

Los oficios itinerantes en la Andalucía rural a finales del Antiguo Régimen

Antonio Luis López Martínez
Universidad de Sevilla

Resumen

La debilidad de la demanda en los mercados rurales en la época preindustrial obligaba a los artesanos productores, así como a ciertos profesionales que atendían determinados servicios de la comunidad, a tener que atender simultáneamente a varias localidades más o menos próximas, realizando, así, su profesión de manera itinerante. Así ocurría con los individuos dedicados al transporte, los vendedores ambulantes, así como ciertos oficios artesanos ambulantes. Estos individuos protagonizaban una fuerte movilidad que poblaba los caminos de gente que deambulaba en una y otra dirección, ofreciendo una imagen muy diferente de la estereotipada que tenemos de las sociedades anteriores a la industrialización como inmóviles o muy apegadas a sus lugares de nacimiento.

El problema existente para su estudio es la escasez de fuentes documentales que recojan su actividad y, especialmente, sus desplazamientos. De aquí, la importancia que para el estudio de las profesiones itinerantes anteriores tienen los pasaportes de interior. En estos documentos figuran, además de la filiación de los individuos, datos sobre el lugar de nacimiento, profesión y causas del desplazamiento. Los pasaportes de interior –instrumento identificador de control policial– permiten aproximarnos a la reconstrucción de dichos desplazamientos e intentar reconstruir los principales circuitos de transportistas y otros oficios ambulantes.

Palabras Claves

Pasaportes de interior; comerciantes ambulantes; artesanos itinerantes; transportistas; migraciones profesionales.

Itinerant trades in rural Andalusia at the end of the Ancien Regime

Abstract

The weak demand in rural markets in pre-industrial times obliged artisan producers, as well as certain professionals who provided the community with particular services, to serve various more or less nearby localities simultaneously. Thus, they had to ply their trades in an itinerant fashion. This was the case for individuals engaged in transport and ambulant vendors, as well as certain itinerant artisanal trades. These people were part of a highly mobile sector of the population that filled the roads with migrants travelling in one direction or another, presenting a very different picture from the stereotyped image we have of pre-industrial societies as immobile or very tied to their places of birth.

The problem in studying this phenomenon is the lack of documentary sources recording their activity and, especially, their travels. Hence the importance of internal passports for the study of the aforementioned itinerant trades. As well as the particulars of the individuals concerned, these documents contain information about place of birth, occupation and reason for travelling. The internal passports – an instrument of identification for police control – enable us to approach the reconstruction of such movements and try to reconstruct the main circuits of carriers and other itinerant trades.

Key Words

Internal passports; travelling merchants; itinerant artisans; carriers; professional migrations.

Introducción¹

Posiblemente una de las causas del desconocimiento sobre las migraciones de las poblaciones anteriores a la introducción del ferrocarril habría sido la falta de fuentes documentales sobre los desplazamientos de la población de la época. Sólo fuentes indirectas, como registros matrimoniales, registros de enfermos en los hospitales, testamentos..., así como numerosas fuentes literarias proporcionaban algunos indicios sobre la importancia que podrían haber alcanzado los desplazamientos de la población en la época que estamos considerando.

El empleo de los pasaportes de interior ha permitido paliar, al menos parcialmente, esta ausencia de datos. Fue el gobierno de José I Bonaparte quien estableció la obligatoriedad de su uso en España en 1811. Dicha obligatoriedad fue, posteriormente revalidada tras la expulsión de los franceses, quedando finalmente extinguidos dichos pasaportes en 1854, durante el Bienio Progresista.

El pasaporte de interior es un instrumento de control policial para acreditar la identidad de los viajeros. En este documento se hace constar el nombre del titular, así como sus datos personales, edad, estado civil, una somera descripción física y los lugares de nacimiento y vecindad. Son muy importantes las indicaciones de la profesión, el destino al que va, el medio de transporte que emplea y el motivo del viaje.

La documentación que nos ha quedado de los pasaportes son los libros de registro de su expedición. Aunque la obligación de portar el pasaporte de interior era estatal, su expedición era municipal. Por ello, es en los archivos municipales donde se deben conservar los libros de registro de los pasaportes. En dichos registros se relacionan cronológicamente los pasaportes emitidos por cada ayuntamiento, extractándose en los mismos los principales datos del pasaporte original.

Había varios tipos de pasaportes que, a su vez, generaban diferentes libros de registro. Estos pasaportes eran: los ordinarios o de pago, que eran los más frecuentes, su titular tenía que pagar una tasa de cuatro reales por su expedición y tenían una validez de seis meses; los pasaportes gratuitos, que estaban libres de tasas y se concedían a los que exhibían certificados de pobreza y, por último estaban los pases de radio, que eran válidos para desplazamientos cortos de un máximo de diez leguas alrededor de la localidad de residencia del titular.

A partir de 1835 se estableció en España la necesidad de refrendar el pasaporte. Esto consistía en que el titular debía presentar el citado documento en el ayuntamiento de cada localidad en la que pernoctaba, donde se refrendaba el citado pasaporte mediante la firma del secretario, fecha de llegada y la fecha de salida. Esto dio lugar a un nuevo libro de registro, el libro de refrendos de pasaportes. En dichos libros se extractaban los datos de los pasaportes y se incluían la fecha de llegada a la localidad, el lugar de procedencia, la fecha de salida y la localidad de destino.

Todos estos libros se depositaban en los archivos municipales y permiten a los investigadores hacerse con un conocimiento bastante aproximado de la movilidad de la población durante el período que estuvo en vigor el citado documento. El problema que se plantea es la ausencia de los referidos libros de registro, hasta el punto de que se puede considerar como

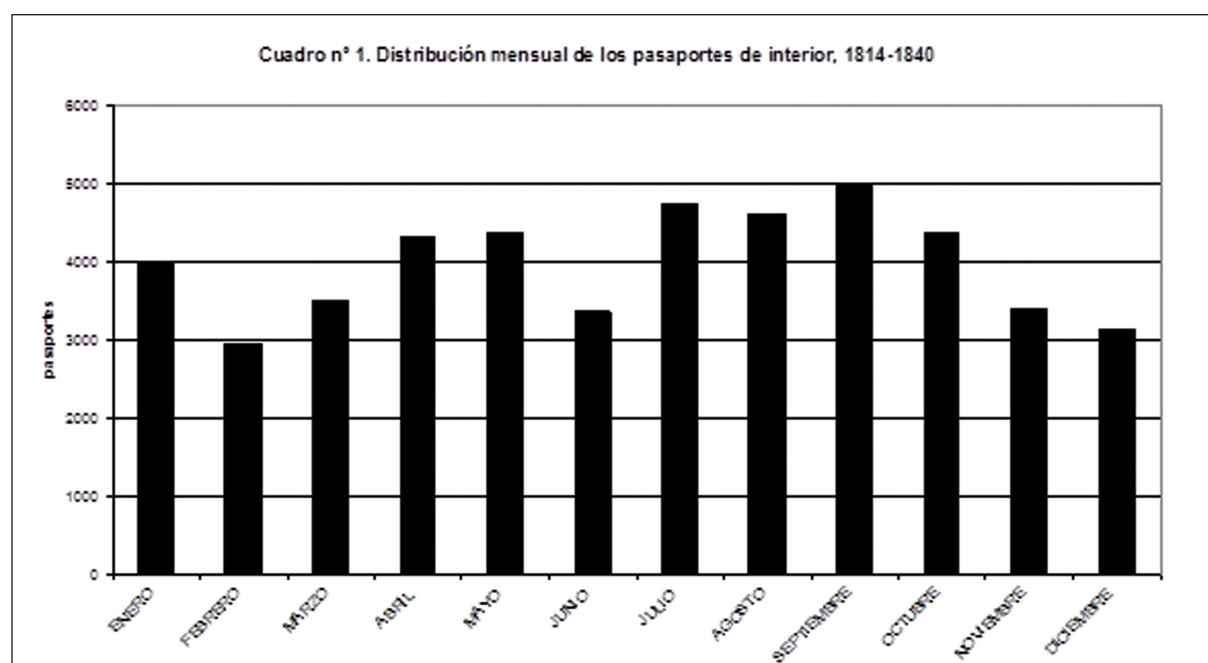
¹ Aunque la cronología de este trabajo puede situarse en los límites de lo que tradicionalmente viene considerándose Historia Moderna o Antiguo Régimen por la historiografía clásica, la temática tratada en el mismo –oficios rurales itinerantes– está en perfecta coincidencia con la actividad profesional desarrollada en estas áreas rurales desde varios siglos atrás y que no habían sufrido todavía las consecuencias de la industrialización, que sí habría supuesto una ruptura con dichas profesiones tradicionales.

extraordinaria su conservación en los archivos municipales, ya que en la inmensa mayoría de los casos tales libros de registro han desaparecido. En concreto, para toda Andalucía sólo se han conservado, según muestras indagaciones, libros de registros de pasaportes de interior en el archivo municipal de Vera (Almería), donde también se conservan los de algunos pueblos de su partido judicial y en varios ayuntamientos de la provincia de Sevilla, aunque en todos los casos se trata de libros aislados, que no permiten establecer series anuales de cierta duración. Sería interesante conocer la existencia de estos documentos en otros archivos municipales de España, dado el gran interés que para el investigador de los movimientos migratorios tendría su localización².

Profesiones itinerantes

a) Las limitaciones de los mercados: oferta y demanda

Según Fontana, España era una agregación de células rurales aisladas con un tráfico insignificante entre ellas, en su mayoría hecho a lomos de animales de carga. Este modesto tráfico era protagonizado por campesinos que se dedicaban a esta actividad en los meses finales del verano y en otoño cuando no tienen trabajo en sus tierras ni otra ocupación más rentable para sus bestias de labor³.



Fuentes: Archivo Municipal (A.M.) de Benacazón, leg. 137; A.M. Constantina, leg. 1.266 al 1.277; A.M. Ecija, lib. 1.956 al 1.961; A.M. Morón de la Frontera, leg. 2.525 al 2.529; A.M. Pilas, leg. 1.054

² Los sondeos efectuados en otros archivos españoles a través de otros colegas investigadores han arrojado, hasta ahora, resultados negativos.

³ FONTANA, J. (1973). *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*. Barcelona: Ariel, pp. 17-19.

La distribución mensual de 47.764 pasaportes de interior emitidos o refrendados en la provincia de Sevilla entre 1814 y 1840 confirma las observaciones de Fontana. Como se aprecia, la mayor concentración de pasaportes y, por tanto, de desplazamientos se produce entre agosto y octubre, coincidiendo con el final de la siega y en los meses posteriores en los que se produce la vendimia y la recolección de la aceituna.

Discrepa Fontana de los que consideran que esta deficiente estructuración del mercado interior obedezca sólo a los malos caminos que dificultaban el transporte. Considera que esto se debe, además, a la deficiente estructuración del mercado interior basado en una agricultura de subsistencia con una fuerte propensión al autoconsumo, que provocaba una escasa circulación de mercancías por los malos caminos existentes.

Parecida es la opinión que defiende Braudel cuando afirma que, aunque las imperfecciones de los transportes son una permanente limitación de la economía del Antiguo Régimen, sin embargo esta ineficiencia de los transportes está relacionada con una determinada economía. Ya que los transportes desempeñan su papel en función de una cierta demanda⁴.

Estas deficiencias en los sistemas de transporte y circulación y los espacios vacíos dejados por las redes ordinarias de distribución, especialmente en los pueblos y en las zonas rurales son paliadas, según Braudel por los comerciantes ambulantes, los denominados buhoneros y trajinantes. Estos buhoneros son comerciantes miserables que portan su escuálida mercancía a la espalda o a lo sumo a lomos de un pequeño asno, pero que ofrecen un importante servicio en zonas mal atendidas⁵.

Precisamente son estas deficiencias y limitaciones de los transportes, la ausencia de un mercado interior integrado y las debilidades de la demanda, las que originan esta pléyade de profesiones itinerantes de artesanos, transportistas y pequeños comerciantes. En ocasiones, estos oficios son desempeñados por campesinos de manera ocasional, buscando pequeñas remuneraciones que completen sus ingresos.

Estas actividades han pasado desapercibidas para la historia económica tradicional, más atraída por el tráfico a gran escala y por los intercambios entre continentes. Esto explica lo poco que sabemos de ferias, mercados, arrieros, carros, caminos... Sin embargo, según Fontana, “el crecimiento económico surgió allí donde los campesinos habían aprendido a vender para comprar, donde los caminos hormigueaban con el trajín de las mulas y carros transportando trigo, tejidos, aguardiente, pañuelos o cuchillos [...] y no de las naves que traían los tesoros de las Indias⁶”.

b) Los oficios itinerantes

La inclusión en los pasaportes de interior de las profesiones de los titulares permite conocer la movilidad de los profesionales de ciertos oficios para atender a una demanda débil

⁴ BRAUDEL, F. (1984). *Civilización material, economía y capitalismo. Siglo XV-XVIII. 1. Las estructuras de lo cotidiano*, Madrid: Alianza Editorial, pp. 361.

⁵ BRAUDEL, F. (1984). *Civilización material, economía y capitalismo. Siglo XV-XVIII. 2. los juegos del intercambio*, Madrid: Alianza Editorial, pp. 298-299.

⁶ FONTANA, J. (1986). “La dinámica del mercado interior (algunas reflexiones a propósito del crecimiento de Santander)”. En Martínez Vara (ed.): *Mercado y desarrollo económico en la España Contemporánea*, Madrid: Siglo Veintiuno de España, pp. 85-96.

y muy dispersa en ciertas comarcas. En determinadas localidades la debilidad de la demanda no permitía mantener continuamente el ejercicio de ciertas profesiones, lo que obligaba a sus titulares a ir deambulando de localidad en localidad para ofrecer sus servicios. Por otra parte, la limitaciones de los medios de transporte de la época obligaban a los desplazamientos en caballerías, asnos, o en carros, lo que siempre daba una escasa capacidad de carga. Ello obligaba a la proliferación de medios de transporte y, por tanto, de transportistas, que constituyen otro de los principales contingentes de los titulares de los pasaportes de interior. Son los jornaleros los que aparecen como titulares de la mayor parte de los pasaportes de interior, pero de ellos ya hemos tratado en anteriores escritos⁷.

Los pasaportes que hemos consultado proceden de los archivos municipales de algunas localidades de la provincia de Sevilla en los que se conservan estos libros de registro. En el Cuadro 1 figuran las localidades en las que se conservan registros de pasaportes de interior. Las fechas que aparecen son las extremas de estos libros, lo que no quiere decir que se conserve la serie completa, lo que, además, es muy infrecuente.

Tabla 1. Pasaportes emitidos y refrendados en algunos municipios de la provincia de Sevilla, 1814-1843

Período	Localidad	Vecinos	Pasaportes emitidos (media anual)	Pasaportes refrendados (media anual)
1814-1840	Morón	2.423	1.279	
1826-1828	Écija	5.648	2.482	
1837-1843	Benacazón	437	150	
1838	Pilas	567	174	
1839-1843	Constantina	1.667	447	
1837-1843	Benacazón			1.222
1838-1840	Morón			5.780
1842	Constantina			3.483

Fuentes: archivos municipales: Archivo Municipal de Benacazón, leg. 137; A.M. Constantina, leg. 1.266 al 1.277; A.M. Ecija, lib. 1.956 al 1.961; A.M. Morón de la Frontera, leg. 2.525 al 2.529; A.M. Pilas, leg. 1.054; para los vecinos: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Valladolid (1986): Ámbito.

Para nuestro estudio hemos manejado cerca de 10.000 pasaportes de interior correspondientes a algún año de las localidades antes mencionadas. Hemos seleccionado sólo los pasaportes en los que las profesiones de los titulares están dentro de los oficios que estamos

⁷ Ver nota 6.

estudiando. Se incluyen los jornaleros agrícolas sólo como referencia, ya que en esta ocasión no son objeto de nuestro estudio. La relación de las profesiones de los titulares de los pasaportes es la que aparece en el Cuadro nº 2.

Tabla 2. Oficios que aparecen en los pasaportes interiores

TRANSPORTISTAS

–Arrieros	470
–Barquillero	5
–Caleceros	6
–Carreros	16
–Carreteros	57
–Carretoneros	1
–Carromateros	1
–Correos	6
–Cosarios	21
–Ordinarios	3
–Postillones	6
–Tartaneros	2
	<hr/>
	594

COMERCIANTES

–Comerciantes	110
–Comprador de metal	2
–Estampero	4
–Quincalleros	59
–Rosariero	3
–Tabernero	4
–Tenderos	21
–Trajineros	401
–Tratantes	41
–Tratantes de ganado	93
	<hr/>
	738

ARTESANOS AMBULANTES

Textil

–Cardador	7
–Cordonero	4
–Encajero	11
–Lencero	3
–Pañero	67
–Pañolero	1
–Sastre	13

–Sayalero	1
–Sedero	5
–Sombrerero	76
–Tejedor	14
–Tintorero	4
–Zurrador	<u>3</u>
	212

Metal

–Calderero	5
–Campanero	5
–Cerrajero	7
–Cucharero y cuchillero	5
–Farolero	4
–Herrador	10
–Herrero	83
–Hojalatero	3
–Latonero	3
–Platero	36
–Tornero	1
–Velonero	<u>21</u>
	183

Madera

–Aladrero	2
–Carpintero	67
–Cedacero	29
–Dornillero	2
–Maderero	26
–Sillero	6
–Tonelero	<u>3</u>
	125

Piel

–Botinero	16
–Curtidor	2
–Guarnicionero	6
–Odrero	4
–Pellejero	11
–Talabartero	2
–Zapatero	<u>84</u>
	129

Alimentación

–Azafranero	2
–Buñolero	6
–Chocolatero	3
–Confitero	6
–Cortador	8
–Dulcero	3
–Palero	5
–Panadero	28
–Turroneo	6

67

Varios

–Abaniquero	2
–Calero	3
–Canastero	6
–Cerero	3
–Cristalero	11
–Espartero	8
–Librero	5
–Peinero	1
–Perfumista	3
–Taponero	2

44

OFICIOS AMBULANTES

–Afilador	29
–Alambrero	50
–Albéitar	6
–Barbero	28
–Pedrero	6
–Carbonero	14
–Esquilador	44
–Papelista	53
–Pintor	12
–Pocero	2

244

OFICIOS DIVERSOS

–Artistas	32
–Cuadrador	2
–Picador	2
–Prendero	1

–Yeguerizo	6
—————	
43	

TOTAL 2.429

JORNALEROS 4.360

Fuentes: las del Cuadro nº 1

La variedad y el elevado número de profesiones nos impiden tratar de cada una de ellas, por lo que hemos recogido una muestra de las mismas basada en su importancia en las economías tradicionales y en el número de pasaportes localizados de cada una de ellas.

Transportistas

Las escasas infraestructuras disponibles para el transporte por tierra hacían que éste fuese muy difícil de efectuar y que estuviese limitado a la utilización de medios de transporte con escasa capacidad de carga. Esta limitación obligaba a disponer de un considerable número de transportistas para poder mantener el, por otra parte, escaso volumen de mercancías que se transportaban en esta época. Los más numerosos transportistas que existían eran los arrieros, que realizaban los transportes mediante recuas de asnos, y los carreteros, que empleaban para su trabajo diferentes vehículos de tracción animal, como carros, carretas, calesas, etc. Solían trabajar agrupados por motivos de seguridad y podían realizar un mismo recorrido entre dos localidades, eran los que se denominaban “ordinarios”, o bien acudiendo a las localidades en las que era demandado su trabajo, eran los denominados “corsarios”.

El Catastro del marqués de la Ensenada constituye un buen medio para aproximarse a la situación del sector en la etapa anterior a la industrialización, cuando el ferrocarril va a transformar completamente el transporte terrestre. Para esta aproximación hemos utilizado las Respuestas Generales, que informan del número de transportistas existentes en cada localidad según las diferentes categorías, así como de las utilidades que percibían por su trabajo (Tabla 3).

**Tabla 3. Actividad transportista en el reino de Sevilla,
según el catastro de Ensenada, 1760**

LOCALIDAD	ARRIEROS	CARRETEROS ⁸	UTILIDADES ⁹
ALAJAR	127		226.000
ALCALÁ GUADAIRA	40	6	157.150
ALGABA	25		119.355
ALGECIRAS	134		363.463
ALGODONALES	100		111.100

⁸ Incluye a todos los que conducen cualquier tipo de carruaje destinado al transporte de mercancías.

⁹ Sólo se han incluido los municipios en los que las utilidades de los transportistas superaban los 100.000 reales.

ALOSNO	100		111.200
ANTEQUERA	108	2	266.265
ARACENA	153		162.465
ARAHAL	63	3	269.465
ARCOS ¹⁰		11	440.715
BENACAZÓN	41	5	103.690
BORNOS	71	6	268.568
CABEZAS RUBIAS	97		110.450
CABEZAS, LAS	39		118.130
CALAÑAS	160		207.950
CAMPANA, LA	49		127.168
CAMPILLOS	93		163.292
CAZALLA	75	83	243.447
CHICLANA	27	37	293.040
CONIL	161	2	191.000
CONSTANTINA	44	97	217.645
CUMBRES MAYORES	111		287.650
ÉCIJA	38	23	133.135
ESTEPA	29	28	116.305
FUENTES DE ANDALUCÍA	75	33	340.900
JIMENA	81		106.995
LEBRIJA	104	13	259.680
MARCHENA	52	18	371.200
MEDINA SIDONIA	178		763.689
MOGUER	25	26	102.190
MORÓN	48	5	167.164
OSUNA	133	18	254.397
PARADAS	23	2	160.531
PATERNA RIVERA	26		101.105

¹⁰ Dice que diferentes personas practican la arriería, pero no precisa su número.

PUEBLA DE GUZMÁN	64		105.000
SAN FERNANDO	26	16	271.320
SANLÚCAR DE BARRAMEDA	15	30	132.860
SANTIPONCE	35		241.395
SEVILLA	132	33	660.820
UMBRETE	26	9	130.080
UTRERA	54	14	122.586
VALVERDE DEL CAMINO	60		118.800
VISO DEL ALCOR	63		221.007

Datos de Utilidades en reales

Fuente: Respuestas Generales del Catastro del Marqués de la Ensenada

La distribución geográfica de los transportistas en el Reino de Sevilla permite delimitar una serie de zonas en las que se concentró esta actividad. Estas comarcas, en sentido amplio serían: la Campiña de Sevilla, con 10 municipios, cuyas utilidades son superiores a 2,2 millones de reales; la Sierra de Cádiz, con 6 municipios y utilidades de 1,8 millones de reales; la comarca próxima a Sevilla, con la ciudad, Aljarafe y Alcores, con 7 municipios y utilidades que superan los 1,6 millones de reales; la Sierra y el Andévalo onubenses, con 8 municipios y 1,3 millos de reales de utilidades; la zona costera gaditana con 5 municipios y más de 1,2 millones de reales; la Vega del Guadalquivir con 3 municipios y 500.000 reales de utilidad y, por último, la Sierra Norte sevillana con dos municipios y cerca de medio millón de reales de utilidad.

Llama la atención la importancia de las zonas serranas en las que se acumulaba una buena parte de la actividad transportista, en torno al 40% del total de las utilidades generadas por el sector. Estas zonas serranas, a pesar de ser zonas relativamente pobres, ponen en contacto a otras zonas, generalmente de campiña, mucho más ricas y que tienen que relacionarse comercialmente entre ellas, precisamente a través de las montañas. Esta necesidad, unida a la dificultad que tiene la circulación por zonas montañosas, es la que explica la elevada concentración de transportes y, por ello, el gran número de transportistas afincado en estos municipios de sierra. Este es el caso del municipio de Medina Sidonia, situado en la Sierra de Cádiz, que, según Ensenada, es el que más utilidades por transporte tiene de todo el Reino de Sevilla con 764.000 reales. La Sierra de Cádiz es el paso obligado entre dos comarcas de gran importancia económica como son la Campiña sevillana y la Bahía de Cádiz, entre las que se generan actividades complementarias, al dar salida el puerto de Cádiz a la producción agrícola de la Campiña, y servir, a mismo tiempo, de abastecimiento a las ricas localidades de dicha zona. Esto explica, también, la importancia de los transportes terrestres en las zonas costeras.

Las grandes ciudades, caso de Sevilla, generan una fuerte demanda de mercancías para su abastecimiento, lo que hace preciso que los municipios de los alrededores, tengan que supe-

la campiña y la vega sevillanas, también caracterizadas por el fuerte consumo de la aristocracia que reside en las mismas, así como por la necesidad de transportar la producción de su rica agricultura.

Si prestamos atención a la distribución geográfica de los diferentes medios de transporte terrestres, arrieros y carreteros, se pueden destacar una serie de diferencias. En primer lugar, la mayor distribución geográfica de los arrieros presente en casi todas las localidades del reino de Sevilla, mientras que la carretería está mucho más concentrada, con presencia, sólo, en la mitad de las localidades estudiadas. Hay que destacar la fuerte concentración de carreteros que se produce en las dos localidades serranas de la provincia de Sevilla, Cazalla de la Sierra y Constantina, que agrupan a un tercio de los carreteros de todo el referido reino.

Los arrieros constituyen el oficio con mayor presencia en los pasaportes, 470 ocasiones, tras los jornaleros y trabajadores asalariados agrícolas que aparecen en 4.360. La arriería constituía el medio de transporte más usual en esta época, no sólo ya para el transporte entre diferentes localidades, sino también para los traslados de mercancías dentro de una misma explotación agraria. Muchos campesinos poseían uno o varios asnos que en ocasiones podían ofrecer para el transporte de mercancías a otras personas que les contrataban a tal efecto. De modo que el propietario de un asno podía usar este animal para su propia explotación agraria y cuando la ocasión lo requiera contratarse como arriero para el transporte de mercancías. También, aunque en reducido número encontramos a algunos jornaleros propietarios de asnos¹¹, que podían emplear en períodos de inactividad en el campo en trabajos de arriería.

Hay referencias de que los arrieros trabajaban agrupados recorriendo ciertos itinerarios más o menos fijos. Así, en algunos pasaportes emitidos en Écija, al referirse a la forma de desplazamiento del titular se afirma que se traslada con los arrieros, lo que parece indicar la existencia de determinados convoyes formados por arrieros que recorrerían algunos caminos acompañados de viajeros que buscarían seguridad al desplazarse acompañando a los arrieros.

La vecindad de los arrieros según aparece en los pasaportes del interior es la siguiente:

–Provincia de Sevilla	132	
–Benacazón		79
–Morón de la Frontera		72
–Pilas	45	
–Écija	25	
–Constantina	21	
–Provincia de Córdoba	57	(Benamejí, Lucena, Palma del Río...)
–Provincia de Málaga	39	(Teba...)

Lo primero que se desprende de la relación anterior es la estrecha relación existente entre las localidades de las que proceden la mayoría de los arrieros con las zonas productoras de olivar, como son el Aljarafe –Benacazón y Pilas– y las campiñas del sur de Sevilla –Morón de la Frontera– y de Córdoba. Precisamente, el asno era uno de los medios de transporte más utilizados en las explotaciones olivareras, sobre todo en las pequeñas, en las que el mantenimiento

¹¹ En Carmona, según el Catastro de Ensenada de mediados del siglo XVIII, 197 jornaleros poseían 261 asnos.

de los bueyes que movían las carretas era mucho más costoso que el de un asno. Los largos periodos de inactividad propios de las explotaciones olivareras permitirían a los propietarios de estos asnos poder emplearlos en la arriería.

También hay cierta presencia de arrieros entre los vecinos de localidades de las que se movilizan muchos jornaleros hacia las faenas de recolección de las campiñas de Andalucía Occidental. Así encontramos a 10 arrieros vecinos de Lubrín en Almería; 9 en Ubríque en Cádiz y otros 9 en Teba en Málaga, de todas las cuales encontramos jornaleros en las faenas agrícolas de las campiñas sevillanas¹². Se podría pensar que se trata de los asnos que acompañarían a las cuadrillas de segadores hasta los lugares de destino y que una vez aquí podrían dedicarse a actividades de arriería.

La relación entre la arriería y las zonas productoras de aceite queda puesta de manifiesto en los pasaportes de Morón de la Frontera de 1811. Sólo están para este año los de los dos últimos meses, pero tienen mucho interés por su exhaustividad a la hora de mencionar las mercancías que transportan los titulares de los pasaportes así como los acompañantes, posiblemente sirvientes. En 56 pasaportes se menciona como motivo del viaje la venta de aceite en diferentes localidades (a Jerez de la Frontera, 24; a Grazalema, 12; a Sevilla 8; a Ronda, 6; a Zahara, 2; al Puerto de Santa María, 2; a Alcalá de los Gazules, 1 y otro a Olvera). También se encuentran otros desplazamientos relacionados con el aceite, como son la venta de jabón en Espera, la compra de cachos, necesarios para la molinería de la aceituna, en Osuna o la contratación de mujeres de Puebla del Gastor para coger aceitunas.

La venta de aceite permitió a los transportistas de Morón de la Frontera el poder efectuar otros negocios lo que nos da una idea de un cierto grado de integración de los mercados comarcales. De este modo, los que van a vender aceite a Jerez de la Frontera y El Puerto de Santa María, traen vino de vuelta a Morón de la Frontera. Algo similar ocurre con Grazalema, otro de los destinos del aceite, que se vende a los fabricantes de paño¹³. Aquí compran paño que se traslada a Morón y, posteriormente, parte se vende en Sevilla, Arahál o Alcalá de Guadaíra. La actividad de los arrieros de Morón de la Frontera nos muestra la formación de circuitos comerciales entre diferentes centros de producción y el intercambio de los productos de los mismos.

Artisanos del textil

Los artesanos textiles constituyen el grupo más numeroso de los artesanos representados en los pasaportes de interior. Lo integran 212 titulares de pasaportes divididos en 13 oficios diferentes, siendo los más importantes los sombrereros con 76 individuos, que representan más de un tercio de la muestra, junto con los pañeros y tejedores –81 individuos– que he unido para facilitar su análisis.

Tanto en el caso de los sombrereros como el de los pañeros se observa una concentración geográfica que indicaría un cierto grado de especialización económica de algunas localidades

¹² FLORENCIO PUNTAS Y LÓPEZ MARTÍNEZ (2000) "Las migraciones estacionales agrarias en Andalucía anteriores al siglo XX". *Boletín de la Asociación de Demografía Histórica*, XVIII, 1:71-100

¹³ Grazalema era una localidad en la que existía una industria pañera tradicional, especializada en la fabricación de mantas. En dos casos se especifica que el aceite es para las fábricas de paños de Juan Mateos y de Francisco Parras.

de la zona. Este es el caso de los sombrereros, de los que 35 proceden de Écija y 17 de Morón de la Frontera, representando entre ambas localidades casi el 70% de estos profesionales. En ambas localidades existió una importante tradición de fabricación de sombreros.

En el caso de los pañeros también se observa una cierta concentración geográfica en torno a las grandes ciudades de la región: Sevilla con 15 profesionales, Carmona con 13 y Écija con 10, que representan la mitad de la vecindad de los artesanos itinerantes dedicados a esta profesión. En todos los casos se observa también una larga tradición profesional en este oficio.

Artesanos del metal

Los artesanos del metal están bien representados en el muestrario de oficios que aparecen en los pasaportes de interior con 183 individuos repartidos en 12 oficios diferentes. Los tres más destacados son los herreros, los plateros y en los veloneros. Los herreros son los más numerosos de los artesanos del metal y representan casi la mitad de los estudiados. La procedencia de los herreros está bastante diversificada y los vecinos de las localidades en las que se han emitido los pasaportes representan más de la mitad de la muestra. Ello nos indica que estamos ante una actividad muy dispersa y que tiene una escasa especialización geográfica. En cada localidad de cierta consideración existe un número suficiente de herreros para atender la demanda local. Esto queda de manifiesto en el itinerario de un herrero, natural de Fuente de Cantos, que realiza sus desplazamientos entre Constantina y Villagarcía de la Torre en Badajoz. Se trata de una distancia de 72 km que recorre en 4 ocasiones en los 3 meses de vigencia de su pasaporte que hemos localizado en el Archivo Municipal de Constantina.

Mayor especialización geográfica se observa en los otros dos oficios del metal más representativos. Los plateros residen en las grandes ciudades donde existe una mayor demanda y desde allí se desplazan realizando largos recorridos para atender una demanda más dispersa. Casi las dos terceras partes de los 36 plateros localizados residen en las ciudades de Córdoba, Sevilla y Écija. La localización del pasaporte de un platero y feriante de Córdoba permite que podamos aproximarnos al modo de operar de estos profesionales. Nos encontramos ante una profesión muy viajera como nos demuestra el hecho de que en 4 meses haya pernoctado en 47 localidades diferentes y recorriendo unos 1.500 km. El itinerario de dicho platero nos descubre el circuito recorrido que partiendo de Córdoba recorrería las comarcas de la Sierra Norte de Sevilla, la Campiña Sur de Sevilla, la Sierra de Cádiz y la Serranía de Ronda, para regresar de nuevo a Córdoba después de varios meses de desplazamiento. Posiblemente este recorrido vaya siguiendo el ciclo de las ferias locales, pero también la visita a una clientela estable a la que proveería, seguramente, mediante el sistema de ditas, lo que le obligaba a ir recorriendo este circuito de forma continuada.

Todavía una mayor concentración geográfica es la que encontramos en la procedencia de los veloneros. Estos eran los fabricantes y vendedores ambulantes de velones que son lámparas metálicas de aceite con varias mechas. Esta profesión está circunscrita casi exclusivamente a la Campiña cordobesa teniendo como centro de actividades la localidad de Lucena, de donde proceden las dos terceras partes de los titulares de los pasaportes que practican esta profesión desde donde recorrían buena parte de Andalucía. Se trata de una actividad que gozaba de gran

tradición en la zona y que ha llegado hasta nuestros días, si bien, en la actualidad, como objeto decorativo.

Tratantes de ganado

Dentro de los comerciantes, los tratantes de ganado constituyen una especialización muy importante, dada la funcionalidad que tenía la ganadería en la actividad económica de la época. Los caballos y asnos jugaban un destacado papel en los transportes de la época ligados a la arriería y a los diferentes tipos de carruajes, pero también en la realización de determinadas faenas agrícola relacionadas con la recolección, como eran el traslado de las cosechas –granos, aceitunas, uvas– desde los campos de labor donde se recolectaban a los graneros y almacenes y su posterior envío a los mercados para su comercialización. Esta importancia del ganado explica que se desarrollase una profesión especializada en la compra-venta de los animales, especialmente del ganado caballar y asnal¹⁴, así como la aparición de ferias especializadas en el ganado. Estas ferias ganaderas tuvieron una gran importancia en España y singularmente en algunas localidades andaluzas. La más importante de estas ferias de ganado celebradas en Andalucía fue la de Mairena del Alcor hasta mediados del siglo XIX en que fue desplazada por la de Sevilla. La celebración de estas ferias originaba importantes desplazamientos de población en dirección a las mismas y que lógicamente dejaron su huella en los pasaportes de interior, como se verá en el caso de Morón de la Frontera.

En el análisis de los pasaportes de interior hemos encontrado 93 de estos pasaportes pertenecientes a tratantes de ganado. En 79 de ellos se especifica que son tratantes de caballos y en el resto sólo se afirma que son tratantes de ganado en general. Una buena parte de estos tratantes de ganado, 40, son vecinos de Constantina y otros 11 son de la vecina localidad de Cazalla de la Sierra. La importancia que tuvo en esta zona serrana el transporte por carro como veremos, justifica al elevado número de estos tratantes que se encuentran en estas localidades. El resto de estos tratantes de ganado se distribuyen en Écija con 9 pasaportes, ciudad centro de una importante comarca agraria con grandes cortijos demandaban gran cantidad de ganado para las diferentes faenas agrarias y en la que la actividad mercantil estuvo muy desarrollada y para la que, también, era necesario el transporte con caballerías. Otra localidad es La Campana en la Campiña sevillana, donde la proximidad a los grandes núcleos agrarios de Écija y Carmona podría justificar esta dedicación de sus habitantes. Por último, destacar la existencia de 13 pasaportes de interior de tratantes de ganado correspondientes a 13 vecinos de la provincia de Badajoz. La proximidad de esta provincia a Constantina debió de favorecer importantes intercambios entre los cuales debió figurar la trata de ganados.

Pero tal vez, el aspecto más destacado en relación con el comercio de ganado esté relacionado con la celebración de las ferias de ganado. Citemos como ejemplo los numerosos desplazamientos originados, por la celebración de la feria ganadera de abril de Mairena del Alcor, en la localidad de Morón de la Frontera¹⁵. He analizado los pasaportes emitidos en Mo-

¹⁴ Los traficantes de caballos, mulas y asnos estaban integrados en una asociación que tenía su propio reglamento aprobado por el Ayuntamiento de Sevilla y denominada “Corredores de cuatropea”.

¹⁵ Además de la venta de ganado en la feria de Mairena del Alcor, también se menciona la venta de ganado por parte de vecinos de Morón de la Frontera en Sevilla y Carmona, lo que da idea de la importancia ganadera de esta localidad.

rón relacionados con la citada feria en los años 1817, 1835 y 1849, que ofrecen los siguientes resultados:

- 1817 hay 23 pasaportes para 34 personas,
- 1835 hay 62 pasaportes para 129 personas
- 1849 hay 38 pasaportes para 70 personas.

La evolución que se observa en el número de pasaportes y personas que se desplazan es un reflejo de la evolución que siguió la feria. Esta fue adquiriendo importancia a lo largo de la primera mitad del siglo XIX, si bien con la creación de la feria de Sevilla en 1847 se inició su decadencia, como muestra el retroceso en el número de personas y pasaportes del año 1849.

El estudio de los pasaportes de los que se desplazaban desde Morón de la Frontera a Mairena del Alcor nos permite precisar ciertos aspectos de estos individuos. La mayoría acudía a vender ganado, por lo que en los pasaportes se mencionan a los individuos, titulares de pasaportes de interior, que llevan estos ganados que son:

–1817	10
–1835	34
–1849	28

Incluso en los pasaportes correspondientes al año 1849 se menciona el tipo de ganado que transportan, que es principalmente ganado caballar –16 pasaportes–, ganado de cerda –10 pasaportes– y otros 2 con reses vacunas. El ganado solía ser conducido por sirvientes, que en los pasaportes aparecen acompañados por otros ayudantes, mientras que los propietarios solían ir aparte. Un acontecimiento de esta categoría con la gran concentración de individuos que generaba atraía a mucha gente no relacionada con la ganadería pero si atraída por las muchas oportunidades que brindaba el evento, como la venta de otras mercancías, aparecen vendedores de sombreros, de garbanzos, de corcho, esquiladores, trajineros...

Cómicos y artistas

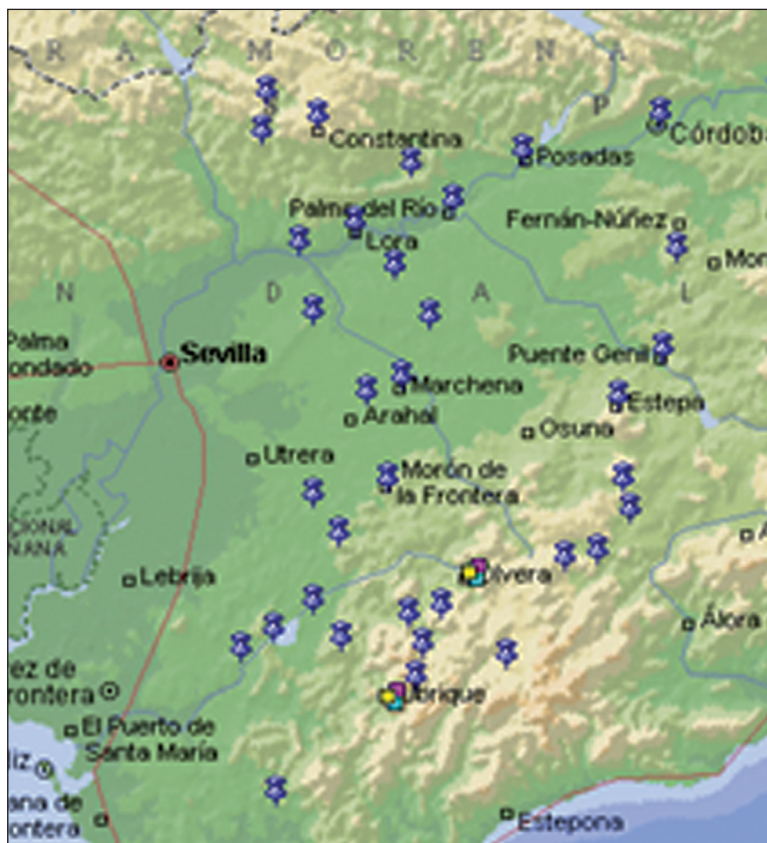
Posiblemente no haya otro oficio más itinerante que el de cómico, por ello no podía faltar entre los que aparecen en los portadores de pasaportes de interior. En 32 ocasiones los artistas ambulantes aparecen en las relaciones de los pasaportes, tanto como artistas individuales como formando parte de compañías que se desplazan por diferentes localidades.

Entre los pasaportes de cómicos localizados figuran los integrantes de una compañía de óperas malagueña, la de Juan Zafrane que en 1827 se desplaza hacia Ronda después de haber actuado en Écija. En total la compañía está formada por 21 individuos: 12 cómicos, 5 músicos, un pintor y un apuntador y el de guardarropa, además del titular de la compañía. Van acompañados de 22 familiares hasta completar un colectivo de 43 viajeros.

El resto de pasaportes de interior de artistas ambulantes han sido localizados en Constantina en el refrendo de 1842 y son 11 correspondientes a diferentes artistas que pasaron por la localidad con distintos destinos. Entre ellos aparecen 5 romancistas, 5 músicos, 1 actor dramático y 1 tirititero. Todo ello da idea de la movilidad desarrollada por los miembros de esta

- Cazalla, 3-2-1844
- Cazalla, 5-2-1844
- Guadalcanal, 10-2-1844
- Casas de Reina, 11-2-1844
- Llerena, 14-2-1844
- Villagarcía de la Torre, 16-2-1844
- ¿? 17-2-1844
- Cazalla, 14-3-1844
- Guadalcanal, 17-3-1844
- Cazalla, 19-3-1844
- Villagarcía, 19-3-1844
- Guadalcanal, 20-3-1844
- Guadalcanal, 28-3-1844
- Cazalla, 29-3-1844
- Villagarcía 1-4-1844
- Villagarcía, 16-4-1844
- Llera, 17-4-1844
- Casas de Reina, 18-4-1844
- Cazalla, 18-4-1844
- Guadalcanal, 25-4-1844
- Constantina, 27-4-1844

Figura 2. Itinerario de rafael romero, vecino de córdoba, casado, feriante y platero



Rafael Romero, vecino de Córdoba, casado, feriante y platero. Pasaporte expedido en Córdoba el 3-2-1836, para que pase a Palma del Río y otros puntos a feriar efectos de su ejercicio:

- 5-2-1836, Posadas
- 6-2-1836, Puebla de los Infantes
- 11-2-1836, Constantina
- 13-2-1836, sale para casa
- 14-2-1836, Cazalla
- 15-2-1836, El Pedroso
- 16-2-1836, Alcolea
- 19-2-1836, La Campana
- 25-2-1836, Marchena
- 26-2-1836, Paradas
- 28-2-1836,
- 2-3-1836, Montellano
- 3-3-1836, Villamartín
- 7-3-1836, Bornos
- 11-3-1836, Prado del Rey
- 14-3-1836, Ubrique, sale para Benaocaz
- 15-3-1836, Benaocaz
- 16-3-1836, Villaluenga
- 19-3-1836, Grazalema
- 20-3-1836, Zahara
- 21-3-1836, El Gastor
- 22-3-1836
- 23-3-1836, Olvera
- 24-3-1836, Pruna
- 26-3-1836, Cañete
- 28-3-1836, Teva
- 29-3-1836, Sierra de Yeguas
- 1-4-1836, Campillos
- 2-4-1836, Estepa
- 4-4-1836, Puente Genil
- 4-4-1836, Rambla, sale para Córdoba
- 5-4-1836, Córdoba
- 19-4-1836, sale para Mairena
- 22-4-1836, Palma del Río
- 1-5-1836, Carmona
- 2-5-1836, Paradas
- 3-5-1836, Morón
- 4-5-1836, El Coronil
- 6-5-1836, Bornos
- 7-5-1836, Arcos

- 9-5-1836, Villamartín
- 12-5-1836, Alcalá
- 16-5-1836, sale para Grazalema y Ubrique
- 18-5-1836, Benaocaz
- 24-5-1836, Ronda
- 25-5-1836, Fuentes
- 26-5-1836, Campillos
- 27-5-1836, Estepa
- 3-6-1836, Lora

Figura 3. Itinerario de José Silva, vecino de Monterrubio de la Serena, casado, esquilador. Pasa a su domicilio con una caballería menor, abonado con el cumplido dado en Trassierra en 10-4-1834. El pasaporte que deja es dado en Peñalsordo (Badajoz) el 12-6-1834



- 12-6-1834, sale de Peñalsordo hacia Castuera
- 13-6-1834, pernocta en Castuera
- 14-6-1834, pernocta en Campanario
- 15-6-1834, pernocta en Quintana de la Serena
- 18-6-1834, sale a Zalamea
- 20-6-1834, Quintana de la Serena
- 21-6-1834, Campanario

- 22-6-1834, Campanario
- 23-6-1834, Rena
- 24-6-1834, Alberca, sale para Sta. Amalia
- 26-6-1834, Sta. Amalia
- 27-6-1834, Serena
- 29-6-1834, Ma....?
- 30-6-1834, Peñalsordo
- 1-7-1834, Orellana de la Sierra
- 5-7-1834, Cabeza del Buey
- 6-7-1834, Guadalmez
- 7-7-1834, Sta. Eufemia
- 8-7-1834, Guijo
- 9-7-1834, Torrecampo
- 10-7-1834, Castuera
- 11-7-1834, sale Guareña
- 12-7-1834, Villagonzalo
- 13-7-1834, Arroyo de San Servan
- 14-7-1834, Montijo
- 15-7-1834, Villar del Rey
- 18-7-1834,Alburquerque
- 19-7-1834, sale para el Arroyo de San Serván
- 21-7-1834, Arroyo de San Serván
- 23-7-1834, Zarza de Alange
- 24-7-1834, sale Zarza de Alange
- 25-7-1834, Villagonzalo
- 28-7-1834, Valdetorres no sale hasta el 1-8
- 4-8-1834, Sta. Amalia
- 5-8-1834, Rena, sale el 6
- 8-8-1834, Rena, sale el 9-8
- 11-8-1834, Herrera?
- 14-8-1834, Burguillos del Cerro
- 15-8-1834, Ahillones,
- 19-8-1834, Santa Marina
- 20-8-1834, Azuaga
- 21-8-1834, Alanís
- 30-8-1834, Constantina
- 31-8-1834, Alanís
- 1-9-1834, Villagarcía de la Torre
- 3-9-1834, Villagarcía de la Torre, lleva una caballería mayor
- 5-9-1834, sale Villagarcía de la Torre
- 6-9-1834, Bienvenida
- 7-9-1834, Azuaya
- 19-9-1834, Constantina
- 20-9-1834, Bienvenida

- 21-9-1834, Ahillones
- 23-9-1834, sale para Calzadilla de los Barros
- 24-9-1834, Almendralejo
- 25-9-1834, Zarza de Alange
- 26-9-1834, Villagonzalo
- 27-9-1834, Mengabril
- 29-9-1834, La Haba
- 30-9-1834, Valdearenales
- 1-10-1834, Mengabril
- 2-10-1834, Rena
- 3-10-1834, Helechal
- 4-10-1834, Azuaga
- 5-10-1834, Constantina

Conclusiones

La falta de integración de los mercados interiores afectó especialmente a las zonas rurales que, lejos de los grandes mercados urbanos y de las rutas del comercio marítimo, se vieron abocadas al autoconsumo y a la mera subsistencia. Sólo la actividad ejercida por los individuos de ciertos oficios itinerantes permitió paliar, al menos, en parte esta marginación. Miserables comerciantes, pequeños transportistas y artesanos ambulantes posibilitaban una cierta inserción de estas zonas rurales en los circuitos comerciales de la época. Es cierto que la productividad de cada uno de ellos fue muy baja, pero el conjunto de toda la actividad de todos estos trabajadores itinerantes fue considerable en el cómputo total de la economía de la época. Si hasta ahora no habían sido tenidos en cuenta por los historiadores es debido a la escasa huella documental que dejó su actividad. Por ello, la utilización de los pasaportes de interior permite aproximarnos al conocimiento de su papel en la sociedad y en la economía de la época, así como la de ofrecernos la existencia de una actividad en los caminos de entonces mucho mayor de la que en un principio habría parecido. Todo ello lejos de la compartimentación y del estancamiento que la literatura histórica nos presenta.