



Oficios y actividades para el recuerdo

La Arriería

Las nuevas tecnologías también han sido incorporadas por la arriería allí donde todavía de forma excepcional es practicada.



una constante en nuestra historia.

Ya en las ordenanzas de Gibraltar del siglo XVI se contemplaban ciertas disposiciones referentes al ejercicio de esta actividad como eran: la obligatoriedad de traer grano cuando venían a cargar pescado, la adquisición de cédula o permiso para cargar y descargar mercancías dado por el fiel de la alhóndiga³, la descarga de mercancías no debía hacerse en sitios particulares sino siempre en la alhóndiga, etc⁴.

Así, durante siglos la arriería acaparó prácticamente todo el transporte terrestre, convirtiéndose en elemento esencial del comercio interior y cercano. La acémila fue el medio de transporte preferente, esencial para el trasiego de mercancías y hombres, dejando a la carretería en un segundo plano.

En nuestra zona adquiere durante el siglo XVIII un especial desarrollo como consecuencia directa, o indirecta, de la apropiación inglesa de Gibraltar. El aumento de población, de tierra cultivada...propiciaron un notable incremento en la demanda de carbón, cal, aceite, harina, cera, miel, madera, esparto, etc..., y este abastecimiento fue posible gracias a la arriería.

De forma paralela, y al mismo tiempo, se genera un importante movimiento de contrabando de productos desde Gibraltar. De aquí nace esa asociación, esa identificación generalizada, a veces inexacta e injusta, del arriero y el contrabandista⁵. Pues si es cierto que muchos de los arrieros que traían mercancías a Gibraltar y a zonas de su entorno regresaban a sus lugares de origen con las alforjas repletas de productos como: azúcar, café, tabaco, etc., por lo que la arriería quedaba vinculada al contrabando. También lo es que hubo un importante número que se dedicaba sólo y exclusivamente al transporte de productos lícitos y otros, como porteadores, tuvieron plena dedicación al estraperlo, teniendo como única coincidencia con aquellos arrieros el compartir caminos, itinerarios y medios de transporte⁶.

A todos aquellos hombres que forjaron su futuro, nuestro presente.

Aunque es creencia generalizada que la arriería, como elemento económico, es de origen musulmán, y así parece confirmarlo gran parte del vocabulario empleado en la profesión o la propia etimología del término¹, lo cierto es que esta actividad como tal, es sin duda anterior a la llegada de los arabo-musulmanes en 711.

Es probable que esta afirmación sobre un posible origen musulmán se deba a que actividades con características nómadas, como es el caso de la arriería, habían sido muy frecuentes entre los moriscos². De hecho, su número debió aumentar bastante, pues al adoptar una vida nómada evitaron más fácilmente el exilio, sobre todo a partir de las deportaciones de 1570 y, especialmente, con la definitiva orden de expulsión de 1609.

La orografía de nuestra comarca ha determinado en gran medida el uso de este tipo de transporte. La mala comunicación que desde siempre ha padecido esta zona -camino en mal estado y poco cuidados, algunos de ellos, sobre todo los interiores, prácticamente intransitables propició el uso del "transporte a lomo". Esta insuficiencia viaria ha sido

Iniciamos un recorrido por los oficios y actividades con más tradición en nuestra comarca. Este mes nos acercamos a la arriería, el conocido como "transporte a lomo". El arriero y su bestia cargada con la mercancía, recorriendo las rutas a través de caminos prácticamente intransitables.

TEXTO:
José Beneroso Santos
Doctorando de la UNED

FOTOS:
Alfonso Pecino
Autor

Afortunadamente, contamos todavía con los testimonios de personas que practicaron esta actividad tras la Guerra Civil. Nos comentan, entre otras cosas, que las reatas de bestias iban a cordel, colocando en primer lugar a la "liviana", sin carga o con muy poca, que era la que mejor conocía el trayecto a recorrer. Se solía elegir a un burro, al que se le colocaba un cascabel, o cencerrillo, para avisar de la presencia del cortejo. Luego, se disponían las bestias cargadas—usualmente mulos—, las conocidas como "seguioras", que eran arreadas al grito de los más variopintos nombres: "pachana", "morisca", "bailaora" "rubio",... Cerrando la marcha iba el "reculero". El arriero solía ir al final o en la penúltima bestia. Generalmente, la recua para un solo arriero estaba compuesta por un número de bestias que oscilaba entre tres y cinco.

En cuanto al aparejo utilizado, nos señalan que era fundamental que fuese de buena calidad para la faena⁷. El de las bestias de cargas constaba de "manticho" o sudadera—manto que se colocaba sobre el lomo—; "albardón", pieza almohadillada; "anija"—mantilla con adornos—; "pegadura" o loneta; "atajarre"—cincha que pasando por el cuarto trasero recoge la cola—; "cabezal"; "mosquero"; "ropón"; "jarma" o enjalma—almohadilla—; "sobrejarma", por sus adornos, la parte más vistosa; "cincha"—cinto que sujetaba todas las piezas—; "jáquima"—pieza para la cabeza, con anteojeras—. A todo este conjunto se le llamaba "hato".

Pero además existían otros elementos complementarios del "hato" como las "atauras" o la-

zos de esparto, para sujetar las cargas. Era fundamental la disposición y ajuste de la carga, pues el traqueo podía hacer que se desplazase⁸. También estaban las seras para transportar carbón; los serones de esparto y palma, para frutas, frutos secos, aceitunas, granos,...; las aguaderas para los cantaros y "tarras"

con leche o aceite; los capachos para el pescado; las jamugas para personas; las pedreras para piedras y cal "viva"; los garabatos o angarillas, para el corcho y la leña; las alforjas, etc.

Los productos transportados eran variados y fluctuaban según las necesidades, los excedentes y las temporadas⁹. Además de los ya señalados, aparecían otros, hoy prácticamente olvidados o poco utilizados, que eran entonces género común como: afrecho, aguardientes, alfalfa, algarrobas, altramuces, azo-faifas, arveja y arvejones, aserrín, bellotas, borra, borujo, "cañadú", castañas, fajinas, habas secas, lana,

Muchas veces era el propio arriero quien vendía pregonando por las calles la mercancía.



Durante los siglos XIX y XX Gibraltar fue el principal punto de destino de la arriería de nuestra zona.

"nea", nueces, palmitos, peruétanos, pleitas de esparto, vegetal para los colchones, zumaque, etc. Eran bastante apreciados, entre otros productos, el aguardiente de Jubrique, el zumaque de Benadalid, los garbanzos de Montenegro, las frutas y hortalizas de las huertas de Guadiaro, los objetos de cerámicas como lebrillos, tinajas y porrones de Jimena, etc.

Hablamos de una época en la que los rendimientos del trabajo no tenían por qué ser valorados en función del tiempo empleado. Un trayecto que normalmente era recorrido en pocas horas, a veces se convertía, dependiendo de muchos factores, en una o en varias jornadas de marcha. Los caminos solían ser penosos, con muchísimos contratiempos y dificultades, la crecida de un arroyo, un derrumbe, el propio ajuste de las cargas desplazadas por el traqueo o las elevadas pendientes, etc., eran causas frecuentes para entorpecer la marcha. La carga transportada, generalmente, debía acomodarse en dos bultos de setenta y cinco kilos cada uno, o su equivalente aproximado en a-

¹ Para algunos autores el término arriería derivaría del imperativo *harre*, transcripción del árabe *harri*, "andar rápido", y al mismo tiempo imperativo de la forma II, intensificativa, del verbo *hari'a*, "correr, apresurar".

² Son abundantes los documentos en los que los moriscos aparecen como muleros.

³ Encargado de que se cumplieran las normas en la alhóndiga.

⁴ Alhóndiga, sitio público donde se realizaba la compra y venta de granos y otro comestibles, y al mismo tiempo, lugar para el depósito de mercancías. A lo largo de la Edad Media se utilizó también como alojamiento de mercaderes.

⁵ Creemos arriesgado e injusto afirmar, como a menudo se ha hecho, que todo el trasiego por los montes y valles de nuestra comarca fuese considerado contrabando, llegando a hablar incluso de la existencia de redes organizadas de delinquentes, al estilo de las par-

tidas de bandoleros. Existió evidentemente un contrabando importante de productos extranjeros que irradió desde Gibraltar y que tuvo durante la primera mitad del siglo XIX quizás su máxima actividad pero que continuó siendo una constante a lo largo del tiempo. Sin embargo, creemos que sería más exacto si acaso, considerar al contrabando de nuestra zona, el de "corto radio", como algo circunstancial y paliativo, si bien, con muchas excepciones, y con mayor o menor intensidad, pero en definitiva, un modo de sobrevivir en determinados y difíciles momentos. Por otra parte no olvidemos que muchos campesinos se dedicaron en alguna ocasión a la arriería. Eran conocidos en su argot como "arrieros de lo suyo", trasegaban con sus propios excedentes producidos y estos hombres, por supuesto, no traficaban con el estraperlo.

⁶ Particularmente la conocida como ruta del Campo de Gibraltar que conectaba los pueblos de la Serranía de Ronda, a través del Genal



Siempre fueron consideradas la amistad y la solidaridad como algo necesario y distintivo de los arrieros.



rrobas o almudes según el tipo de mercancía¹⁰. Pocas paradas, para no perder "la vez", quizás alguna para liar y echar un cigarrillo, y luego continuar, a veces ni eso. Se trabajaba de sol a sol y el descanso era el justo y necesario para recuperar fuerzas. Y aunque existían ventas, fondas y posadas, muchas veces se pernoctaba al aire libre sobre los hatos de las bestias.

Existían ventas en los caminos más transitados. Estaban situadas en su margen o cerca de ellos, a veces aprovechando el cruce de varias rutas. Poca cosa se le exigía a la venta, fundamentalmente sombra, grano y agua, para las bestias. Aquí se hacían negocios y cerraban tratos¹¹. Muchas de ellas son conocidas todavía. Cerca de la "junta de los ríos"- Genal y Guadiaro, por Sambana, estaba la venta de los Nogales, paso forzoso entre la Serranía y nuestra zona¹². Este camino que venía desde el valle del Genal continuaba río abajo hasta la venta de la Serrana o Guadiaro -Cortijo Grande- para tomar dirección hacia Gibraltar, bien por el conocido camino de Estepona, bien por Sierra Carbonera. Antes, y cruzando el Hozgarganta a la altura del cortijo de la Barca, salía un camino que llegaba a San Roque, el conocido como camino de

Gaucín, jalonado entre otras ventas y descansaderos por la de Audón, Venta Nueva y Albalate. En el camino de Algeciras aparecían también varias como Miraflores, Taraguilla, del Oro¹³, ... Hacia Jimena existía el camino real, pero a veces dependiendo de la carga y de la climatología se podía atajar desde San Roque por el cerro del Águila pasando por la Venta del Agua del Quejigo, lomas de Barría, Venta Marchenilla, Venta del Tropezón¹⁴, ... Otra variante, de más recorrido, se desviaba por Marajambuz. En definitiva existían numerosos caminos de herraduras unos más transitados y otros menos.

Esta forma de vida entró en crisis en nuestra zona a comienzos del siglo XX. La aparición de nuevos sistemas de comercialización, la mejora de la red viaria- firme, puentes, ... -y el desarrollo del ferrocarril determinaron en gran medida su abandono. Luego, tras la Guerra Civil, hubo un repunte - la década de los cincuenta fue particularmente muy activa- para desaparecer, definitivamente, a finales de los sesenta.

No quisiéramos finalizar sin señalar otro aspecto de la arriería de bastante importancia, como es el ser fuente de información y transmisión cultural del común. A través de los a-

rrieros las noticias y los sucesos se divulgaban por los cortijos, ventas, posadas y mercados. Al mismo tiempo eran portadores de formas tradicionales de nuestra cultura: cante, poesía popular, cuentos, dichos, refranes..., convirtiéndose, a veces de forma inadvertida, en transmisores del saber popular. De tal manera que expresiones y dichos propios de esta actividad han quedado insertados en nuestro lenguaje coloquial y cotidiano.

Bibliografía.-

-ACIÉN ALMANSA, M., Ronda y su Serranía en tiempos de los Reyes Católicos. Málaga, Universidad de Málaga, 1979, 3 vols.

-GARCÍA, I., Arrieros en la Serranía de Ronda, Alpujarra y Campo de Gibraltar. Historias de posadas, caminos, ferias y contrabando. Granada, Guadiaro, 2002.

-LADERO QUESADA, M. A., Granada. Historia de un país islámico (1232-1571). Madrid, Gredos, 1989.

-PÉREZ PAREDES, A. et alii, Las Ordenanzas de Gibraltar (1525-1623), en Colección Albalate nº 7. San Roque, F.M.C. Luis Ortega Brú, 2006.

-SIERRA DE CÓZAR, P., Ronda por su ferrocarril. La construcción de la línea Bobadilla-Algeciras. Ronda, CEDER Serranía, 2002.



Muchos de los caminos y senderos continúan actualmente en las mismas condiciones en que fueron transitados por los arrieros.

y el Guadiaro con la zona de Gibraltar, en su variante más conocida o también por la zona de Jimena.

⁷ El aparejar el mulo, burro o caballo era una tarea rutinaria para el arriero, pero de una extraordinaria importancia.

⁸ Antonio Contreras, arriero y carbonero, nos cuenta que las cargas de corcha eran las más difíciles de preparar.

⁹ Muy relacionado con los arrieros aparecen los recoveros, que trían pavos, pollos, gallinas y huevos, desde los cortijos hasta nuestra zona. También los trajineros que transportaban en la misma carga

variados productos que vendían al "por menor".

¹⁰ Algunos de nuestros informantes nos habla de cargas de más de doscientos kilos sobre un solo animal.

¹¹ Este asunto será tratado en un próximo artículo de esta misma sección.

¹² Era la más frecuentada por los arrieros tanto si subían como si bajaban por la ruta del Guadiaro y Genal.

¹³ Esta última actualmente fuera del término de San Roque.

¹⁴ Ninguna de ellas pertenecientes a nuestro término.