

CARRETEROS Y ARRIEROS DE SAJAMBRE. EL INTERCAMBIO DE MERCANCÍAS EN LA MONTAÑA ORIENTAL LEONESA (SS. XVI-XVIII)

CARTERS AND MULETEERS OF SAJAMBRE. THE EXCHANGE OF GOODS IN THE ORIENTAL MOUNTAIN OF LEÓN (16TH-18TH CENTURIES)

ELENA E. RODRÍGUEZ DÍAZ

Universidad de Huelva - Dpto. de Historia, Geografía y Antropología
elena@uhu.es

Recibido: 23/5/2015

Aceptado: 26/11/2015

RESUMEN: Se analiza la carretería y el transporte con acémilas de mediana y larga distancia que desarrollaron los habitantes del municipio leonés de Sajambre en los siglos XVI, XVII y XVIII, mediante el estudio de las vías de comunicación utilizadas, las rutas y destinos frecuentados, los medios de transporte y las mercancías. Entre otras aportaciones, se proporciona la fecha más antigua de introducción y cultivo del maíz en la provincia de León (1616); se documenta el tránsito por el Camino Real del Oriente, cuya trayectoria se reconstruye; se atestiguan los viajes de los sajambriegos, con carros y con rocines, desde la costa Cantábrica hasta la Sierra de Gredos; se amplía la relación de productos con los que comerciaban los leoneses del siglo XVII.

PALABRAS CLAVE: Caminos de España. Carretería. Arriería. Montaña Oriental leonesa. Asturias. Edad Moderna.

ABSTRACT: We analyse the middle and long distance muleteering and the transport by cart, that the inhabitants of the municipality of Sajambre (Northeast of the Kingdom of León) developed in the 16th century, 17th and 18th, through the study of the roads of communication used, destinations and frequented routes, and means of transport. Among other contributions, we provide the earliest date of introduction of maize in the province of León (1616). We document the transit through the Royal Road of the East, whose path, is rebuilt. The travels with carts and horses from the Cantabrian Coast to the Mountains of Gredos, are confirmed. We extend the list of merchandises traded by the carriers of León in the 17th Century.

KEYWORDS: Roads in Spain. Transport by cart. Muleteering. Oriental Mountain of León. Asturias. Early Modern Age.

La existencia de suelos infértiles para la agricultura cerealista y vitícola, que caracteriza las tierras leonesas del concejo de Sajambre (Fig.1), y la escasa superficie destinada al cultivo, debido a su severa orografía, fueron las razones principales que forzaron a sus habitantes a acudir periódicamente a la Meseta con carros y caballerías para abastecerse de grano panificable y vino. Los acemileros desaparecieron a lo largo del siglo XIX y la carretería llegó hasta los años 40 y principios de los 50 del siglo XX como una práctica residual basada en el trueque, una solución coyuntural producto de las carencias de liquidez que sufrió la sociedad campesina durante la larga posguerra española. Sin embargo, la documentación conservada de los siglos del Antiguo Régimen habla de una realidad diferente y más diversificada que combinó la carretería y el transporte con équidos de larga y media distancia a uno y a otro lado de la Cordillera Cantábrica.

La escasez de fuentes condicionó la ausencia de las actividades comerciales de los sajambriegos en los estudios realizados sobre dicha temática en la actual provincia de León,¹ conociéndose solo el trabajo de la madera en la Montaña Oriental. Sin embargo, en el Archivo de la Casa Piñán de Oseja de Sajambre se guardan los protocolos notariales de dos escribanos públicos pertenecientes al linaje Piñán de Cueto Luengo, que cubren casi toda la segunda mitad del siglo XVII y las dos primeras décadas del XVIII, así como abundante documentación de carácter familiar desde el año 1526 hasta el siglo XX, que constituirá el principal fundamento de la presente aportación, la cual tiene como finalidad esencial presentar los documentos conservados.²

¹ RUBIO PÉREZ, L.M. y CUBILLO DE LA PUENTE, R. (2009). *Arriería y transporte*. León: Diario de León, Biblioteca leonesa de tradiciones. RUBIO PÉREZ, L.M. (2009). "Pobres y ricos. Estructura social, pobreza y asistencia a las comunidades campesinas del Reino de León durante la Edad Moderna". En Rubio Pérez, L.M. (ed.). *Pobreza, marginación y asistencia en la Península Ibérica (siglos XVI-XIX)*. León: Universidad, pp. 13-28. RUBIO PÉREZ, L.M. (2000). "Las estructuras económicas. Agricultura, ganadería, industria". En Rubio Pérez, L.M. (coord.). *La Historia de León. Volumen III: Edad Moderna*. León: Universidad - Diario de León, pp.317-413. MÉNDEZ MÉNDEZ, C. y CUBILLO DE LA PUENTE, R. (2000). "Las comunicaciones y los transportes". En Rubio Pérez, L.M. (coord.). *La Historia de León*. Ob.cit., pp.416-428. MÉNDEZ MÉNDEZ, C. y CUBILLO DE LA PUENTE, R. (2000). "Alimentación comercio y abastecimiento". En Rubio Pérez, L.M. (coord.). *La Historia de León*. Ob.cit., pp.429-443.

² Los notarios públicos del número del Concejo de Sajambre son Gonzalo Piñán de Cueto Luengo (1659-1679) y su hijo, Agustín (1698-1721). Me consta que el Archivo Histórico Provincial de León tiene conocimiento de estos legajos. La documentación notarial del Archivo de la Casa Piñán (en adelante ACP) corresponde a lo que hemos designado como Sección 1 (18 cajas), mientras que la Sección 2 contiene los restantes documentos de la familia Piñán (10 cajas). El proceso de ordenación se ha concluido en la Sección 1 y aún está inconcluso en la Sección 2. La tarea ha sido llevada a cabo por quien esto suscribe en el marco de distintos Proyectos I+D+I. El que está vigente es el

El periodo cronológico que hemos elegido como objeto de estudio es el más antiguo del que se conservan datos, y será completado ocasionalmente con fuentes medievales y del siglo XIX a fin de clarificar algunos de los contenidos abordados. En general, puede afirmarse que las fuentes mencionadas permiten, no solo empezar a rellenar algunos de los vacíos que existen en lo que atañe al extremo nororiental de la provincia de León y al Oriente del Principado de Asturias, sino que también documentan el tráfico del camino real que cruzaba la Cordillera Cantábrica desde los municipios asturianos de Ribadesella, Cangas de Onís y Amieva en dirección a la Meseta, después de atravesar todo el concejo de Sajambre y las tierras de Valdeburón y Riaño; amplían el conocimiento de la carretería leonesa en una época anterior al siglo XVIII; introducen a los sajambriegos en el mapa de los transportes de larga distancia en la Edad Moderna; completan la lista de trajineros leoneses entre Asturias y la Meseta; y aportan nueva información relacionada con la actividad económica del extremo noreste de la provincia de León, con la temprana introducción de ciertos cultivos (maíz) y con las mercancías con las que comerciaban los sajambriegos en el Antiguo Régimen.

De otro lado, las peculiaridades geográficas del valle de Sajambre, situado en el corazón mismo de la Cordillera Cantábrica y aguas vertientes a Asturias, difieren del modelo que algunos autores han establecido para toda la Montaña Oriental por igual, cuando afirman que la característica sobresaliente de la agricultura en dicha comarca fue un cultivo cerealista, del que nunca carecieron sus municipios.³ Sin embargo, lo que puede ser válido para las restantes localidades de Burón, Maraña o Salamón, no lo es para Sajambre, por localizarse en un medio que resulta mucho más semejante al de la vecina Asturias que al de las tierras de Riaño o del mismo Valdeburón, pues el relieve agreste limitó el terrazgo, y los suelos pobres y poco profundos dificultaron el cultivo de cereales de secano de calidad y en bastante cantidad que, en cambio, se producían de manera suficiente en los concejos que se hallaban aguas vertientes a la Meseta. Fue, precisamente, esta carencia endémica de pan lo que obligó a sus habitantes a acudir allende los puertos en busca de grano desde antiguo. La mayor parte de trigo, centeno y cebada que pudieron acumular procedían de sus intercambios comerciales en Tierra de Campos y solo el maíz empezó a ser producido localmente de forma suficiente en el siglo XVIII.

HAR2013-41378P, financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad. En todo momento se ha contado con la excelente disposición del dueño del archivo, don Gabino Piñán Díaz.

³ GARCÍA GARCÍA, A. (2013). "Las actividades económicas en la Montaña Oriental leonesa durante la Edad Moderna". *Estudios humanísticos. Historia*, 12, pp.369-380.

La escasez de grano ya se observa en las *Averiguaciones de alcabalas* de Felipe II, donde solo aparecen la escanda y la cebada. El panorama es también insuficiente en el Catastro de 1752, en el que se registran maíz, trigo (escanda), cebada y *alguna vez centeno*, pero todo de mediana e ínfima calidad.⁴ La realidad es que estas gramíneas fueron siempre escasas, por lo que tenían que importarse de Asturias y de Tierra de Campos. Lo que fue una insuficiencia extrema de cereal panificable explica el recurso a los panes de carestía, que se utilizaron en Sajambre y Valdeón. En la documentación manejada de los siglos XVII y XVIII, se observa cómo los arvejos se incluyen con frecuencia entre el grano panificable⁵ y, como se sabe, el uso de harinas extraídas de la variedad local del guisante fue característico de comunidades pobres hasta el mismo siglo XX.⁶

En la presente ocasión, desarrollaremos el objeto de estudio a través de los siguientes apartados: la descripción de las principales vías de comunicación utilizadas por los sajambriegos y, en particular, el camino real que atravesaba el Oriente de las provincias de León y Asturias; las rutas y los destinos documentados; los viajes y los medios de transporte, así como las mercancías que se llevaban y se traían durante los viajes de mediana y larga distancia.

1. LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN

Los carreteros y trajineros del concejo de Sajambre, formado por los pueblos de Oseja, Soto, Ribota, Pio y Vierdes (Fig.2), utilizaron como vía principal lo que las fuentes denominan camino real, el cual, procedente de Riaño, cruzaba todo Valdeburón, Sajambre, se adentraba en las tierras del Oriente de Asturias y moría en la costa de Ribadesella (Fig.3). La prolongación meseteña de esta vía fue utilizada para ir a Tierra de Campos y a Madrid, y del brazo asturiano partía un ramal muy transitado hacia el concejo de Llanes, que conectaba con los res-

⁴ Para las *Averiguaciones* me remito a MARTINO, E. (1980). *La montaña de Valdeburón: biografía de una región leonesa*. Madrid: Universidad de Comillas, n.102, pp.88-90. Por su parte, las *Respuestas Generales*, ns.10, 11 y 12, han sido consultadas en el Portal Pares del Ministerio de Cultura [recurso electrónico: <<http://mcu.pares.es/Catastro>>, consultado en 2013-06]. Las tierras de buena calidad que registra el Catastro en Sajambre eran todos lugares de pasto (*tierras de puertos*) o para la alimentación del ganado estabulado (*tierras de yerva*).

⁵ Por ejemplo, en un inventario de 1715: *Yten yn bentariaron de todo género de pan, con lo de la cosecha y lo que bino de Campos...* (que son) *tres cargas de todo pan: maíz, arvejos, zebada, trigo y zenteno* (ACP, Sección 1, Agustín Piñán de Cueto Luengo, caja 14, leg. 1715, de 9 de noviembre). Igualmente, las menciones al pan mediado y terciado son constantes en los siglos XVII y XVIII. Hasta el siglo XIX no se utiliza la voz *morcajo* en la documentación sajambriega.

⁶ En la primera edición de la *Enciclopedia Espasa* se lee (en tiempo presente) que *la harina de arvejos la gente pobre la usan a veces para preparar pan basto que, aunque algo desagradable o indigesto, es muy nutritivo* (1908-1930, tomo 6, voz Arveja).

tantes caminos de la costa, entre ellos, el que se dirigía a Santiago de Compostela. Por esta razón, aparte de gentes procedentes del concejo de Llanes, el camino fue también muy frecuentado por asturianos de Amieva, Ponga, Parres, Cangas de Onís y Ribadesella. Las fuentes son prolijas en referencias a esta vía indicando su trayectoria genérica *desde los puertos de mar a Castilla*, como en 1688, cuando se afirma que

*Por el medio del dicho valle y prados de Berrunde [Oseja] ba un Camino Real a tierra de Castilla y de ella viene a Asturias.*⁷

Distintas fuentes indican que, tras atravesar las tierras de Sajambre, el camino cruzaba Valdeburón por lo que fue la ubicación original del Puente Torteros, hoy bajo el pantano de Riaño:

*Sobre el río Esla y en el término común del concejo [Burón], mi parte [Éscaro] y lugar de La Vega [Vegacerneja] se halló de inmemorial tiempo situado un puente titulado de Torteros para el tránsito de los ganados, jentes, transeúntes, arrieros y ordinarios que van a la villa y corte de Madrid, y para el común tránsito de todo jénero de jente como carrera pública, cuio puente de madera fue havido y reputado por común de todos los pueblos que componen los tres partidos de esta xurisdición.*⁸

A causa de los destrozos causados por las crecidas de los años 1776-1778 y tras haber mudado el cauce del río, dejando el puente exento, el concejo de Burón acordó fabricar uno nuevo en el emplazamiento elegido, así como la *calzada de piedra necesaria al tránsito de dicho sitio*.

En la documentación consta que, tras el Puente Torteros, el camino continuaba hacia Éscaro, La Puerta y el antiguo Riaño, todos ellos actualmente sumergidos bajo el pantano del mismo nombre.

A pesar de sus errores geográficos, el mapa de Tomás López de 1786 dibuja el trayecto sur de este camino real por Huelde, Valdoré, Cistierna, Vidanes, Villapadierna y Gradefes, donde enlazaba con los caminos que se dirigían a León y a Almanza.⁹ Según esto, en líneas generales, puede decirse que, en el Principa-

⁷ ACP, Sección 2, caja 21, carp.8, n.13, f.5v.

⁸ Se refiere a Burón, Éscaro, Lario, Vegacerneja, Polvoreda, Retuerto, Cuénabres y Casasuertes. Hasta 1778, el Puente Torteros era una gran estructura asentada sobre cinco pilares, con *nueve ojos de madera... los ocho por los ocho lugares de esta xurisdición y su partido y el uno por todos en común*. Partiendo del *campo y castillo de Torteros*, se describen seis tramos que medían 40, 33, 20, 16, 17 y 22 pies de largo (Valladolid, Archivo de la Real Chancillería, Registro de Ejecutorias, caja 3499, n.29, de 62 páginas sin foliar).

⁹ Madrid, Biblioteca Nacional de España, Material cartográfico impreso, n.814, accesible en la Biblioteca Digital Hispánica [consultado en 2015-04].

do de Asturias, dicha vía se extendía entre los ríos Sella y Dobra, mientras que, al sur de la Cordillera, continuaba en paralelo a los ríos Orza y Esla (Fig.3 y 4).

Al internarse en las montañas cantábricas, el camino discurría por el Puerto de Pontón (1280 m), descendía hacia Oseja de Sajambre (754 m) atravesando varios puentes (todos de madera) sobre el recién nacido río Sella, continuaba hacia la localidad de Soto (950 m), ascendía al Puerto de Beza (1495 m), límite entre León y Asturias y, de nuevo, descendía hacia el Principado por la majada de Saúgu (1170 m) y el valle de Angón (800 m), cruzando los municipios de Amieva, Cangas de Onís y Ribadesella (Fig.3). Según Sebastián de Miñano, esta vía era

*El camino que está más al E. para pasar del reino de León a las Asturias, porque ya no hay más entrada para este Principado hasta la costa cantábrica.*¹⁰

El trayecto descrito coincide con lo que en el siglo X aparece documentado como la *vía Saliamica*, es decir, la vía de *Saliame* o de Sajambre. Se trata de un camino, sobre el que se ha especulado mucho y que nosotros podemos documentar de manera ininterrumpida desde la Alta Edad Media hasta la actualidad, tanto por la conservación de muchos testimonios documentales sobradamente expresivos, como también porque, como es sabido, los viejos caminos medievales siguieron en uso durante la época Moderna.¹¹

Así, tras la mención contenida en uno de los documentos copiados en el Becerro de Sahagún, fechada en el año 973,¹² dicha vía vuelve a aparecer cuando, en el marco de la política de fundación y beneficio de establecimientos destinados al albergue de caminantes, que llevaron a cabo los monarcas Alfonso VI y Alfonso VII, se concede la exención de pedido, fonsadera y portazgo a la hospedería de Pontón en el año 1129.¹³ Siglo y medio después, en 1293, Sancho IV

¹⁰ MIÑANO y BEDOYA, S. (1829). *Diccionario geográfico y estadístico de España y Portugal*. Tomo XI (Suplemento). Madrid: Imprenta de Pierart-Peralta, p.458 B. El tramo comprendido entre el puerto de Pontón (León) y el collado amievense de Angón (Asturias) es lo que se conoce actualmente, entre los deportistas, como Senda del Arcediano.

¹¹ DIAGO HERNANDO, M. y LADERO QUESADA, M.A. (2009). “Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII”. *En la España Medieval*, 32, pp.356-357. Por otra parte, hasta el momento no se han encontrado hallazgos materiales o epigráficos que puedan fundamentar la hipótesis del origen romano de este camino, ver al respecto el reciente estudio de GONZÁLEZ ÁLVAREZ, D. (2011). “Vías romanas de montaña entre Asturias y León. La integración de la *Asturia transmontana* en la red viaria de España”. *Zephyrus*, 67, pp.184-185, 187.

¹² Madrid, Archivo Histórico Nacional, Sección Códices y Cartularios, cód.989B, ff.140r-v, accesible en el Portal Pares de Archivos españoles [recurso electrónico: <<http://mcu.pares.es>>, consultado en 2015-04].

¹³ RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I. (1986). “Mercedes regias a favor de establecimientos benéfico-asistenciales en la Edad Media”. *Asturiensia Medievalia*, 5, pp.171-196; p.174.

autoriza a los caseros a ampliar la *alberguería* a causa del aumento que se había producido en las necesidades de hospedaje.¹⁴ Poco antes de 1424, se había fundado una ermita en Pontón, cuyo casero (el buronés Fernando García) regentaba el albergue acompañado por tres criados.¹⁵ Y a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII seguimos contemplando plenamente activa lo que se denomina como *venta de Pontón*, a excepción del paréntesis de 1715, cuando se documenta como des poblada.¹⁶

Toda la longitud de esta vía fue camino de carro, excepto el tramo comprendido entre Soto de Sajambre (950 m) y el collado de Angón, que era de herradura debido a los fuertes desniveles del terreno y a la angostura de la senda hasta alcanzar la Portilla de Beza (1495 m), límite con el Principado de Asturias. De hecho, al pie de cada uno de los dos puertos de montaña, que cerraban el valle de Sajambre, existieron establecimientos hospederos. Uno de ellos fue el ya mencionado de Pontón y el otro, el que existía en la majada asturiana de Saúgu. En el año 1563 ya se documenta una venta en dicho lugar y en 1642, Pedro Díaz de Oseja, arcedianiano de Villaviciosa en la Iglesia de Oviedo, ordenó construir un albergue y, posiblemente, la capilla de advocación mariana que existió en el lugar.¹⁷ Tanto la hospedería, como la ermita siguieron activas en el siglo XVIII, como lo certifica el Catastro de Ensenada del Concejo de Amieva y los documentos de la Casa Piñán.¹⁸

Al tratarse del paso más dificultoso, el tramo montañoso de este camino real sufrió una remodelación entre los años 1642 y 1718 gracias a la iniciativa privada del citado Pedro Díaz de Oseja. Esta refacción se desarrolló en dos etapas: una acaecida en vida del prócer sajambriego y otra tras su muerte, que se ejecutó de manera intermitente a lo largo de más de 60 años, y afectó al ensanchamiento,

¹⁴ MUÑOZ Y ROMERO, T. (1830). *Colección de privilegios, franquegas, exenciones y fueros concedidos a varios pueblos y corporaciones de la Corona de Castilla*. Tomo V. Madrid: Imprenta Real, núm. X.

¹⁵ RODRÍGUEZ DÍAZ, E.E. (2000). *Valdeón: Historia y Colección diplomática. El Occidente de Picos de Europa en la Edad Media*. Oviedo: Real Instituto de Estudios Asturianos, p.301.

¹⁶ ACP, Sección 1, Agustín Piñán, caja 14, leg.1715, de 9 de marzo.

¹⁷ Rodríguez Díaz, E.E. (2010). “La Senda del Arcedianiano y el camino del Beyo: nuevos documentos para su historia”. *Boletín de Letras del Real Instituto de Estudios Asturianos*, 175-176, pp.95-116.

¹⁸ Respuesta 30 del Catastro de Ensenada del Concejo de Amieva consultada en el Portal Pares de Archivos Españoles, del Ministerio de Cultura [recurso electrónico: <<http://mcu.pares.es>>, consultado en 2013-06]. El trazado del camino real en Sajambre y Amieva puede verse con detalle en el plano de escala 1:25.000 que ofrece la obra de Mañana Vázquez, G. (1990). *Por la Senda del Arcedianiano*, Oviedo: Caja de Ahorros de Asturias, vol.II.

empedrado y enlosado de todo el tramo comprendido entre los puertos de Pontón y Beza.¹⁹

Los acemileros sajambriegos también transitaron por otra de las salidas naturales del valle: la que atravesaba la Collada de Valdemagán en dirección a La Uña (León), aunque ésta fuera una ruta poco utilizada y solo de herradura. En la localidad de Pio, enlazaba con los caminos vecinales que recorrían el fondo del valle y con el camino peonil del Beyo que, partiendo de Ribota, se internaba en la garganta del río Sella en dirección a las tierras del Principado de Asturias.²⁰

El camino real de Sajambre inició su declive en el siglo XIX, como consecuencia de la preferencia por otras vías más cómodas para atravesar la Cordillera y la construcción en 1885 de la carretera N-625, de Sahagún a Las Arriendas, que también atravesaba el municipio. Sin duda, un inconveniente principal fue el rigor de Beza, que siguió siendo un paso muy peligroso incluso después de finalizarse las obras financiadas por el arcediano de Villaviciosa.

2. DESTINOS Y RUTAS

Siguiendo dicho camino, los sajambriegos viajaban con carros hacia la Meseta y con caballerías hacia la Meseta y hacia Asturias y Cantabria (Fig.4 y 5).

Las fuentes conservadas permiten situar a los carreteros y trajineros sajambriegos en diferentes localidades de las siguientes provincias. Comenzando por el Sur de la Cordillera, en León están documentados en la propia capital y en Boca de Huérgano, Burón, Carande, Corbillos de los Oteros, Grajal, Joarilla de las Matas, Modino, Pedrosa, Riaño, Sahagún, Valdávida, Valderrueda y Villamañán. En Palencia, además de la capital, en Ampudia, Castromocho, Cervera, Guardo, Lores, Pedraza de Campos, Saldaña, Torremormojón, Triollo, Valcabadillo, Valcobero y Villada, donde frecuentaban el mercado y feria local. En Burgos, se documentan en la propia capital y en Poza de la Sal. En Valladolid, en La Seca, Rueda y Tudela de Duero. En Segovia, en la capital y en Pedraza. En la provincia de Ávila, en la propia Ávila de los Caballeros y en Hoyocasero, ya en los umbrales de la Sierra de Gredos. En 1829, Sebastián de Miñano situaba a los carreteros sajambriegos en Zamora y en Toro,²¹ aunque nosotros solo podemos documentarlos en la comarca de Vidriales. Por último, hay constancia también de viajes a Madrid por parte de algunos vecinos de Oseja en la primera mitad del

¹⁹ No me extiendo sobre el particular al haber sido desarrollado en RODRÍGUEZ DÍAZ, E.E. (2010). Art.cit., pp.95-116.

²⁰ *Ibíd*em, pp.95-101.

²¹ MIÑANO Y BEDOYA, S. (1829). *Ob.cit*, p.458-A. Es necesario advertir de los muchos errores que existen sobre Sajambre en los diccionarios geográficos antiguos, especialmente en el de Madoz.

siglo XVII, aunque las fuentes no aclaran la naturaleza de los desplazamientos. Aparte de todo esto, abundan las denominaciones genéricas de Campos, Tierra de Castilla y Tierra de Segovia.

Fuera cual fuera el destino de los viajes, los sajambriegos cruzaban el Puerto de Pontón y Valdeburón por Vegacerneja y por el Puente Torteros hacia Éscaro y Riaño. Desde allí, continuaban adentrándose en la provincia de León hasta llegar a Sahagún y Grajal de Campos, desde donde continuaban a Palencia o a Valladolid. El testimonio más antiguo que demuestra los viajes de los carreteros sajambriegos a Grajal y Torremormojón (Palencia) está fechado en los años 1616-1619²² y en 1573 podemos documentar a los vecinos de Burón, asimismo en Grajal, con idénticos fines comerciales.²³

Por su parte, la ruta palentina iba de Sajambre a Guardo (por el puerto de Pontón, Burón, Riaño, Pedrosa y Boca de Huérgano) y desde Guardo a Pedraza de Campos y a Ampudia, en el sur de la provincia, vía Valcabadillo, Saldaña, Castromocho, Villada y Torremormojón, en una casi perfecta línea recta. En la ruta del Norte, desde Guardo se llegaba a Poza, en tierras burgalesas, a través de los lugares de Valcobero, Triollo y Cervera de Pisuegra, en el nordeste de la provincia. Por lo que se refiere a Burgos capital, lo que está documentado es el acceso desde Saldaña (Fig.4).

En tierras de Valladolid, los sajambriegos llegaban a Tudela del Duero desde Valcabadillo (Palencia) y a Rueda y La Seca, en las proximidades de Medina del Campo, por donde seguro cruzaban cuando se dirigían a la provincia de Ávila (Fig.4). Apenas contamos con detalles de la ruta que seguían hasta Segovia, salvo que paraban en una venta que existía en Joarilla de la Mata, al sur de la provincia de León, y entraban por Pedraza.

Otros trayectos bien documentados llevaban a las caballerías del valle de Sajambre hacia Cantabria y, sobre todo, al Principado de Asturias. En Cantabria, se documentan en el mercado de Potes y en otras localidades de Liébana, como Perrozo. Y en Asturias, los vemos con frecuencia vendiendo, revendiendo y comprando mercadurías en el concejo de Amieva; en la localidad de Viego, del concejo de Ponga; en Arenas, del concejo de Cabrales; en Cangas de Onís y en los lugares de este municipio llamados Labra, Las Rozas, Llenín, Margolles, Miyar, Santo Medero y Triongo. Igualmente, en Lastres, Colunga, Ribadesella, Llanes y en diferentes lugares de dicho concejo, como Calderón, Ríocaliente, Silviella de Pría o Vibaño, así como también en Oviedo y en los mercados de Cangas de

²² ACP, Sección 2, caja 19, n.32.

²³ Valladolid, Archivo de la Real Chancillería, Registro de Ejecutorias, caja 1266, doc.n.4.

Onís, Infiesto y Pola de Siero, es decir, transitaban por todo el Oriente de Asturias internándose en la zona central por Infiesto y Pola de Siero (Fig.5).

3. LOS VIAJES Y LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

Los viajes con carros ya se mencionan en la *Averiguación* de 1597, donde se especifica que *no se coxe pan en dicho conçejo para cinco meses del año y así los beçinos... con sus carros ban a Tierra de Campos por el pan para sustentarse*.²⁴ Por su parte, la Merindad de Valdeburón, a la que Sajambre pertenecía, poseía una real provisión de Felipe II, fechada en Madrid, el 11 de mayo de 1594, sobre el abastecimiento de grano en Tierra de Campos y el derecho a su transporte libre de molestias y vejaciones.²⁵

La documentación notarial y particular conservada demuestra una actividad ininterrumpida desde finales del siglo XVI hasta el siglo XIX inclusive, que los sajambriegos alternaron con sus ocupaciones agropecuarias.

Los carreteros efectuaban dos salidas al año: una en junio, por San Juan, y otra en septiembre, por San Miguel. La más importante era la carretería de junio, a la que concurrían todos los vecinos del municipio, en la persona de algún miembro de cada familia. En ciertas épocas se atestigua también un desplazamiento en noviembre, por San Martín.²⁶ Los viajes se hacían en *compañías*, nombre que recibían los habitantes de una misma vecindad o, a veces, de más de un pueblo que viajaban juntos. Concurrían hombres, mujeres e individuos jóvenes, en ocasiones sin ningún familiar que les acompañase. Un par de documentos judiciales de la década de 1660 permiten constatar la presencia de mujeres en las carreterías de larga distancia, en concreto a Segovia.

La mayor parte de las casas poseían un *carro de Campos*, siempre tirado por bueyes, para los viajes a la Meseta, que ellos mismos fabricaban y que, en ciertos casos, alquilaban.²⁷ También existe constancia del alquiler de ruedas para

²⁴ Archivo General de Simancas, Expedientes de Hacienda, leg.192, cit. MARTINO, E. (1980). Ob.cit., n.117, p.98.

²⁵ El documento se conserva en el Archivo del Ayuntamiento de Burón, aunque al no haber podido consultarlo personalmente, extraigo la referencia de MARTINO, E. (1980). Ob.cit., n.111, pp.94-95.

²⁶ Existe un documento tardío, fechado en el año 1843, que contiene una *Relación de madera de las carreterías de San Miguel y Samartino* (ACP, Sección 2, caja 20, carp.7, n.3).

²⁷ Por ejemplo, el alquiler de un carro de vino desde la villa palentina de Ampudia a Ribota de Sajambre costó 90 reales en 1668: RODRÍGUEZ DÍAZ, E.E. (2015). *Notas y cuadernos de notas de los Piñán, escribanos públicos de Sayambre (1659-1721)*. Oviedo: Academia de la Llingua Asturiana – Universidad, p.110, n.30. Una fotografía y un esquema con las partes principales del

ir a Tierra de Campos, así como la renta de animales de tiro y de recipientes para el transporte del género.²⁸

Por su parte, los acemileros se trasladaban tantas veces como tuvieran necesidad a lo largo del año, incluidos los inviernos, aunque abundaban los viajes estacionales. La *espala de nieves*, que se hacía en otros lugares de León,²⁹ también se practicó en Sajambre, para permitir el paso de recuas cargadas de pescado, como la del vecino de Oseja, Juan Díaz de Caldevilla, que en 1668 se dirigía hacia el sur. Los documentos hablan de *romper* y del *rompimiento* de los puertos. A los vecinos de Oseja les correspondía hacerlo a lo largo de todo el tramo del camino real comprendido entre el caserío y el alto de Pontón (1280 m); y los de Soto hacían lo mismo hasta el puerto de Beza (1495 m). Era una tarea vecinal obligatoria, a la que convocaba el regidor de cada lugar a son de campana tañida. Los lugareños acudían a la llamada con sus bueyes y vacas e iban abriendo el camino por tramos, sirviéndose de las huellas o *buelgas* que dejaban los animales. Todo el que cruzara por estas sendas en la nieve estaba obligado a pagar *los derechos de la buelga* a la vecindad correspondiente, originándose conflictos que acabaron transmitiéndose en la documentación judicial.³⁰ Esta prestación vecinal es otro indicio que habla del tráfico que el camino real tenía en el siglo XVII, ya que, en el caso contrario, el esfuerzo no habría resultado rentable a quienes se encargaban de despejar el camino.

Los documentos notariales no siempre son explícitos sobre el número de machos que componían las recuas, pero se registran grupos de dos, tres, cuatro y hasta siete animales. A su vez, la documentación judicial acostumbra a hablar siempre en plural y de manera genérica (*todas las caballerías que traía*), pero sin precisar el número de acémilas. La mayor parte de las recuas sajambriegas se componían de rocines, aunque a veces también se documentan *caballerías mayores buenas de recua con sus aparejos para pan y vino bien arreados*.³¹ Estos arreos se componían de *albardas, mantas, mantillas, cinchas, sobrecargas, pelle-*

“carro de Campos” que llegó como tal al siglo XX pueden verse en MAÑANA VÁZQUEZ, G. (1990). Ob.cit., p.159.

²⁸ El alquiler de ruedas para ir a Tierra de Campos se documenta en 1673 (ACP, Sección 1, Gonzalo Piñán, caja 8, carp.3, n.37, de 30 de octubre). En 1668 se alquilaron bueyes para un carro de vino que debía ir a Pedraza (ACP, Sección 1, Gonzalo Piñán, caja 4, leg.1668, ff.32r-v) y en 1679, carrales, asimismo para el transporte del vino, ver RODRÍGUEZ DÍAZ, E.E. (2015). Ob.cit., n.52, p.133.

²⁹ RUBIO PÉREZ, L. M. (2009). *Arriería y transporte*. Ob.cit., p.84.

³⁰ Algunos documentos de 1668 relativos a esta práctica están editados en RODRÍGUEZ DÍAZ, E.E. (2010). Art.cit., ns. 3, 4 y 5, pp.111-113.

³¹ ACP, Sección 1, Agustín Piñán, caja 12, leg.1709, de 15 de mayo.

jos de echar vino y costales para pan con sus cabezadas.³² Asimismo, se registran costales y mantas en las yuntas que transportaban almagre.

Como ocurría con los carros, también consta el alquiler de rocines. Así, sabemos que diez reales fue el coste del *alquil de un rocín que le traje de Parres cargado de castañas y maíz* en 1672;³³ y quince maravedís montó el alquiler de un rocín aparejado para el transporte de vino en el trayecto comprendido entre la localidad de Margolles (Cangas de Onís) y la de Soto de Sajambre en el año 1660.³⁴

No todos los sajambriegos que trataban con carros y caballerías realizaban los viajes, sino que a veces contrataban a terceras personas, bien del propio municipio, bien de fuera, como hizo Bernardo Díez, vecino de Soto, en 1661 con Felipe de Bueres, vecino de Caravia, en el Principado de Asturias;³⁵ y como solían hacer los miembros de mejor posición económica en la sociedad sajambriega. Un ejemplo fueron los componentes de la familia Piñán de Cueto Luengo desde finales del siglo XVI, que contrataban a vecinos de Sajambre o del limítrofe concejo de Amieva.

La actividad de los acemileros sajambriegos terminó por desaparecer en el XIX a favor de los carreteros. Pero en el año 1752, el Catastro de Ensenada todavía registraba la existencia de 69 vecinos que trataban con rocines. Según dicha fuente, el uso de cada medio de transporte en tales fechas fue el siguiente:

Vecinos en 1752	Uso de carros	%	Uso de acémilas	%
109	109	100	69	63'3

Finalmente y aunque poco documentada, otra de las tareas que acometieron los sajambriegos fue la del porte, tanto con carros como con caballos, como Cosme de Suero, vecino de Soto, que en 1702 se obligó con el cura de Oseja a que *me traxese de casa de mi hermano una carga de avellana por porte*.³⁶ Y aunque las fuentes de la Montaña Oriental hablan de ordinarios en el siglo XVIII, en Sajambre no hemos podido documentarlos antes de la Guerra de la Independencia.

Por tanto, en la sociedad sajambriega de los siglos XVII y XVIII parecen reproducirse comportamientos similares a los que han sido observados entre los

³² ACP, Sección 1, Agustín Piñán, caja 16, leg.1720, de 26/27 de julio.

³³ ACP, Sección 1, Gonzalo Piñán, caja 8, carp. 4, n.1, f.5r.

³⁴ RODRÍGUEZ DÍAZ, E.E. (2010). Art.cit., p. 107.

³⁵ ACP, Sección 1, Gonzalo Piñán, caja 8, carp. 4, de 11 de agosto.

³⁶ ACP, Sección 1, Agustín Piñán, caja 17, sin fecha, aunque escrito en papel sellado de 1702.

trajineros del resto de las Montañas leonesas, al servirse de actividades relacionadas con el transporte y el pequeño comercio en viajes de corta, mediana y larga distancia que combinaban con los trabajos agrícolas y la ganadería,³⁷ pues no se ha podido documentar ningún caso de individuos que se ganaran la vida exclusivamente con la actividad comercial.

4. LAS MERCANCÍAS

Lo que llegó al siglo XX como motivación única, es decir, acudir a Tierra de Campos para aprovisionarse de vino y grano, fue la actividad principal de los sajambriegos en los siglos XVI, XVII y XVIII, aunque se combinó con el acarreo de otros artículos, en una circulación dinámica de ida y vuelta entre el Norte y el Sur de la Cordillera Cantábrica, con los carreteros y acemileros transportando, a la ida, productos propios o adquiridos en Asturias para vender en la Meseta y, a la vuelta, revendiendo en Sajambre y en el Principado lo que habían adquirido allende los puertos.

A la Meseta se llevaba madera, almagre, manteca, pescado y, en menor medida, carne. De la Meseta se traía básicamente cereal y vino, aunque también otras mercancías como la sal, y se aprovechaba para abastecerse de telas finas, especias, aperos e instrumental de hierro, cerámica y, en ocasiones, objetos suntuarios para las casas de los más acomodados. En Asturias se adquiría maíz, escanda, almagre, pescado y castañas, bien para consumo propio (escanda, castañas, maíz), bien para vender en Valdeburón, en Tierra de Campos o en Castilla (almagre y pescado). Y a Asturias se llevaba vino, manteca y, en ocasiones, pieles. Además, se comerciaba con el ganado a uno y a otro lado de la Cordillera (aspecto que no abordamos por ser necesario un estudio específico) y se efectuaban algunos portes por encargo.

LA MADERA

Si el carácter montañoso del territorio sajambriego fue siempre un inconveniente para el desarrollo agrícola, esa misma topografía es la que proporcionó los jugosos y codiciados pastos alpinos para la ganadería y una extensa superficie forestal para el aprovechamiento maderero. Como en tantos lugares montañosos y boscosos del reino y, en especial, del Norte peninsular,³⁸ la artesanía de la

³⁷ PÉREZ ÁLVAREZ, M.J. (1996). *La Montaña Noroccidental leonesa en la Edad Moderna*. León: Universidad, pp.213-215. RUBIO PÉREZ, L.M. (1995). *Arrieros maragatos. Poder, negocio, linaje y familia, siglos XVI-XIX*. León: Fundación Hullera Vasco-Leonesa, pp.109-111.

³⁸ Para la época Moderna véase, por ejemplo, REY CASTELAO, O. (2004). “Montes, bosques y zonas comunales: aprovechamientos agrícola-ganaderos, forestales y cinegéticos”. En ARANDA PÉREZ, F. J. (coord.). *VIIª Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*. Vol.

madera fue una actividad relevante. Ya en la temprana fecha de 1300, las cargas censales que se pagaban al monasterio de Sahagún se entregaban en manufacturas de madera³⁹ y, durante todo el Antiguo Régimen, cada una de las vecindades o concejos del valle poseyó cotos de árboles (robles y quejigos), destinados exclusivamente a la construcción y a la artesanía local, existiendo severas leyes consuetudinarias que regulaban y penaban la tala sin control, además de la normativa general del reino.

En los siglos XVII y XVIII son frecuentes las menciones documentales de carácter genérico al trabajo de la madera, lo que queda reflejado también en las herramientas del oficio que aparecen en los inventarios de bienes. A excepción de las casas más acomodadas (pocas), el resto de hidalgos y pecheros de los cinco pueblos del municipio se dedicaban a la artesanía de la madera, en especial, durante el largo periodo invernal.⁴⁰

En el Catastro de 1752 se consignó que todos los vecinos del municipio se dedicaban a la fabricación de carros y ruedas que llevaban a vender a Castilla, con un total anual de 2.180 reales.⁴¹

VECINOS EN 1752	MADERA	%	REALES POR CARRO	TOTAL ANUAL
109	109	100	20	2.180

Pero la documentación notarial y particular muestra una artesanía más diversificada que los carros y ruedas que menciona el documento de 1752. Desde

2 (*El mundo rural en la España Moderna*), pp.907-966; y DIAGO HERNANDO, M. (2008). “Un modo de vida basado en el aprovechamiento maderero en la Castilla del Antiguo Régimen: comercio de madera y carretería en los pinares de Soria-Burgos (siglos XIII-XVIII)”. *Revista española de estudios agrosociales y pesqueros*, 17, pp.49-71.

³⁹ En virtud de un censo que existía entre la iglesia de Santa María de Oseja y su patrono, el monasterio de Sahagún, la primera pagaba en especie un carro y doce escudillas cada año por San Martín (Madrid, Archivo Histórico Nacional, carp.922, n.11).

⁴⁰ Por ejemplo, en 1719, los pecheros de Sajambre, reunidos en Vierdes, declaraban que *los más de nosotros vivimos de jornaleros y de hazer maderas para llevar a Castilla* (ACP, Sección 1, Agustín Piñán, caja 16, leg. 1719, de 20 de marzo). En los siglos XVII y XVIII, la mayor parte de la población sajambriega era de extracción hidalga. En el padrón de 1680, solo 53 de los 215 vecinos (un 24'6%) pertenecían al estado general (Valladolid, ARCh, Protocolos y padrones, caja 65, n.7).

⁴¹ Esta información procede del primer volumen del Catastro que se conserva en el Archivo del Ayuntamiento de Oseja de Sajambre (Lib.1, s.f., folios finales). La fabricación de carros se registra en las *Respuestas Generales* (n.32), consultado a través del Portal Pares de Archivos públicos españoles [recurso electrónico: <<http://mcu.pares.es>>, consultado en el año 2009-05.]

1600, se atestigua la elaboración de ruedas, palas, piezas del arado romano (cambas), aros para cubas y *sardo* o costanas (varas de avellano entrelazadas). Como aproximación, contamos con un documento fechado en el año 1843 que contiene una lista detallada de las piezas de madera que quince vecinos del barrio de La Pandiella, de Oseja, llevaron a las carreterías de septiembre y noviembre, y que mostramos en la tabla inferior.⁴²

MADERA TRANSPORTADA POR 15 VECINOS EN 1843	CANTIDAD
Ruedas	18
Cambas de arado	118
Cambas de carro	4
Costanas y costanizos	59
Yugos para bueyes de carro	11
Yugos de rollo (para uncir los bueyes al arado romano)	17
Yugos <i>griscos</i> ⁴³	3
Yuguetas (para uncir rocines y mulas)	6
Artesas y artesones	120
Maseras	5
Cardales	1
Vigas (<i>cantiaos</i>) ⁴⁴	446
Palas	3
Total	811

Los aros para cubas que se veían en los siglos anteriores se registran en otro documento de 1821, donde también aparecen cajas y hormas.⁴⁵ El número total de piezas de madera llevadas a vender en aquellos dos meses del otoño de 1843 por –únicamente– estos quince vecinos fue de 811. Si consideramos esta

⁴² ACP, Sección 2, caja 20, carp.7, n.3.

⁴³ No he podido hallar un significado para esta expresión en ningún diccionario o vocabulario consultado.

⁴⁴ El *Diccionario General de la Lengua Asturiana* proporciona dos acepciones de este término asturleonés: (1) Cabrio o madero del armazón de techos y tejados. (2) Palo que se utiliza como cabrio en una armadura del edificio, usadas ambas en el asturleonés oriental, a cuyo dominio pertenece el habla sajambriega, cfr. GARCÍA ARIAS, X. Ll., *Diccionario General de la Lengua Asturiana* [recurso electrónico: <<http://mas.lne.es/diccionario/>>, consultado en 2014-09].

⁴⁵ ACP, Sección 2, caja 23, carp.12, n.3, de 1821.

cantidad como referencia y tenemos en cuenta los 185 vecinos que existían en el municipio en el año 1824,⁴⁶ estamos hablando de una producción que podría rondar las 10.000 piezas de madera. Además, hay que considerar que, en el documento utilizado, se especifica claramente que se trata de las manufacturas transportadas en las carreterías de San Miguel y San Martín, y el viaje más importante y concurrido del año se realizaba en el mes de junio, por lo que las cantidades anuales superaron con seguridad las 10.000 piezas fabricadas y seguramente las duplicaron en épocas de bonanza demográfica.

La madera terminó siendo la ocupación de mayor duración temporal, ya que siguieron comerciando con sus manufacturas hasta principios de 1950, aunque para entonces solo se hiciera una única salida por San Juan y ya no concurrían a ella todos los vecinos.

EL ALMAGRE

Los sajambriegos también se dedicaron al comercio del ocre natural o almagre, que se utilizó para distintos usos, aunque sobre todo como pigmento colorante en el teñido de paños en los siglos XVII y XVIII.⁴⁷ La presencia de dicho tráfico en el camino real le valió el apelativo de *Camín del Almagre*.

Las noticias más antiguas sobre su transporte por dicho camino real hacia Castilla se conservan en Sajambre desde el año 1615 y, a lo largo de todo el siglo XVII, vemos a sus habitantes acudiendo al concejo de Cangas de Onís, para cargar sus recuas en las almagreras de Labra (Fig.3).⁴⁸ La arcilla se transportaba a lomos de rocines desde la localidad asturiana hasta Soto de Sajambre, lugar en la que existió una cierta organización e infraestructura, donde se pesaba el cargamento que llegaba de Asturias con *un peso de romana de pesar almagre*

⁴⁶ ACP, Sección 2, caja 23, carp.2, n.3, de 1824.

⁴⁷ Conocido en la Prehistoria y la Antigüedad, se trata de una mezcla natural de alúmina y óxido de hierro que, en el siglo XVII, se utilizó en pintura, para el tinte de lanas y paños, y como lápiz de carpintero, ver FRESQUET FEBRER, J.L. (2002). “La historia natural de los minerales y la Medicina”. En J.M. López Piñero (ed.), *Historia de la ciencia y de la técnica en la Corona de Castilla*, tomo III: *Siglos XVI y XVII*. Valladolid: Junta de Castilla y León, pp.543-544.

⁴⁸ La localidad de Labra se sitúa en las proximidades de Corao, a poco más de 8 kilómetros de Cangas de Onís. En Asturias, la extracción de esta tierra roja de dicha localidad asturiana está documentada desde mediados del siglo XVI, véanse por ejemplo las rentas que obtenía el monasterio de San Pedro de Villanueva por esta actividad en DÍAZ-CANEJA, J. T. (1985). “Más propiedades de Villanueva y su antigüedad”. *Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos*, 114, p.389.

que había en la taberna,⁴⁹ y las justicias locales se encargaban de inspeccionar los cargamentos, reteniendo en Soto los que consideraban fraudulentos. Estas medidas se debían a las exigencias de los compradores, como Lázaro Pérez, quien, en el contrato que establece con varios sajambriegos en 1667, dispone que las arrobas de almagre hayan *de entregar los susodichos a Láçaro Pérez arromanadas y destaladas, libres de todo tributo*.⁵⁰ Lo que desconocemos es en qué lugar se *destalaba*, es decir, se separaba la veta del resto de roca adyacente que pudiera haber quedado tras la extracción, y si la operación se hacía directamente en la localidad de Labra o, ya, en el propio Sajambre.

Tras acarrear las cargas desde Cangas de Onís en recuas, el almagre se llevaba a Castilla en carros o en caballerías, metido en costales cubiertos con mantas. Su destino fue Segovia, como dice el Catastro, pero también las tierras palentinas, Burgos y Ávila, llegando con sus carros hasta Hoyocasero, en los confines de la provincia y en las estribaciones de la Sierra de Gredos (Fig.4).

El transporte y venta que los sajambriegos hacían de esta tierra roja se recoge en las Respuestas Generales de 1752 cuando se dice que:

*Quarenta vezinos de este dicho lugar de Oseja tratan en almagre, llebándolo a vender a las serranías de Segobia con su carro y bueyes, y de buelta les traen cargados de vino que venden en sus casas, aunque sin más interés que el porte. Y el producto anual de cada carro se reguló en sesenta reales.*⁵¹

Sin embargo, dicha fuente solo menciona el transporte en carros, mientras que en el *Resumen de las cantidades de la industria y comercio de este concejo de Sajambre* que proporciona el primer volumen del Catastro se amplía la información,⁵² al indicar que todos los vecinos del municipio se dedicaban al comercio del almagre, unos con carros y otros con rocines, según se detalla a continuación:

Vecinos en 1752	ALMAGRE EN CARROS	%	GANANCIA POR CARRO	ALMAGRE EN ACÉMILAS	%	GANANCIA POR ACÉMILA	TOTAL ANUAL
109	40	36'6	60	69	63'3	10	3.090

⁴⁹ ACP, Sección 1, Gonzalo Piñán, caja 8, de 29 de diciembre, sin año, aunque forzosamente de 1659-1679.

⁵⁰ ACP, Sección 1, Gonzalo Piñán, caja 3, leg.1667, f.12r.

⁵¹ Respuestas Generales accesibles en el Portal Pares [recurso electrónico: <<http://mcu.pares.es>>, consultado en el año 2009-05].

⁵² Oseja de Sajambre, AA, Lib.1, s.f., folios finales del volumen.

La información del siglo XVII es parcial, ya que procede de los protocolos, notas sueltas y minutarios notariales, series que, además, no siempre están completas. Ponemos como ejemplo los documentos más expresivos del periodo 1659-1679, correspondiente a la escribanía de Gonzalo Piñán:

FECHA	CARGA CONTRATADA ⁵³	REALES/ ARROBA	CARRETERO/ ARRIERO	DESTINO/ PROCEDENCIA	TOTAL REALES
1659	7 rocines		1	Labra a Oseja	400
1660-10-03	124	12	1	Ávila	1.488
1662-12-12	40		1	Segovia	
1663-03	46		1	Labra a Soto	
1665-05-25	126		1	Labra a Oseja	En especie ⁵⁴
1665-06-17	35	7	1	Hoyocasero	245
1665-06-17	40	6	1	Ávila	240
1666-08-25	20	3	1	Labra a Oseja	60
1667-01-31	16	10'5	1		170
1667-06-10	1 carro		1	Burgos	300
1667-08-29	270	4'5	5	Lores	1.215
1668-05-21	42		1	Segovia	
1670-04-13	75	4	1	Segovia	300
1672-04-06	47		1	Labra a Oseja	94
1672-05-28	46		1	Labra a Oseja	En especie ⁵⁵
1673-09-12	1 carro		1		154
1675	47	5	1	Segovia	235
1679-09-19	42'5	5	1	Ampudia	212'5
1679	79'5			Ampudia	
1679	80			Ampudia	370

⁵³ Si no se indica otra cosa, se trata de arrobas.

⁵⁴ Por el transporte de las 126 arrobas de almagre desde Labra se le pagan 9 cántaras de vino y 3 azumbres de manteca.

⁵⁵ Seis fanegas de pan.

Como se ve el coste de los cargamentos oscilaba entre 3 y 10'5 reales la arroba, lo que debía estar condicionado por la calidad de la arcilla y por la distancia a recorrer.⁵⁶ La mayor parte de las veces, los contratos se formulan como obligaciones y, en general, suelen formalizarse con un único transportista, con algunas excepciones, como la que establecen en 1667 cinco sajambriegos con Lorenzo Pérez, comprometiéndose cada uno a transportar 50, 50, 75, 75 y 20 arrobas respectivamente, desde Sajambre hasta la localidad de Lores, en la jurisdicción de Cervera de Pisuerga (Palencia).

Con alguna excepción, tanto la extracción del almagre en el lugar de Labra (Cangas de Onís) como su transporte a Burgos, Lores y Ampudia, ambas en Palencia, Segovia o Ávila solía hacerse entre los meses de marzo a octubre, en varios casos coincidiendo con las carreterías de primavera y otoño.

Por otro lado, aunque en las fuentes conservadas, los sajambriegos parecen ser los principales transportistas leoneses de almagre, en algún caso pudo haber existido un intento de otros montañeses de participar en esta actividad, lo que se percibe en un pleito de 1662 que mantuvieron los vecinos de Retuerto (Burón) con el párroco local, quien les exigía diezmos por las ganancias que habían obtenido en la reventa de almagre comprado en Asturias y en el propio Sajambre.⁵⁷ Sin embargo, también parece que el intento no llegó a prosperar, ya que el Catastro de 1752 del concejo de Burón no registra ninguna ocupación de sus vecinos relacionada con el almagre.

Al igual que sucedió con las restantes mercancías, no todos los sajambriegos que comerciaban con este tipo de arcilla se encargaron ellos mismos del transporte, sino que a veces se contrataban porteadores locales o de otras procedencias (por ejemplo, de los concejos asturianos de Amieva y Cangas de Onís), bien para transportarlo desde Labra, bien para llevarlo a Castilla.

LA MANTECA

⁵⁶ En algunas de las obligaciones para el transporte del almagre desde Asturias a Sajambre, se especifica que sea *de la fina de Labra*. Por su parte, la influencia de la distancia parece quedar patente en los contratos de 1665, cuando se pagan 6 reales/arroba por la carga a llevar a Ávila y 7 reales por la de Hoyocasero, localidad más distante de Sajambre que la anterior.

⁵⁷ El 20 de septiembre de 1662, Domingo, Pedro y Miguel Canal, vecinos de Retuerto, en el concejo de Burón, otorgaron poder especial para pleitear con el cura de Vegacerneja y Retuerto, Juan García, porque se le debía el diezmo *de las cosas que conpramos para bolver a bender, como de hecho pretende le paguemos el diezmo de los carros de almagre que conpramos en el Prençipado de Asturias de Obiedo y en el Concejo de Saxanbre y otras partes, para lo llebar a bender a tierra de Segobia y a otras partes en nuestros carros* (ACP, Sección 1, Gonzalo Piñán, caja 2, leg. 1662, ff.62r-v).

Otra de las mercancías elaboradas en el propio Sajambre que se vendía en Castilla y en los mercados asturianos fue la manteca.

En el año 1662, un transporte de manteca a la ciudad de Valladolid consistió en *seis carros de pilares de manteca*, que entendemos cocida, a razón de 3 reales el pilar.⁵⁸ No sabemos la cantidad que podía transportar cada carro y si era igual o inferior a las 30 arrobas (345 kg) que se podían cargar con otros géneros.⁵⁹ Pero seis carros, transportados por dos vecinos, parece una cantidad bastante notable para la población del valle.

No obstante, la producción de este derivado lácteo se mantuvo en cotas destacables, a juzgar por la información transmitida en la documentación decimal y en el Catastro de Ensenada. Solía ser la principal contribución entre los diezmos menores, cuyo montante en 1752 ascendió a 200 reales, proporcionando cada vaca 4 fanegas al año, a razón de real y medio cada fanega,⁶⁰ por lo que la producción anual aproximada supondría unos 2.000 reales. Ochenta años después, en 1837, esa cantidad era superada únicamente con las producciones de las localidades de Oseja y Ribota.⁶¹

La manteca aparece con frecuencia en los inventarios de bienes y como alimento cotidiano, y solía entregarse como regalo o recompensa por determinados servicios. Sabemos asimismo que, durante la Guerra de la Independencia, los sajambriegos estuvieron obligados a abastecer a los mandos franceses de la ciudad de León y que entregaban partidas periódicas a Don Luis de Sosa, lo que insiste en la alta consideración del producto.⁶²

Mientras que el queso, fabricado por los pastores en las majadas, parece que se destinó únicamente al consumo doméstico, con la manteca siguió comerciándose en los siglos XVIII y XIX, cuando ya poseía fama nacional.⁶³ En el

⁵⁸ El transporte fue hecho por Toribio Simón, vecino de Ribota, y Alonso de Viya (ACP, Sección 1, Gonzalo Piñán, caja 8, carp.3, s.n, nota judicial fechada en Oseja el 20 de enero de 1665 y escrita sobre papel sellado de 1664).

⁵⁹ RUBIO PÉREZ, L.M. (2009). Ob.cit., p.19.

⁶⁰ *Respuestas generales*, n.20.

⁶¹ En un documento incompleto, se indica que Oseja contribuyó con 90 libras (137 reales) al diezmo de la manteca fresca y Ribota con 60 (90 reales): ACP, Sección 2, caja 24, carp.16, s.s. (de 1837-09-06). Faltan los diezmos de los pueblos de Soto (otro de los más poblados), Pio y Vierdes.

⁶² ACP, Sección 2, caja 23, carp.13, s.n.

⁶³ En el conocido reportaje del rotativo bisemanal madrileño, *El Correo mercantil de España y sus Indias*, sobre las excelencias de la manteca leonesa, de 1793, se incluyó a Sajambre entre los municipios leoneses mencionados: accesible en la *Hemeroteca Digital de España* [recurso electrónico: <<http://www.bne.es/es/Catalogos/HemerotecaDigital>>, consultado en 2014-04-24].

mismo sentido se expresaba Sebastián de Miñano en 1829, cuando afirmaba que los sajambriegos se dedicaban a *hacer mantequillas exquisitas que truecan por trigo en Tierra de Campos*.⁶⁴ Sin embargo, no se incluyó como mercadería en el Catastro de 1752, quizás por no tratarse con ella en aquellos años.

EL PESCADO

Además del conocido transporte de pescado del que se encargaban trajineros leoneses de otras localidades,⁶⁵ los productos del mar asturiano también llegaron a la Meseta a través del camino real del Oriente.

Los trajineros sajambriegos vendieron sardinas en Valdeburón y salmones pescados en el concejo de Ribadesella, como los 60 ejemplares que Juan Díaz de Oseja y su hijo, Pablo, se comprometieron a comprar a Lope Martínez de Junco, arrendatario del derecho de los salmones de Don José Argüelles, entre finales del mes de marzo y el 7 de abril de 1668, a cambio de 24 reales de vellón por cada salmón, incluyéndose la sal para su conservación.⁶⁶ El sajambriego se aseguraba así una partida de ejemplares justo antes de que se iniciara la temporada de pesca del salmón en el río Sella. Este Juan Díaz es la misma persona que pasó por el alto de Pontón en el mes de enero de 1668, con su recua cargada de pescado, cruzando el puerto gracias a la *buelga* practicada en la nieve.⁶⁷

Sin embargo, al contrario de lo que sucede con la madera o el almagre, la documentación es escasa, sin que podamos precisar si existió una continuidad en el tiempo o si fueron unos pocos individuos, o algunas familias concretas, los que se dedicaron a este trabajo durante el siglo XVII. Carecemos de información al respecto para el siglo XVIII.

CARNE Y PIELES

Son los casos peor documentados. En un único testimonio aparece el transporte de carne (un carro de pernils) desde Sajambre a Valladolid. Y en solo tres documentos se registra la venta de pieles, como hicieron los vecinos de Soto en

⁶⁴ MIÑANO Y BEDOYA, S. (1829). Ob.cit, p.458A.

⁶⁵ Véase CUBILLO DE LA PUENTE, R. (1998). *El pescado en la alimentación de Castilla y León en los siglos XVIII y XIX*. León: Universidad; y RUBIO PÉREZ, L.M. (2009). *Arriería y transporte*. Ob.cit.

⁶⁶ ACP, Sección 1, Gonzalo Piñán, caja 4, leg.1668, 10rº-11rº.

⁶⁷ RODRÍGUEZ DÍAZ, E.E. (2010). *La senda del Arcediano*. Art.cit., 4, p.112, donde asimismo se edita el documento.

1636 en la localidad asturiana de Lastres.⁶⁸ Es muy probable que se tratara de pieles de animales salvajes, pues no se conoce ninguna labor de tenería en el municipio y, en cambio, se registran las ventas de un *pellexo de un oso* en 1698 y otro en 1814.⁶⁹

EL CEREAL PANIFICABLE

Con las ganancias que los carreteros y acemileros sajambriegos obtenían de las ventas de almagre, madera, manteca y pescado compraban trigo y vino en distintas localidades de Tierra de Campos, con cierta frecuencia al fiado, mediante el régimen de obligación, como fue habitual en la sociedad rural leonesa de la época.⁷⁰ En menor medida, adquirirían otros artículos, como la sal, destinados exclusivamente al consumo doméstico.

La documentación conservada sobre la adquisición de cereal es muy amplia, pues las grandes privaciones que provocaban la infertilidad de la tierra y la escasez de suelos obligaron a efectuar desplazamientos ininterrumpidos, que se intensificaban en épocas de crisis de subsistencia. Al objeto de remediar estas limitaciones endémicas, el que fuera arcediano de Villaviciosa en la Iglesia de Oviedo, don Pedro Díaz de Oseja (c.1583-1665), dejó una dotación económica para un pósito de grano en una obra pía fundada en su testamento de 1665, aunque, como sabemos hoy, dicha alhóndiga nunca llegó a existir.

Pese al cultivo de escanda, centeno y cebada, las cosechas fueron siempre exiguas y los sajambriegos se vieron obligados a comprar cereal en la propia Asturias. De allí llegó el maíz en el año 1616, que un vecino de Soto, llamado Juan de Viya, llevó desde Margolles (Cangas de Onís) a Soto de Sajambre por encargo de Gonzalo Piñán, a razón de 20 reales por cinco celemines.⁷¹ La misma persona que, en 1619, envió a Sajambre *zincos celeminos de borona*, dejándonos con la duda de si se trataba de mijo o ya se estaban refiriendo al pan cocido de maíz. Veinte años después, se documenta el cultivo del cereal americano en Sajambre, que se mantendrá durante todo el siglo, aunque se siga recurriendo al Principado

⁶⁸ Valladolid, Archivo de la Real Chancillería, Pleitos Civiles, Alonso Rodríguez (D), caja 419, n.1, f.7v.

⁶⁹ ACP, Sección 2, Correspondencia, caja 25, carp.17, de 29 de octubre y ACP, Sección 2, caja 23, carp.13, respectivamente.

⁷⁰ Ver RUBIO PÉREZ, L.M. (1989). “Deudores, rentistas y prácticas crediticias en la sociedad leonesa. El ejemplo de la ciudad de Astorga en los siglos XVII y XVIII”. *Revista de la Facultad de Geografía e Historia*, 14, pp.551-557; y también, RUBIO PÉREZ, L.M. (1988). “Formas crediticias en la Maragatería: obligaciones y censos en los siglos XVII y XVIII”. *Estudios humanísticos. Geografía, historia y arte*, 10, pp.215-224.

⁷¹ ACP, Sección 2, caja 19, n.32.

porque la producción local fue insuficiente en el siglo XVII (no dieztaba).⁷² Las adquisiciones de maíz y de escanda en Asturias se hacían en Sebarga (Amieva), en diferentes localidades de Cangas de Onís o en el concejo de Parres, a menudo a los párrocos o a los establecimientos eclesiásticos de la región, quienes acumulaban cereal gracias a los diezmos y al pago de las rentas. Por su parte, el grano que llegaba a Sajambre, procedente de la Meseta, era trigo, centeno y cebada. Las compras se hacían, en ocasiones, en el mismo Valdeburón o en Tierra de la Reina y, en general, en la comarca de Tierra de Campos.

No todo el cereal importado se destinaba al consumo doméstico, pues algunos acumularon excedentes que luego revendían a sus propios convecinos o comarcanos, siempre al por menor. Una de las casas que desarrolló tales actividades fue la de los Piñán de Cueto Luengo, perteneciente a la élite local desde el siglo XVI con seguridad. Los libros de cuentas que se han conservado en su archivo familiar, ponen de manifiesto las ventas, generalmente al fiado, que los miembros de dicho linaje efectuaron a sajambriegos y asturianos desde el siglo XVI hasta finales del siglo XIX. Por ejemplo, en la noticia más antigua, escrita al dorso de un documento de 1563 con escritura paleográficamente coetánea, se anotaron las partidas de centeno y cebada que los Piñán habían entregado a algunos vecinos de Soto de Sajambre.⁷³

EL VINO

Como el pan, el vino también se importaba y también se revendía en el propio Sajambre y en Asturias. Algunas disposiciones de las ordenanzas de la Merindad de Valdeburón, que existían al respecto y que se han perdido, pueden reconstruirse a través de las fuentes judiciales sajambriegas, las cuales informan también sobre las reventas, los conflictos generados por las obligaciones no satisfechas y, naturalmente, la vida cotidiana relacionada con lo que fue un complemento indispensable de la dieta campesina desde la Edad Media.

El vino que llegaba a las tierras sajambriegas desde la Meseta era tinto y blanco, especificándose a veces la procedencia: de Rueda y de La Seca en Valladolid, de Grajal y Valderrueda en León o de Torremormojón en Palencia. Las fuentes también hablan de vino añejo y de *vino para parir*. Los documentos más antiguos que certifican la importación de este género son anotaciones contables de los Piñán: una, la ya citada de 1563; otra escrita antes de 1601; y varias fecha-

⁷² No obstante, desde el mismo siglo XVII empieza a utilizarse todo lo que se puede extraer de la planta del maíz: el grano, el *nervaso* o tallo y los *tucos* o panojas desgranadas, ya presentes en anotaciones personales del comisario del Santo Oficio y cura de Oseja y Soto, don Domingo Piñán de Cueto Luengo, que vivió en Sajambre entre 1621 y 1652. El otro cultivo americano, la patata (también muy bien documentada), ya se cultivaba en el año 1813.

⁷³ ACP, Sección 2, caja 19, carp.3, n.3.

das entre 1616 y 1619, donde se consignan partidas procedentes de Grajal y de Torremormojón.

Las compras de vino se destinaban a diferentes fines. En primer lugar, al consumo familiar. En segundo lugar, al abastecimiento de las tabernas locales, donde se vendía según los precios que cada año se establecían y se revisaban en la villa de Burón, cabeza de la Merindad. En tercer lugar, a las necesidades del regimiento y de las asambleas vecinales, quienes sellaban con vino tratos, contratos y actuaciones institucionales, y pagaban con vino las multas concejiles y algunas penas impuestas por las justicias ordinarias, al igual que sucedía entre los particulares. En cuarto lugar, el vino también se destinaba a las ofrendas religiosas, especialmente las funerarias. Y por último, los excedentes se destinaban a la reventa en Sajambre y en Asturias, bien a través de contratos directos con particulares,⁷⁴ bien acudiendo a los mercados de Cangas de Onís, Llanes, Infiesto, Pola de Siero y Oviedo.

La acumulación de excedentes de vino parece haber sido algo habitual durante todo el siglo XVII. Un ejemplo lo encontramos en los Piñán de Cueto Luengo que revendían a sus convecinos y a los habitantes de los concejos asturianos limítrofes, siempre al por menor. En la documentación familiar no es raro encontrar notas sueltas o apuntes en cuadernos con la relación de deudas por estas causas. Por ejemplo, en un *Memorial del vino que me están debiendo, que di yo y mi mujer fiado*, de 1669, el escribano público Gonzalo Piñán, anota la cantidad de 11'5 cántaras y 8 azumbres, repartidas en pequeñas cantidades, entre algunos vecinos de Oseja.

Como se ha dicho, también encontramos documentación sobre la fiscalidad del vino, cuyo montante solía contabilizarse por unidades de transporte (carros y cabalgaduras), de tal manera que en 1626 la ganancia aproximada por carro de vino era de 30 reales y, en 1705, se protesta por el aumento de la sisa que se pretendía para los tratantes en vino con bueyes, carros y caballerías, afirmando que era costumbre antigua pagar únicamente dos reales por cada carro y medio real por cada cabalgadura, frente a lo que entonces se intentaba cobrar de catorce cuartos y medio por carro y tres reales y medio por cada caballería.⁷⁵

⁷⁴ Por ejemplo, a principios del siglo XVIII los sajambriegos abastecían de vino a algunas tabernas de la villa de Cangas de Onís (ACP, Sección 2, caja 20, carp.5, de 1705-10-12). Y en año 1803, todavía se documenta el encargo de 70 cántaras de vino que Simón de Nevares, vecino de Llenín (Cangas de Onís), había hecho a Manuel Piñán, vecino de Oseja (ACP, Sección 2, caja 23, s.n.). Otras veces no queda muy clara la motivación, sino que simplemente se registran los dos carros de vino que el vecino de Oseja, Juan González, llevó a vender a Colunga en el otoño de 1677 (ACP, Sección 1, Gonzalo Piñán, caja 8, carp.2, de 2 de noviembre).

⁷⁵ ACP, Sección 1, Gonzalo Piñán, caja 8, carp.4.

El vino se transportaba en *pellejos* (odres) a lomo de acémilas y en carrales cuando se llevaba en carros. En 1616, un carral contenía 30 cántaras de vino. Según el contenido de los dos volúmenes del Catastro de 1752 que se conservan en el Ayuntamiento de Oseja de Sajambre, los 69 vecinos que las *Respuestas generales* de 1752 dicen que trataban con rocines, lo hacían con almagre y vino. Lo que no se desglosa es el vino que traían de retorno tras sus viajes a la Meseta y el que llevaban a los mercados asturianos.

VECINOS EN 1752	VINO EN CARROS	%	VINO EN ACÉMILAS	%
109	109	100	69	63'3

Al igual que sucedía con el grano o con el almagre, algunos sajambriegos contrataron porteadores.

OTRAS MERCANCÍAS

Con menor volumen de documentación se puede atestiguar el acarreo de otros productos en los siglos XVII y XVIII, todos para el consumo doméstico. El principal fue la sal, que los sajambriegos traían de Poza (Burgos), pero también aperos de hierro (guadañas), que compraban en Potes. Las casas más acomodadas adquirían paños de Segovia y otras telas finas. Solo entre los más pudientes encontramos especias (pimienta, azafrán), chocolate, plata y objetos suntuarios que llegaron en algunas carreterías.⁷⁶ En las casas de mejor situación y en las de tipo medio solía haber algo de loza de Talavera y, en el siglo XVIII, empieza a registrarse el uso de aceite, lo que coincide cronológicamente con las reventas documentadas en Valdeburón en 1747.⁷⁷

En Asturias, aparte de pescado, almagre, escanda y maíz, también se compraba ganado (vacas, lechones, rocines) y castañas, pues aunque las daba la tierra, no debían ser abundantes. Los únicos frutos propios que se consumieron habi-

⁷⁶ En 1652 encontramos dos tenedores de plata en la casa palacio que los Piñán de Cueto Luengo tenían en Oseja, así como una guitarra (Archivo de la real Chancillería de Valladolid, Pleitos Civiles, Alonso Rodríguez (D), caja 419, n.1, f.12r). La presencia de los tenedores es indicativa de las novedades que llegaban a la sociedad sajambriega de aquella época, al menos, a las casas de los más pudientes. Habrá que esperar al año 1720 para encontrar otro tenedor en Sajambre, ahora en la residencia de uno de los clérigos locales.

⁷⁷ En 1747, el teniente de corregidor de la villa de Guardo apela a la Real Chancillería contra Alonso de Robles y Francisco Niño, vecinos de Burón, acusándoles de robar objetos sagrados en la iglesia de Mantinos y de comprar aceite a los que pasaban por Cervatos de la Cueva (Palencia), que luego revendían en Valdeburón (Valladolid, Archivo de la Real Chancillería, Sala de lo Criminal, caja 287, n.3).

tualmente fueron las manzanas, nueces y avellanas, pero en ningún caso llegaron a comerciar con ellas.

5. CONCLUSIONES

Lo primero que debemos resaltar es que los documentos conservados en el Archivo de la Casa Piñán atestiguan la existencia y el tráfico constante que tuvo el camino que atravesaba el Este de la provincia de León y el Oriente de Asturias, desde la Alta Edad Media hasta el siglo XIX inclusive. Dicha vía fue considerada de primer orden, pues aparece en toda la documentación leonesa y asturiana como camino real.

Por esa ruta que, en realidad, fue la principal salida natural del valle, los carreteros y recueros de Sajambre viajaron con sus mercaderías a lo largo de los siglos XVII, XVIII y XIX, llegando su actividad la década de 1950 como una práctica residual. El camino fue también utilizado por los asturianos y por una parte de las localidades de la Montaña Oriental, especialmente por las poblaciones de Valdeburón y Riaño. Consta su prolongación más allá de estas últimas tierras y, si hacemos caso a la cartografía antigua, llegaría hasta Gradefes. En cualquier caso, su trayectoria exacta a partir de Riaño todavía necesita ser investigada.

Por otro lado, el transporte con acémilas de los sajambriegos debe comprenderse más bien como trajinería que como arriería profesional, porque sus salidas fueron esporádicas (almagre desde Asturias, pescado, castañas, maíz, vino hacia Asturias) y estacionales (grano, vino desde Castilla, pieles), y quienes la practicaron combinaron siempre dicha actividad con el trabajo agropecuario. A su vez, los viajes con carros fueron siempre estacionales, con dos salidas anuales (en junio y septiembre) y, en ocasiones, también en noviembre. Al igual que en el caso anterior, los sajambriegos alternaron siempre el trabajo agrícola y ganadero con las carreterías. Así, rara vez se ocupan los meses de julio y agosto en viajes, sino que se reservan para la recogida de la hierba. Por consiguiente, tampoco parece que, en este caso, pueda hablarse de una actividad profesional propiamente dicha.

Lo que aporta esta documentación es una cronología temprana de la carretería en la Montaña Oriental, que empieza a detectarse en los últimos años del siglo XVI, aunque las *Averiguaciones de alcabalas* no destacasen ninguna ganancia en ello. Asimismo, las fuentes sajambriegas completan la geografía de los transportes leoneses durante el Antiguo Régimen. Globalmente, puede decirse que la zona principal transitada por los sajambriegos comprendió la parte central de la Submeseta Norte y el Oriente de Asturias.

Las mercancías más importantes que caracterizaron el pequeño comercio sajambriego fueron, sin duda, la madera y el almagre. La primera fue la que mantuvo una mayor continuidad en el tiempo y la segunda, la que proporcionó mejores ingresos. No obstante, pese a ser menos rentable que otras mercancías, parece que existió una demanda sostenida que permitió a los sajambriegos cubrir sus necesidades básicas con la venta de aperos de labranza y material de madera para la construcción y el transporte hasta el siglo XIX inclusive.

Como se vio, en 1752, el almagre resultaba más productivo que la madera. Naturalmente, los destinos a Burgos, Segovia y Ávila debieron estar relacionados con el teñido de las manufacturas burgalesas de lana y de los paños segovianos y abulenses. Esta especialización en el comercio de la tierra roja de Labra, no solo parece haber sido específica de los sajambriegos en el ámbito leonés, sino que posiblemente también fue la principal razón de su mayor provecho.

La venta de manteca y pescado se registra únicamente en el siglo XVII, aunque algunas noticias de los siglos XVIII y principios del XIX dan a entender una continuidad en el comercio de la primera que, sin embargo, no quedó reflejado en el Catastro de 1752. En el estado actual de nuestros conocimientos no podemos proporcionar más información al respecto, pero el transporte de seis carros de manteca a Valladolid en el año 1662 exigía una dedicación más específica que el simple abastecimiento de las necesidades alimenticias familiares, por lo que esta noticia podría ser indicio de una actividad de mayor envergadura que no ha quedado suficientemente reflejada en los documentos conservados.

Un hecho que destaca en la documentación analizada es la mayor variedad de mercadurías que existió en el siglo XVII con respecto al XVIII. La razón pudo deberse al aumento de población que se produjo en Sajambre durante la segunda mitad del 1600,⁷⁸ lo que debió agudizar el problema de la carencia de roturaciones y aumentar la necesidad de diversificar las mercancías con las que se trataba, a fin de conseguir mejor rendimiento.

En el trasiego de ida y vuelta, tiene especial relevancia la temprana introducción del maíz en Sajambre y, por extensión, en el reino de León. El archivo familiar de los Piñán de Cueto Luengo permite documentar con exactitud la fecha y la vía de penetración del nuevo cereal americano, que llegó a Soto en el año 1616 procedente de Asturias, como una novedad encargada por Gonzalo Piñán, cabeza

⁷⁸ El padrón de hidalguía del Concejo de Sajambre del año 1680 registra un total de 215 vecinos (Valladolid, ARCh, Protocolos y padrones, caja 65, n.7), lo que contrasta con los 109 de 1752, número que, a su vez, retrata la leve recuperación de la crisis demográfica que sufrió la zona a principios del siglo y que había reducido a 66 los vecinos de Sajambre en 1715 (ACP, Sección 1, Agustín Piñán, caja 14, leg. 1715, s.f., de 12 de febrero).

de la familia en aquellos años. Los documentos muestran su temprano cultivo en el valle, aunque durante todo el siglo XVII en cantidades escasas.

En conjunto y según el estado actual de la investigación, no parece que la carretería y la acemilería sajambriegas reportaran suficientes beneficios para que algunos individuos pudieran vivir de tales actividades. Más bien fueron ocupaciones que complementaron sus economías, basadas especialmente en la ganadería. Si existió algún puntual enriquecimiento, debió haber sido un suceso ocasional que no quedó reflejado en las fuentes utilizadas. De hecho, la familia más acomodada del valle y casa mayor diezmera (los Piñán de Cueto Luengo), con mayorazgo, palacio y capilla funeraria en Oseja, fue una de las que más se aprovecharon del intercambio comercial, a juzgar por los excedentes que acumulaban. Pero, en sus libros y anotaciones contables, los mayores beneficios procedían de las rentas que obtenían por la ganadería (en muchos casos bajo el régimen de aparcería), la actividad financiera (censos), inmobiliaria (alquiler de viviendas), agrícola (también en aparcería), explotación de instalaciones rurales (molinos) y el desempeño de oficios públicos. Los excedentes de los viajes a la Meseta solían emplearlos en la reventa a sus convecinos y a los habitantes de los concejos asturianos limítrofes, siempre al por menor.

Digamos para finalizar que las actividades no agropecuarias de los habitantes de Sajambre en los siglos del Antiguo Régimen consistieron en un pequeño comercio semejante al de otros lugares de la provincia, a excepción siempre del caso maragato, que tuvieron su origen en las mismas causas de estrechez económica y que sirvieron, sobre todo, para completar los recursos limitados de una economía basada en una agricultura pobre y en una ganadería insuficiente. Pero las fuentes conservadas amplían los horizontes de lo que llegó al siglo XXI como tradición y sirven para documentar mejor la vida económica de quienes vivieron en los concejos más agrestes de la Montaña Oriental leonesa.

BIBLIOGRAFÍA

- CUBILLO DE LA PUENTE, R. (1998). *El pescado en la alimentación de Castilla y León en los siglos XVIII y XIX*. León: Universidad
- DIAGO HERNANDO, M. y LADERO QUESADA, M.A. (2009). “Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII”. *En la España Medieval*, 32, pp.356-357.

- DIAGO HERNANDO, M. (2008). “Un modo de vida basado en el aprovechamiento maderero en la Castilla del Antiguo Régimen: comercio de madera y carretería en los pinares de Soria-Burgos (siglos XIII-XVIII)”. *Revista española de estudios agrosociales y pesqueros*, 17, pp.49-71.
- DÍAZ-CANEJA, J. T. (1985). «Más propiedades de Villanueva y su antigüedad”. *Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos*, 114, pp.375-402.
- FERNÁNDEZ CORTIZO, C. (2008). “Arrieros y traficantes en la Galicia rural de la época Moderna”. *Obradoiro de Historia Moderna*, 17, pp.325-352.
- FRESQUET FEBRER, J.L. (2002). “La historia natural de los minerales y la Medicina”. En J.M. López Piñero (ed.), *Historia de la ciencia y de la técnica en la Corona de Castilla*. Tomo III: *Siglos XVI y XVII*. Valladolid: Junta de Castilla y León, pp.468-552.
- GARCÍA ARIAS, X. LI., *Diccionario General de la Lengua Asturiana* [recurso electrónico: <<http://mas.lne.es/diccionario/>>, consultado en 2014-09].
- GARCÍA GARCÍA, A. (2013). “Las actividades económicas en la Montaña Oriental leonesa durante la Edad Moderna”, *Estudios humanísticos. Historia*, 12, pp.369-380.
- GONZÁLEZ ÁLVAREZ, D. (2011). “Vías romanas de montaña entre Asturias y León. La integración de la *Asturia transmontana* en la red viaria de España”, *Zephyrus*, 67, pp.171-192.
- MAÑANA VÁZQUEZ, G. (1990). *Por la Senda del Arcediano*, Oviedo: Caja de Ahorros de Asturias. Vol. I: Texto. Vol. II: Planos.
- MARTINO, E. (1980). *La montaña de Valdeburón: biografía de una región leonesa*. Madrid: Universidad de Comillas.
- MÉNDEZ MÉNDEZ, C. y CUBILLO DE LA PUENTE, R. (2000). “Las comunicaciones y los transportes”. En Rubio Pérez, L.M. (coord.), *La Historia de León*. Volumen III: *Edad Moderna*. León: Universidad - Diario de León, pp.416-428.
- MÉNDEZ MÉNDEZ, C. y Cubillo de la Puente, R. (2000). “Alimentación comercio y abastecimiento”. En Rubio Pérez, L.M. (coord.). *La Historia de León*. Volumen III: *Edad Moderna*. León: Universidad - Diario de León, pp.429-443.
- MIÑANO Y BEDOYA, S. (1829), *Diccionario geográfico y estadístico de España y Portugal*. Tomo XI (Suplemento), Madrid: Imprenta de Pierart-Peralta.
- MUÑOZ Y ROMERO, T. (1830). *Colección de privilegios, franquezas, exenciones y fueros concedidos a varios pueblos y corporaciones de la Corona de Castilla*. Tomo V. Madrid: Imprenta Real.
- PÉREZ ÁLVAREZ, M.J. (1996). *La Montaña Noroccidental leonesa en la Edad Moderna*. León: Universidad, pp.213-215.

- REY CASTELAO, O. (2004). “Montes, bosques y zonas comunales: aprovechamientos agrícola-ganaderos, forestales y cinegéticos”. En Aranda Pérez, F. J. (coord.). *VIIª Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*. Vol. 2 (*El mundo rural en la España Moderna*), pp.907-966.
- RODRÍGUEZ DÍAZ, E.E. (2015). *Notas y cuadernos de notas de los Piñán, escribanos públicos de Sayambre (1659-1721)*. Oviedo: Academia de la Llingua Asturiana - Universidad.
- RODRÍGUEZ DÍAZ, E.E. (2010). “La Senda del Arcediano y el camino del Beyo: nuevos documentos para su historia”. *Boletín de Letras del Real Instituto de Estudios Asturianos*, 175-176, pp.95-116.
- RODRÍGUEZ DÍAZ, E.E. (2000). *Valdeón: Historia y colección diplomática. El Occidente de Picos de Europa en la Edad Media*. Oviedo: Real Instituto de Estudios Asturianos.
- RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, J. (1972). *Valdeón y Sajambre*. León: Institución Fray Bernardino de Sahagún.
- RUBIO PÉREZ, L.M. y CUBILLO DE LA PUENTE, R. (2009). *Arriería y transporte*, León: Diario de León.
- RUBIO PÉREZ, L.M. (2009). “Pobres y ricos. Estructura social, pobreza y asistencia a las comunidades campesinas del Reino de León durante la Edad Moderna». En Rubio Pérez, L.M. (ed.), *Pobreza, marginación y asistencia en la Península Ibérica (siglos XVI-XIX)*. León: Universidad, pp.13-28.
- RUBIO PÉREZ, L.M. (2000). “Las estructuras económicas. Agricultura, ganadería, industria”. En Rubio Pérez, L.M. (coord.). *La Historia de León*, Volumen III: *Edad Moderna*. León: Universidad - Diario de León, pp.317-413.
- RUBIO PÉREZ, L.M. (1995). *Arrieros maragatos. Poder, negocio, linaje y familia, siglos XVI-XIX*. León: Fundación Hullera Vasco-Leonesa, pp.109-111.
- RUBIO PÉREZ, L.M. (1989). “Deudores, rentistas y prácticas crediticias en la sociedad leonesa. El ejemplo de la ciudad de Astorga en los siglos XVII y XVIII”. *Revista de la Facultad de Geografía e Historia*, 14, pp.551-584.
- RUBIO PÉREZ, L.M. (1988). “Formas crediticias en la Maragatería: obligaciones y censos en los siglos XVII y XVIII”. *Estudios humanísticos. Geografía, historia y arte*, 10, pp.215-224.
- RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I. (1986). “Mercedes regias a favor de establecimientos benéfico-asistenciales en la Edad Media”. *Asturiensia Medievalia*, 5, pp.171-196.



Fig.1. Localización del municipio de Oseja de Sajambre, hoy en el Parque Nacional de Picos de Europa. [Redibujado por la autora.]



Fig.2. Concejo de Sajambre [Fuente: J.Rodríguez (1972), redibujado por la autora.]



Fig.3. Región atravesada por el antiguo camino real, desde Riaño a Ribadesella, a través del puerto de Pontón y el valle de Sajambre [Fuente: E. Rodríguez (2000), redibujado.]



Fig.4. Principales localidades frecuentadas por los carreteros y acemileros de Sajambre. [Redibujado por la autora.]



Fig.5. Principales concejos y localidades del Centro y Oriente de Asturias transitadas por los trajineros de Sajambre. [Dibujado por la autora.]

