

DEL TEMA DE LA ARRIERIA

POR

OLIVA ARMAYOR

La arriería se practicó en Caso, como único medio de transporte, hasta el año 1870 o 75, aproximadamente, pues mi informante, Manuel Aladro Bueres, el más anciano del Concejo, que está en pleno uso de sus facultades y que cuenta ya con 92 años de edad, aún recuerda los últimos arrieros, de Gobezanes: Ramón Aladro y Francisco Suárez.

Francisco Suárez, era el criado de un tal Carnera —no se sabe si era apellido o mote— natural de Beloncio (Piloña), y hacía los transportes con las caballerías de éste.

Nuestros arrieros, servían de transportistas para Castilla (Manuel Aladro recuerda que hablaban de Tierra de Campos, de Villamanín, de *Guañar*, “Boñar”, etc.), lugares donde ellos iban en busca de vinos y aguardientes para transportarlos a la Costa Cantábrica, concretamente hacia Gijón.

Cada arriero conducía por lo menos cuatro caballerías, y dice mi informante que no solían pasar de siete, pero un romance —que podríamos llamar *arrieril*, por tener como protagonista

a un arriero— recitado por otro vecino de Gobezanes, Félix Aladro, habla hasta de nueve mulos. Dice así:

Carretera de Sevilla / caminaba un mozo arriero, / buen zapato y buena media, / buen bolsillo de dinero. / Siete machos arreaba, / ocho con el delantero, / nueve se pueden contar / con el de la silla y freno.

A la vuelta de una esquina, / siete soldados salieron: / ¿Dónde caminas el mozo? / ¿Dónde camina el arriero? / —Camino para la Mancha / con los encargos que llevo. / —Pa la Mancha vamos todos / como buenos compañeros. / De los siete que aquí vamos, / ninguno lleva dinero. / —Por dinero no asustarse. / Adelante, caballeros, / que llevo yo más doblones / que de estrellas tiene el cielo.

Y ellos como eran ladrones / se miraron y rieron. / En las ventas de Aragón / piden vino y salió luego; / el primer vaso que sale / es para el joven arriero. / —Caballeros, muchas gracias, / que yo vino no lo quiero, / que lo tome el rey de España, / que yo no tomo veneno. / De los siete que allí estaban / siete sables descubrieron. / El mozo descubrió el suyo, / brillaba como un acero. / De los siete mató cinco / y los otros dos huyeron, / a dar parte a la justicia, y que prendieran al arriero.

Escribió una carta al rey, / contándole el suceso: / Cinco reales para el mozo, / mientras que viva en el reino, y dos a la tabernera / por el vaso de veneno.

Manuel Aladro, ayudado por algún otro vecino, ya que a él le fallaba la memoria en algunos puntos, me recitó la siguiente variante:

—Caminito de Segovia / caminaba un mozo arriero, / cinco mulos arreaba / y seis con el delantero: / Siete se pueden llamar / con el de la silla y freno. / A la vuelta de una esquina, / siete individuos salieron:

—¿Pá ónde camina el mozo?, / ¿Pá ónde camina el arriero? Camino para Bilbao (sic) / con un encargo que llevo.

—Para Bilbao vamos todos / como buenos compañeros. / De los siete que aquí vamos, / ninguno lleva dinero.

—Por dinero no asustarse. —les dijo el joven arriero, / que llevo yo más pesetas / que de estrellas tiene el cielo.

Ellos como eran ladrones, / se miran y se rieron. / En la primera taberna, / piden vino y sale presto; / el primer vaso de vino / fue para el joven arriero: —Perdónenme los señores, / que yo no tomo veneno. / De los siete mató cinco / y los otros dos huyeron, / a dar parte a la justicia / que prendieran al arriero...

El Diccionario Espasa, —tomo VI— da como etimología de *arriero* la voz *arria*, que a su vez procede de *arre* y dice que *arria* es *recua*. Luego, considera el término como un americanismo y lo define como una recua de 12 bestias de carga dirigida con un solo hombre. Y también: recua de animales de carga, que marchaban en fila atados uno a otro. Como vemos, en América aún era responsable cada arriero de un número mayor de bestias.

Los arrieros que recuerda el citado Manuel Aladro, llevaban para Castilla algunos aperos de labranza, hechos de madera —palas, *angazos* “garabatos”, y otros utensilios, y de allí traían vino y aguardiente.

La predisposición psicológica que tiene la humanidad para despreciar lo humilde —que, ¡bella paradoja!, muchas veces puede llegar a ser heroico—, ha hecho que el oficio del arriero haya sido vilipendiado con leyendas, con expresiones y con refranes no exentos de injusticia y, a veces de contradicción comparándolos entre sí, como se advierte en los mismos que incluye el Diccionario Espasa en el artículo *arriero*: “Cuando el arriero vende la bota, o sabe a la pez o está rota” y “De arriero a arriero no pasa dinero”, indicando con el primero la desconfianza con que se debe recibir la cesión gratuita de alguna cosa, necesaria y útil, que hace alguno con escasa fama de generoso; y con el segundo, la mutua generosidad que debe existir entre los de

un mismo oficio. La misma idea de engaño en las ventas, va implícita en este otro:

“Arriero que vende mula, o cocea o recula”.

En Caso he recogido las siguientes expresiones: “Eres más *brutu qu'un arrieru*”. “Pa ser arrieru, hay que nacer entre les albardes y ser fiyu de los mismos burros”. Con ésta se da a entender la falta de aptitud de una persona para algo que intenta realizar.

A vindicar la vida sacrificada y generosa de estos trajinantes profesionales, por los caminos de España, viene un artículo del señor Cabal, aparecido recientemente en la revista “Mundo Asturiano”.

Con el título “El Arriero Astur”. “Elogio”, inserta Constantino Cabal un interesante trabajo en el número 2 de dicha publicación —(Octubre-Noviembre, 1962)—. Con la copia de datos que don Constantino suele aportar siempre en defensa de sus tesis, va dando conocimiento de un personaje tan poco conocido en su misión como infravalorado hasta ahora. Cuando el arriero ha sido mencionado literariamente y de pasada, lo ha sido muchas veces subrayando en él la rudeza, la falta de aptitudes para otros quehaceres de la vida, haciéndole, quizá, trasunto de ciertas características atribuidas tradicionalmente a las bestias, como hemos visto en las expresiones arriba consignadas. Por eso Cabal, tan consagrado a “deshacer entuertos”, en fuerza de su amor a lo popular —siempre por otra parte tan corrientemente menospreciado por lo que yo diría pseudo cultural, pues no creo merezca el nombre de cultura lo que no se ajusta a la verdad—, ha empezado a romper lanzas en pro de unos hombres, que, sin más ruido que el producido por su recua y por sus cantos, han prestado tan grandes servicios a la humanidad.

Hablando de la honradez del arriero, dice Cabal, para refutar a Salas Barbadillo, que aduce la terminación de la palabra *Maragato*, “gato”, para llamarle ladrón:

—“Y sin embargo, el arriero, fuera por sentimiento, por con-

ciencia o por requerimiento del oficio, ya saliera de un pueblo de León, o de una braña de Asturias, era un hombre de la máxima honradez. Era él quien llevaba entonces los fondos de un Banco a otro, los capitales todos necesarios para pagar a las tropas, y las reservas todas que integraban los tesoros nacionales... Y quien se los entregaba sabía perfectamente que el arriero, aun cuando fuera solo con un mulo, era incapaz de distraer un céntimo, y en cambio era capaz de defenderlos contra ataques de ladrones, aunque tuviera que dejar su vida para asegurar su carga”.

Cada estadio alcanzado en el camino de la civilización, se levanta sobre infinidad de esfuerzos de generaciones pasadas que son olvidados, frecuentemente, por los que disfrutan ya, y gratuitamente, del bienestar logrado por el progreso.

Nuestros antepasados no tenían otros medios, para la locomoción, que las bestias, por lo cual aprovechaban los viajes de los arrieros para ser trasladados a través de los caminos más o menos difíciles de España. El mismo Manuel Aladro, recuerda que viajaban muchos hombres para el interior, incluso para Madrid, en las mismas bestias de los arrieros.

La característica que podría llevarnos a considerar al arriero como un “cambista” de productos, parece haber llevado a cierto pensador a considerarlo un elemento en cierto modo influyente en la forja del idioma. En Ortega y Gasset, (en el capítulo III de su obra “Misericordia y esplendor de la traducción”, que lleva por título SOBRE EL HABLAR Y EL CALLAR”), leemos: “¿No es esto, superfetación o, como nuestro lenguaje español, hecho más por arrieros que por chamberlanes, dice: albarda sobre albarda?” Aquí, Ortega se refiere a que el intelectual, por prescripción inexorable y contra su gusto o voluntad, pudiera haber sido comisionado para hacer constar en este mundo la paradoja, y dice que no parece justificada la existencia de una clase de hombres cuyo oficio específico consista en opinar, que su opinión ha de coincidir con la pública.



Muchos y grandes tenían que ser los riesgos de esos hombres consagrados al transporte. La siguiente anécdota es un claro indicio de ello: Estando hospedados unos arrieros en un mesón de Castilla, empezaron a sonar las campanas, y sin que nadie las hubiese tocado, en el campanario de la iglesia más cercana y a altas horas de la noche. En vista de lo cual, el dueño del mesón, que sabía bastante de meteorología empírica, comprendió que el viento fuerte que había movido las campanas, llevaba tras de sí un gran temporal de nieve, y empezó a gritar: "¡Arrieros, levantaos, que sonaron las campanas de la iglesia y es señal de que va a caer una nevada muy grande!" Se levantaron y se pusieron en camino a aquellas horas intempestivas y así pudieron pasar todavía el puerto de Tarna.

Uno de los desvelos de los gobernantes, a través del tiempo, hubieron de ser los *caminos* y las *ventas* u hostelerías.

Un medio de transporte tan sencillo y antiguo como era la arriería, era natural que gozase de la protección de los gobiernos, toda vez, que el transporte entra de lleno en el campo de la política económica de los pueblos, por ser un medio indispensable al desarrollo del comercio. De ahí que nos encontremos en no pocos documentos que contienen disposiciones legales encaminadas a facilitar la vida de los que, en una u otra forma, se dedicaban a transportar los productos de unos sitios a otros, y de los caminantes en general. El establecer la seguridad caminera, llevó a los Reyes Católicos, a revivir la Santa Hermandad, institución que se había suscitado ya en tiempo del antirey Alfonso: Es de notar que en todo Ayuntamiento, cada cien cabezas de familia debían mantener un hombre armado.

Las atribuciones concedidas a dicha Hermandad tenían que ser bien recibidas, naturalmente, por las gentes amantes del orden y por los débiles, que veían en ella una protección. No así la nobleza que, muy pagada de su poderío tradicional, no quería ver la menor limitación a sus libertades. De ahí que,

reunidos los nobles en Cobeña, piden que desaparezca tal fuerza, a cuya petición contestan los Reyes que *si tuviesen que escoger entre todos los nobles y la Hermandad, escogerían la Hermandad*, (página 67 de la obra de Gonzalo Menéndez Pidal: "Los Caminos de la Hermandad de España". Ediciones Cultural Hispánica, Madrid 1951).

CAMINOS

El trazado y conservación de los caminos fue ya una preocupación medieval, cosa muy lógica si tenemos en cuenta que sin rutas que unan los núcleos de población, es imposible la comunicación y el acercamiento de los hombres, para lo cual los mismos Reyes tomaban las medidas oportunas. Nos dice el mismo Gonzalo M. Pidal que Alfonso X, fijaba entre las obligaciones reales, la de "mandar" construir caminos y puentes, sin que la carga de tales obras cayese sobre el Tesoro Real, sino sobre los pueblos próximos o sobre los particulares; cada pueblo, por ejemplo, tenía la obligación de conservar en buen uso las comunicaciones de su término, y esta carga era repartida entre todos los vecinos del lugar, incluso entre aquéllos que estaban exentos de otras gabelas; por ejemplo, los clérigos.

Dice en la partida I.^a, Ley LIV, título VI: "Mostradas son complidamente en las leyes ante desta las franquezas que han los clerigos por razon de la cleregia. Pero algunas cosas i ha en que tovo por bien la Santa Iglesia que non podiesen excusar de ayudar a los legos: asi como en las puentes que se pasen nuevamente en los lugares, e son menester a pro "comunal" de todos; otrosi en guardar las que son fechas, como se mantengan en non se pierdan, ca en estas cosas tenudos son de ayudar a los legos: así como en las puentes que se facen nuevamente en los lugares, que son menester a pro comunal de todos; otrosi en guardar las que son fechas, como se mantengan en non se pierdan, ca en estas cosas tenudos son de ayudar a los legos e

de pagar cada uno de ellos así como cada uno de los otros vecinos legos que i hobiere. Et eso mesmo deben facer en las calzadas de los grandes caminos e de las otras carreras que son comunales". La prestación personal para atender a la reparación de los caminos sigue hoy vigente en Asturias, y en el Reglamento publicado en 1839 se dice taxativamente, recordando la legislación alfonsí que "los ordenados insacri están exentos de concurrir a las sextaferias, pero no de mandar a ellas otra persona en su lugar", (Véase G. Menéndez Pidal, página 56 de la op. c.).

Pero no se crea que esto era exclusivo de España: En Inglaterra, los clérigos se rebelaron en tiempos de Enrique IV, contra disposiciones semejantes. Y en esa misma nación, durante el reinado de María I, se decretó, tal vez, a influjo de Felipe II, un sistema de prestación personal semejante al de la sextaferia española, pues se preceptuó en 1555, que los feligreses de cada parroquia concurren con su trabajo, sus criados, sus caballos, sus carretas y sus herramientas para trabajar ciertos días del año en la reparación de los caminos.

Esta prestación —dice Gonzalo M. P.— para construir y conservar caminos, ya hemos dicho que está aún viva en nuestras regiones conservadoras.

En la zona de Caso, sobreviven el sistema de sextaferia para el arreglo de los caminos vecinales, aunque en la actualidad y debido al descenso demográfico, como consecuencia en buena parte de la emigración, muestren aquéllos bastante abandono en muchos pueblos; pero dichos trabajos se realizan cualquier día de la semana, sin que sea destinado a los viernes como indica etimológicamente la palabra. Es más, por extensión, se llaman *sestaferia* a la ayuda conjunta que prestan a una persona algunos o todos los vecinos del pueblo. Son expresiones corrientes: "Fomos de sextaferia pa fulanu", "siéguen-i la herba de sextaferia". Las *sestaferias* obligadas para el bien común de los vecinos, son fijadas y anunciadas al público en *junta*, que se

celebra siempre al toque de la campana destinada a la convocatoria del tal *junta*, llamada también *conceyu*.

Antes del trazado de la carretera que comunica a León con la costa asturiana a través de Tarna, todos los pueblos del concejo estaban obligados a la conservación del camino real, que pasaba por Gobezañes precisamente. En el trabajo publicado en el Boletín del Instituto de Estudios Asturianos por don Nemesio Martínez Antuña: "Supervivencia del Concejo Medieval en Caleao (Caso)", se habla de repartos vecinales y dice que hay un asiento del primero de marzo de 1829 que reza así: "En lugar de repartir los 400 reales que costó el arreglo del camino real de Tarna, acordaron vender el "pradito nuevo" de Julió, *propio del vecindario*, y que se ponga a puja en concejo.

Después, hace mención de una escritura de convenio entre los vecinos de Caleao y los de Gobezañes, reunidos en sus respectivos concejos, y otorgada ante el escribano de Campo de Caso, Felipe Menéndez, el 8 de enero de 1800.

Reunidos los de Caleao, "dixeron: estar siguiendo pleito contra los de Gobezañes ante el Tribunal del Principado sobre la composición y perpetua conservación del tramo del camino real, perteneciente a los vecinos de Caleao, a que estaban *constituidos* los de Gobezañes por cierta cantidad. Y ahora, considerando el dudoso fin de las disputas judiciales y su costoso curso, para que la paz, prenda tan apreciable, reine entre los *patrienses* (compatriotas), tienen deliberado entre sí fenecer todas las que sobre este particular se suscitaron". Queda, pues, patente la necesidad de cooperar todos a la conservación de las rutas entonces al uso.

LAS ALBERGUERIAS O MESONES

Ya hemos indicado que las ventas o mesones tenían también la máxima importancia en relación con la arriería. De las que existían en esta ruta por el puerto de Tarna, citaré las que recuerda mi referido informante.

En el pueblo de Tarna, había un mesón que desapareció, arrastrado por un alud de nieve, que ocasionó la muerte de todos los que estaban hospedados a excepción de una mujer. Después de la Guerra de Liberación, un matrimonio edificó su casita en el mismo lugar donde había estado emplazado el mesón, pero muy pronto, ambos cónyuges fueron víctimas de otro alud, así como también una niñita que tenían.

En Bezanes, me dice el *tío Manuel* que había otro lugar, llamado *Mesón*. Este topónimo, debe responder, sin duda, al destino que tendría la casa que aun existe allí.

Otras dos alberguerías estaban escasamente separadas por un kilómetro: la de Moño —término de El Campo—, y la de Lleres, pertenecientes al mismo concejo y al distrito de Gobe-zanes. Siguiendo el camino real que unía a Piloña y a Caso con Castilla, hubo una casería particular que sirvió de *parada*, sobre todo a los *rozineros* (éstos constituyeron la última muestra de la arriería): era la casería de Les Campes, que quedaba poco más o menos a un kilómetro del término de Piloña. Pero la que tuvo mayor categoría fue la *Hospedería* o *Alberguería* de Frieru, la cual era, y sigue siendo propiedad del Municipio. Constaba de una casa —hoy convertida en cuadra—; de dos cuadras y de una amplia portalada que también servía para recoger las bestias de los albergados, amén de una panera en la cual recuerda el tío Manuel una cama. También había una bodega 'aposento', destinada a taberna. En la actualidad, quedan de esta propiedad municipal tres prados grandes —La Llosa, Les Vegues y El Praón— y algunos techos que el informante no recordaba bien.

El Ayuntamiento tenía allí un casero como encargado de la alberguería y de las fincas adyacentes, el cual pagaba una pequeña renta, —no recuerda mi informante la cantidad—. Dicho casero estaba obligado a dar hospedaje a cualquier transeunte; tenía que dar gratis el fuego y la sal. Si el transeunte llevaba su comida, entonces, sólo pagaba real y medio, esto es, 12 cuartos y medio, por el pienso de cada caballería que llevase.

El lugar destinado a dormir las personas era el llamado *el Felechal*, parte de la casa en la que tenían, como única cama, una capa de helecho seco. Mi informante me dice que ha pernoctado allí alguna vez, pero, lo mismo él que otros albergados, dormitaron sentados o recostados al amor de la lumbre, después de pasar una alegre velada. Este dato parece confirmar la cita de una obra de Cervantes: "los arrieros son gente que ha hecho divorcio con las sábanas y se ha casado con las aljamas". (Nov. ed. Riv. t, I, p. 151, col. 2).

El casero era relevado cada cuatro años, pues para este fin de elección de casero estaba el concejo dividido en cuatro zonas y de cada una de ellas había de salir sucesivamente el elegido. Si en la zona de turno había varios aspirantes, cree Manuel Aladro que se sorteaban para hacer la adjudicación.

Varios extremos hubiese querido aclarar, y entre otros, la forma en que vino dicha propiedad al Municipio, pero no se conservan datos. Hasta hace poco estaba exenta de contribución, pero actualmente, y a partir del último catastro, ya la paga, y nada menguada por cierto. La adjudicación entre los solicitantes tampoco se hace por sorteo, como creen que sucedería anteriormente, sino por subasta, solicitándolo los aspirantes mediante pliego cerrado. La renta anual es de 13.000 pesetas y el arrendatario queda obligado, en principio, a pagar la contribución, que ahora es de 5.000 pesetas.

A la arriería sucedió la *rocinería*. Los paisanos que tenían un rocín iban de los distintos pueblos de Caso a Infiesto, con el fin de traer portes: traían maíz, y a veces, llevaban pan (escanda), no porque el pan fuese menos estimado, sino porque les daba su dinerillo para luego adquirir otros productos. Los rocineros también se hospedaban en Frieru.

El viaje de ida y vuelta, claro está que con el porte arrastrado por su rocín, era de dos pesetas, si se trataba de Gobestanes, y de cuatro, si los portes iban destinados a Caleao, por ejem-

plo, que queda a unos 12 kilómetros de Gobezañes. (Esto era a finales del siglo pasado).

Sobre el costo de los transportes trataron las Cortes varias veces, según vemos en una cita aportada por Menéndez Pidal, en su obra citada sobre *los caminos*: Los legisladores se preocuparon, en varias ocasiones, de fijar los servicios del transporte. Alfonso X, en las Cortes de Jerez, 1268, establece que "las acémilas valgan el par doce maravedis al mes, aue las gobierne aquel cuyas fueren, e esto, sea en el Andalucía fasta el puerto de Muradal. adelante que vala ocho maravedis el par de las acémilas al mes" (*Cortes Ed. Acd. Historia*, pág. 78) precio que vemos ir subiendo constantemente, pero que seguirá conservando la característica de incluir el servicio de los arrieros que habían de guiar las recuas.