en ámbitos de montaña en los que el cultivo de la tierra resultaba poco rentable, floreció pronto la actividad de la fabricación de carretas, junto con otros muy variados utensilios de madera. En una primera fase los vecinos de estas comarcas se aventuraron en el negocio de la venta de leña y madera, en bruto o ya convertida en utensilios, cargándolas en sus carretas, como consta que hicieron durante el siglo XIV los de varias aldeas pinariegas de la Tierra de Soria, que regularmente llevaban a vender estos productos al reino de Aragón. Pronto, sin embargo, pasaron a interesarse también por el transporte de otras mercancías, habitualmente de gran peso y volumen, que resultaba mucho más costoso transportar a lomos de acémilas. Y de este modo en algunas de dichas comarcas, entre las que habría que destacar la de los Pinares, a caballo entre las provincias actuales de Burgos y Soria, se impuso una especialización en la prestación de servicios de transporte con carretas a largas distancias, que terminó ocupando a un sector importante de su población masculina.

Las carretas que se utilizaron como medios de transporte desde época bajomedieval hasta comienzos del siglo XIX no fueron, en efecto, en todos los casos semejantes, sino que pronto se estableció una importante distinción entre las llamadas «de puerto a puerto», utilizadas en tareas de transporte a muy largas distancias, y las denominadas «churras», que curiosamente recibían el mismo nombre que las ovejas mantenidas en régimen estante, y sólo eran aptas para realizar cortos recorridos. Pues bien, la práctica del transporte con carretas «churras» tuvo una implantación geográfica muy grande, constando la existencia de grupos dedicados a la misma en las más diversas comarcas de la geografía castellana, de

entre las que se pueden destacar las de Almodóvar del Pinar (Cuenca) y Requena en el Sistema Ibérico, las sierras de Gredos y Guadarrama, en el Sistema Central, y el entorno de Reinosa en la Cordillera Cantábrica.

Quizás en algunas de estas comarcas hubo también carretas «de puerto a puerto», aunque la falta de estudios monográficos nos impide afirmarlo con seguridad. Pero, sin ningún género de dudas, la comarca que más se volcó en la actividad del transporte con carretas a largas distancias, y en la que mayor número de personas se ganó el sustento mediante la prestación de servicios con carretas «de puerto a puerto», fue la ya mencionada de Pinares, a caballo entre las provincias de Burgos y Soria. Y en ella vamos a centrar a continuación nuestra atención, puesto que fue el negocio del transporte con carretas «de puerto a puerto» el más estrechamente asociado con formas de vida itinerante. En efecto, quienes trabajaban con este tipo de carretas debían permanecer ausentes de sus hogares desde comienzos de la primavera hasta bien entrado el mes de noviembre, realizando servicios de transporte entre lugares con frecuencia muy alejados de los suyos de origen. Sólo durante los meses de invierno su actividad como transportistas cesaba, porque las condiciones climáticas hacían prácticamente imposible el tránsito por los caminos. Entonces los bueyes que tiraban de las carretas eran llevados a pastar a las dehesas de invernadero, situadas en lugares también muy alejados de sus hogares, en concreto en diversos puntos de la submesta sur y de las actuales provincias de Zamora y Salamanca. No obstante, bastaba con que quedasen en estas dehesas unos pocos pastores y gañanes al cuidado de los bueyes, por lo que el resto de los carreteros podían regresar a las aldeas pinariegas donde residían sus familias para pasar allí el invierno en su compañía, dedicando entonces su tiempo a la fabricación de diversos utensilios de madera, como gamellas, trillos o tauretes, para su posterior venta.

El funcionamiento de una empresa de carretería de largas distancias no precisaba gran cantidad de mano de obra, en relación al menos con el número de bueyes necesarios. Así, se ha calculado que la cuadrilla, unidad funcional de la carretería, que comprendía unas 30 carretas, requería la disponibilidad de unos seis hombres y de en torno a noventa bueyes, es decir, sesenta para tirar de las carretas, uncidos con los yugos, y treinta de remuda, que iban sueltos. En concreto al frente de la cuadrilla debía ir un mayoral, acompañado por un aperador, encargado de reparar las averías en las carretas, un ayudante de aperador, un pastero, que atendía a los bueyes cuando se desuncian para pastar, un ayudante de pastero, y un gañán, a quien correspondía realizar las labores de carga y descarga. No obstante, las variantes sobre este modelo debieron ser muy numerosas, si bien la falta de fuentes documentales nos impide conocerlas con un mínimo de detalle. Y por otra parte también conocemos muy mal cómo estaban organizadas las empresas de carretería a finales del siglo XV y comienzos del siglo XVI, en particular en lo que se refiere al reparto de la propiedad de las carretas y de los bueyes. En efecto, en períodos posteriores nos consta que también entre los individuos dedicados a la carretería se desarrollaron enormes diferencias socioeconómicas, al despuntar algunos grandes «empresarios» que llegaron

a reunir un elevado número de carretas, y al mismo tiempo hacían incursiones en otras actividades económicas, como, por ejemplo la cría de ganados trashumantes, los cuales, comprensiblemente, empleaban numerosa mano de obra asalariada. Para la época del reinado de Isabel la Católica no disponemos de fuentes documentales que nos permitan comprobar si ya entonces habían hecho acto de presencia este tipo de empresarios, o por el contrario predominaron los pequeños propietarios de carretas que viajaban en persona al frente de las mismas. En cualquier caso, según todos los indicios, los carreteros, a diferencia de los arrieros, se limitaron entonces a prestar servicios de transporte, y rara vez se aventuraron en negocios mercantiles, pues no acostumbraron a cargar en sus carretas mercancías propias, a excepción de madera.

Durante el reinado de Isabel la Católica los carreteros pinariegos comenzaron a asumir un protagonismo cada vez mayor en el transporte de la materia prima que entonces se consolidó como principal renglón de las exportaciones de la Corona de Castilla, la lana fina de ganado trashumante. En concreto consta que recurrieron a ellos con cada vez mayor frecuencia los mercaderes burgaleses, por cuenta de los cuales transportaban las sacas de lana lavada a los puertos del Cantábrico, desde las comarcas serranas de Molina de Aragón, Segovia, Soria o Cameros, aunque a veces también se encargaron de transportar las lanas en suicio desde los esquiladeros hasta los lavaderos. Ciertamente en este negocio compitieron con ellos los arrieros, algunos de los cuales, como es el caso de los yan-güeses, siguieron desarrollando una intensa actividad como transportistas de lanas en los siglos XVI y XVII. Pero, según todos los indicios, el grueso de la producción lanera que salía de los lavaderos a partir del mes de julio era transportada en carretas hasta los puertos del Cantábrico o del Mediterráneo donde se había de embarcar.

Por otra parte, en esta misma época también está bien documentada su actividad como transportistas de hierro, carbón, sal, cereal y vino, mercancías que junto a la lana, y a la madera y la leña que habían proporcionado el grueso de sus cargamentos en fases anteriores, figuraron de forma habitual en éstos a fines del siglo XV, según nos confirma una provisión regia fechada en Medina del Campo el 13 de septiembre de 1497. Y, en otro terreno, estos mismos carreteros prestaron muy valiosos servicios durante las campañas de conquista de Granada, gracias sobre todo a su colaboración en las operaciones de traslado de la pesada artillería.

Esta creciente participación de los carreteros en tareas de transporte de mercancías muy variadas, y de importancia clave para el desarrollo de la actividad mercantil en la Corona de Castilla, tuvo su traducción en el despertar del interés de la monarquía por favorecerles mediante la concesión de privilegios, que se produjo precisamente durante el reinado de Isabel la Católica. Y, en efecto, fue entonces cuando los profesionales de la carretería, muy en particular los avecindados en la comarca de los Pinares de Soria y Burgos, obtuvieron sus principales privilegios, que en muchos aspectos conllevaron su equiparación con los ganaderos y pastores trashumantes.

Así, en primer lugar, la provisión de 13 de septiembre de 1497 a la que nos acabamos de referir, por la que se prohibió que se les apresasen los bueyes, o se les exigiesen derechos desaforados, cuando durante sus viajes los soltaban para pastar, fue completada por otra de 9 de marzo de 1498, en virtud de la cual quedaron autorizados a desuncir dichos bueyes y meterlos a pastar en los términos de los pueblos, en las mismas condiciones que los vecinos de éstos, es decir, aprovechando no sólo los pastos de dehesas y baldíos, sino también los de rastrojeras. Al año siguiente un nuevo privilegio fechado el 12 de mayo de 1499 les autorizó a cortar en sus viajes toda la madera que necesitasen para el reparo de las carretas y para hacer fuego, con el que calentarse y guisar, al tiempo que se hizo extensiva la exención del pago de derechos de tránsito a los bueyes de remuda que llevaban desuncidos las cuadrillas de carretería, pues hasta entonces la misma sólo se había podido aplicar a los bueyes que conducían las carretas. Y más adelante se añadieron otros privilegios, que, no obstante, no tenemos constancia expresa de que fuesen concedidos por los Reyes Católicos, como es el caso de la exención del servicio militar para los carreteros, o la extensión del derecho de posesión mesteño a los arrendamientos de dehesas de invernadero para bueyes de carretería.

Pero, no contentos con favorecer el desarrollo de la actividad carreteril mediante la concesión de todos estos privilegios, inspirados en los que desde fechas muy anteriores venían disfrutando los pastores trashumantes, los Reyes Católicos fueron además los artífices de la creación de una institución que en el ámbito de la carretería desempeñó hasta el fin del Antiguo Régimen un papel parecido al de la Mesta en el ámbito de la ganadería trashumante. Nos referimos a la Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria, instituida por estos monarcas en 1497 sobre la base de una hermandad que con anterioridad habían constituido los vecinos de varios lugares pinariegos de estas dos provincias. El objetivo principal de esta institución fue la defensa de los intereses de los carreteros avecindados en los pueblos en ella representados, y gracias a la misma la carretería experimentó un extraordinario auge en esta comarca, que, como consecuencia, logró alcanzar notable prosperidad en los siglos XVII y XVIII, a pesar de que las poco propicias condiciones del suelo para el cultivo del cereal.