

Transportistas y arrieros

Lo primero que se constata al llegar a Cabanillas del Campo es su vitalidad, su dinamismo, la amabilidad de sus gentes, las de toda la vida y las que han llegado en los últimos años. Un pueblo con grandes empresas, con grandes expectativas de trabajo, con grandes proyectos y con ganas de preparar un futuro mejor para sus hijos. Un pueblo que, en lo cultural, se muestra interesado por su historia, que quiere conocerla para evitar aquella acertada frase que dice: *“Todo pueblo que no conoce su historia está condenado a repetir sus errores”*.

Esta frase, atribuida a varios personajes célebres, nos da pie para iniciar una serie de artículos, a modo de sencillas crónicas, sobre la vida cotidiana de esta villa de la campiña, con el fin de dar a conocer todas aquellas pequeñas o grandes historias protagonizadas por unos hombres y mujeres de esta tierra y que nos han dejado marcado el camino a seguir.

Y teniendo en cuenta las numerosas naves de logística que hay en los diferentes polígonos de esta villa y cómo se envían desde ellas los productos que almacenan por toda España, nos ha parecido interesante buscar en nuestra historia pasada algún ejemplo relacionado con esta actividad comercial, aunque salvando las distancias, por supuesto. El resultado de nuestras pesquisas nos ha llevado hasta los arrieros y carreteros, transportistas de trigo y de pan, entre otros productos, que desde Cabanillas lo transportaban hasta los pueblos de su entorno, Guadalajara y Madrid. O trasladándose a la Tierra de Campos a por trigo para abastecer a los pueblos de Guadalajara cuando había escasez de este producto en la comarca.

Pero para que hubiese arrieros era imprescindible que hubiese, también, productos para transportar y eso en Cabanillas no faltó nunca, en especial el trigo. La tierra destinada al cultivo ocupaba una extensión de unas 5.512 fanegas de tierra, unas 3.544 hectáreas, de las que gran parte, 2893 hectáreas, se dedicaban al cultivo de productos de secano, como el trigo, el centeno, la cebada o la avena. De ellas, 964 hectáreas eran consideradas como tierras de 1ª calidad, otras 964 de 2ª y, otras tantas, de 3ª calidad. Con una productividad, por término medio y año, en lo que concierne al trigo, de 6,5 fanegas, las tierras de 1ª calidad; de 4,5 fanegas, las de media calidad; y 2,5 fanegas, la de peor calidad. En cuanto al centeno, su productividad era el doble de lo obtenido de trigo. Como vemos tierras, por lo general fértiles que dejaban mucho grano en la villa. Por lo que en un año normal de cosecha, si se sembraba trigo, se obtenían alrededor de 13.000 fanegas, a mediados del siglo XVIII.

Una vez recogida la cosecha y después de guardar el trigo, en el pósito, tanto el que necesitaban para su propia supervivencia, así como para la siembra de la siguiente cosecha, el resto se solía vender. Y es en este momento cuando entraban en danza nuestros arrieros, quienes se dedicaron a transportar no solo el trigo que a los agricultores del pueblo les sobraba, llevándolos hasta Guadalajara, por ejemplo, sino que también se ocuparon, en tiempo de carestía y cuando faltaba trigo en esta comarca, de transportarlo y traerlo desde lugares más alejados, como Tierra de Campos, lugar habitual de compra de este producto de la ciudad de Guadalajara.

Esta actividad supuso una fuente importante de ingresos para los numerosos arrieros de este lugar, ya desde el siglo XVI. Un claro ejemplo de aquellos portes lo encontramos, en 1584, cuando tuvieron que llevar desde Cabanillas las 1583 fanegas de trigo que la ciudad de Guadalajara necesitaba para alimentar a su población y que compraron en nuestra villa. Estas fanegas fueron compradas a un total de 54 vecinos, lo que nos da una ligera idea de la importancia que tuvo el cultivo de cereal en esta villa.

En cuanto al número de arrieros era, igualmente, muy alto, que podemos cifrar en torno a los 40. Así lo constatamos en una Real Provisión, fechada el 24 de Septiembre de 1580, en la que

Felipe II, necesitado de carros para la guerra con Portugal, había ordenado que este lugar de Cabanillas enviase una mayor cantidad de carros, añadiéndose a los diez con los que ya había participado con anterioridad. El Concejo contestó que en el pueblo sólo quedaban treinta vecinos que dispusiesen de ellos o que tuviesen posibilidades de tenerlos. Alegaban desde el Concejo que estos carros los utilizaban los agricultores para *"la lauor del pan"*. Sin embargo, el rey los necesitaba de manera urgente, por lo que no hubo más remedio que acceder a esta petición y cedérselos. Como contrapartida el Concejo le hizo al rey, Felipe II, una contraoferta consistente, en que a cambio del envío de estos carros, *"que forçosamente (...) se auían de tomar a los dueños"*, los vecinos ocupados en estas labores recibirían por cada día que estuviesen al servicio del rey dos ducados (750 maravedís) de jornal diario, *"por la mucha costa y carestía del tiempo"*, que creían dinero suficiente por cada carro, sus mulas y el hombre encargado de llevarlo.

Esta cantidad de dos ducados era un salario muy alto para la época, por lo que tuvieron que idear el modo de obtener el dinero suficiente para ello. La solución la encontraron en un pago a medias, en el que una parte la pagara el rey y el resto los vecinos de Cabanillas, mediante un repartimiento entre todos ellos. Para proceder a este repartimiento fue preciso solicitar al rey autorización; a lo que accedió este, otorgando licencia para que cada vecino que mandase sus carros percibiese, además de su salario, otro medio ducado más (187 maravedís), por *"cada un día, por cada carro, mulas e criados"* que estuviesen a su servicio, siempre que este tiempo fuese menor a dos meses, y si lo sobrepasase se le pagaría a cada uno 4 reales (148 maravedís). El inconveniente para el pueblo fue que este dinero saldría de los bolsillos de los vecinos del lugar, cotizando cada uno según su fortuna: *"el dicho acrescentamiento de salario los podáis rrepartir e repartáis entre los vecinos del dicho lugar y cada uno pague respeto de la haçienda que tiene por la horden que se pagan los pechos e contribuçiones"*. El encargado de recoger el dinero y de pagar a los dueños de los carros fue el mayordomo del pósito.

La importancia de esta actividad no disminuyó durante el siglo XVII, al contrario, nos encontramos a estos arrieros firmando contratos con distintos concejos de las comarcas y pueblos cercanos a Cabanillas del Campo, para *"la lleva del pan a Madrid"*. En uno de estos contratos, fechado en 1614, se comprometían a llevar hasta la capital del reino todo el trigo que sus vecinos necesitaran para su alimentación; este trigo se obtuvo por repartimiento entre los vecinos de cada pueblo, con la obligación de enviarlo a la Corte. De este modo, un hecho que solía levantar quejas entre los numerosos concejos de Castilla, obligados a entregar su trigo a la Corte, sirvió para aumentar una actividad tradicional, como era el de la arriería. Así, vemos cómo los arrieros de Cabanillas se encargaron de llevar el trigo de Heras de Arriba, Valfermoso de Tajuña, Escopete, Peñalver, Valdegrudas, Yélamos de Arriba, San Andrés, Ciruelas, Atanzón, Irueste, Budía, etc.

El contrato solía firmarse por un período de un año. Por, ejemplo, Pedro Díaz, vecino de Cabanillas, se comprometió a llevar, cada semana hasta Madrid, y durante un año, las 5 fanegas que le correspondían entregar a la villa de Valfermoso de Tajuña, en forma de pan cocido; a cambio percibiría un salario de 2 reales y 1 cuartillo (76,5 maravedís) por cada fanega que llevase.

Por último, añadir que, de igual modo, por estos años algunos labradores de Cabanillas, a título particular, se obligaron con diversos bodegoneros de Madrid a llevarles varias fanegas de trigo, en forma de pan cocido, para abastecer sus mesones. También, era frecuente que se concertaran compras de paja, obligándose a llevarla hasta Madrid en sus carros, pagando por el porte y el carro de paja, 32 reales.