

Aportación para la historia de la Real Cabaña de Carreteros. Nombramiento del Juez Privativo Protector y Conservador de cabañiles y carreteros de la Real Cabaña Real en Granada (1711)

Raúl Ruiz Álvarez

Universidad de Granada
Centro de Estudios Históricos del Valle de Lecrín y La Alpujarra
raul.lanjaron@gmail.com

RECIBIDO: 6 febrero 2021 · REVISADO: 7 marzo 2021 · ACEPTADO: 28 marzo 2021 · PUBLICACIÓN ONLINE: 30 junio 2021



RESUMEN

El presente trabajo ofrece una breve introducción de los privilegios de los transportistas en el Antiguo Régimen, y de la configuración de la administración de justicia a través de la figura del *Juez Conservador*. Además, aporta la edición de un documento inédito del Archivo de la Real Chancillería de Granada sobre el nombramiento de Don Leonardo de Vivanco Angulo como juez protector y conservador de Cabañiles y Carreteros de la Real Cabaña en Granada. Nos proporcionará una perspectiva útil para acercarnos al conocimiento de esta comisión subdelegada y a algunas de sus funciones.

Palabras clave: Transporte; Real Chancillería de Granada; Real Cabaña de Carreteros y Cabañiles; Juez Conservador; Antiguo Régimen.

ABSTRACT

This paper introduces the privileges of carriers in the Old Regime, and the configuration of the administration of justice through the figure of the Conservative Judge. It provides the edition of a non-published document from Archivo de la Real Chancillería of Granada related to Leonardo de Vivanco Angulo's appointment as Protective Judge and Conservative Judge of Cabañiles y Carreteros de la Real Cabaña in Granada. This work provides a new perspective to elucidate the role of the sub-delegated commission and its functions

Keywords: Transport; Royal Chancery of Granada; Real Cabaña de Carreteros y Cabañiles; Conservative Judge; Old Regime.



1. INTRODUCCIÓN

La evolución del transporte terrestre en la Edad Moderna estuvo estrechamente ligada a la mejora de los caminos y las hospederías y a la concesión de privilegios a los carreteros y cabañiles de la Real Cabaña¹. En 1497, Isabel de Castilla instituyó la conocida popularmente como Cabaña Real de Carreteros², otorgando una serie de privilegios a asociaciones y carreteros privados del Reino, a los que se unirían los cabañiles y sus derramas en 1629. Se ponía de manifiesto el interés de la Corona por proteger el transporte interior en sus territorios para abastecer a sus ejércitos y a las ciudades y villas del Reino. Una política que tuvo su máxima representación en la creación de una comisión especial con un *Juez Conservador*, cabeza de una organización territorial clave para salvaguardar los privilegios de carreteros y cabañiles, e indirectamente para garantizar el desarrollo económico de la Corona y el control del transporte de mercancías y del comercio³.

¹ La conocida como Cabaña Real de Carreteros, además de a los transportistas con carretas, integró a los cabañiles, a los jabarderos y a los trajineros. De hecho, en la documentación consultada, entre las referencias utilizadas para referirse al juez subdelegado de la Real Chancillería de Granada está la de juez privativo, protector y conservador de la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos, Trajineros y sus derramas.

² Pedro Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros. Burgos-Soria*, Diputación de Burgos, Burgos, 1983, pág. 41. Véase también: Agustín Sánchez Rey, «Los caminos y el transporte terrestre durante el reinado de Isabel la Católica, en su quinto centenario», *Revista de obras Públicas*, 3452 (Febrero 2005), pág. 52. Señala el inicio de la Real Cabaña de Carreteros por motivos militares y públicos y apunta a su estructura: «una agrupación de Carreteros se componía por lo general de 30 carretas, con 60 bueyes, más otros 30 de 'revezos' o repuesto, más los caballos utilizados por los seis hombres y un mayoral a cargo de la caravana». En el reino de Granada, según la documentación consultada hasta la fecha (pleitos del Archivo de la Real Chancillería en el siglo XVIII) los carreteros de estas tierras trajinan con menos carretas y el número de carreteros que proporciona el Catastro del marqués de la Ensenada en las 399 localidades del reino de Granada es muy reducido. De ahí la importancia que para el conocimiento de la carretería tiene el estudio sistemático del fondo custodiado en el Archivo de la Real Chancillería de Granada con el título «Subdelegación del juzgado privativo de la Real Cabaña de Carreteros de Granada».

³ Véanse los trabajos de: Máximo Diago Hernando «Los profesionales del transporte de mercancías por las rutas terrestres de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media», en Jesús Ángel Solórzano Telechea y Fernando Martín Pérez, *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media. Movilidad, conectividad y gobernanza*, La ergástula ediciones, Madrid, 2020, págs. 39-58; Máximo Diago Hernando y Miguel Ángel Ladero Quesada: «Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII», *En la España Medieval*, vol. 32 (2009), págs. 347-382 (en especial las págs. 369-371); Máximo Diago Hernando, «Pastores, Carreteros y Arrieros», *Medievalismo*, 13-14 (1) (2004), pág. 219-227, [En línea: <https://revistas.um.es/medievalismo/article/view/51271>, consultado el 22/04/2020]; Ernesto García Fernández, «Negocios de armas y medios de transporte en España a fines del siglo xv: las cuentas de Lope García de Mújica, agente al servicio de Isabel la Católica», *TST (Transportes, Servicios y Telecomunicaciones)*, 29 (octubre 2015), págs. 64-91. Sobre territorios concretos véanse: Orlín Manuel Duarte Landero, «Los Carreteros en la Villa de Madrid en el siglo XVI», *Revista de las Ciencias Sociales*, vol. 4, 4, (2018), págs. 35-50; o Jesús Moreno Arriba, «La Real Cabaña de Carreteros: la edad de oro de la actividad comercial en la Sierra de Gredos (Ávila, España)» *Progressus. Rivista di Storia - Scrittura e Società*,

En este trabajo nos proponemos situar en el reino de Granada a la Real Cabaña de Carreteros, para lo que se ha seleccionado el nombramiento en el año 1711 de Don Leonardo Vivanco Angulo como juez privativo protector y conservador de los cabañiles y carreteros de la Cabaña Real en la Real Chancillería de Granada. Aunque este nombramiento es similar a otros muchos realizados coetáneamente, suscita gran interés por varias razones. En primer lugar, porque a partir del mismo se presenta el juzgado privativo de la Real Cabaña de Carreteros en la Chancillería de Granada que generó una documentación de primer orden para el estudio, entre otras cuestiones, del transporte en el reino de Granada. No en vano, a través de los pleitos se relatan numerosos conflictos que desvelan aspectos relacionados con los privilegios de la Cabaña Real, y también otros de diversa índole. En segundo lugar, el nombramiento establece las competencias del juez subdelegado con la particularidad de contar con una amplia jurisdicción: la de la Real Chancillería de Granada. Algo peculiar si tenemos en cuenta que, en el norte de Castilla, el juez subdelegado contaba con jurisdicciones

de la Universidad de Siena (Italia), Año V, 1 (2018), págs. 77-100, [En línea: <https://www.rivistaprogressus.it/wp-content/uploads/Progressus-n-1-2018.pdf>, consultado el 10/04/2020].

Sobre Caminos me remito a las investigaciones de Santos Madrazo, *El Sistema de Transportes en España, 1750-1850*, Turner, Madrid, 1984; José Jurado Sánchez, *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*, Córdoba, 1988; y del mismo autor, «La red viaria malagueña en la segunda mitad del siglo XVIII», *Estudios Regionales*, 32 (1995), págs. 73-10. Agradezco al profesor Jurado Sánchez su ánimo y orientaciones. Sobre hospederías se han publicado tres trabajos sobre el reino de Granada en el siglo XVIII de Raúl Ruiz Álvarez: «Ventas, Mesones y Posadas en el reino de Granada (s. XVIII)», *Chronica Nova*, 46 (2020), págs. 309-345, [En línea: <http://hdl.handle.net/10481/65566>, consultado el 10/01/2021]; «Las Hospederías del litoral del reino de Granada. Los mesones de Motril en el Catastro de Ensenada», *Baetica. Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, 39 (2019), págs. 251-283, [En línea: <https://doi.org/10.24310/BAETICA.2019.v0i39.6854>, consultado el 01/02/2021]; y «Ventas y Mesones en los caminos del Valle de Lecrín y La Alpujarra (s. XVIII)», *Tiempos Modernos*, vol. 10, 41 (2020), págs. 120-153. [En línea: <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/5423/936>, consultado el 05/02/2021]. En referencia al siglo XVI me remito al trabajo de María Aurora Molina Fajardo, «Por los caminos del Siglo XVI. El hospedaje en la senda Granada-Motril a su paso por el Valle de Lecrín», *Chronica Nova* [aceptado 2019: en prensa].

Finalmente he de subrayar las posibilidades que ofrece el Catastro del Marqués de la Ensenada para el estudio del transporte, como ya constató la profesora Concepción Camarero Bullón en su Tesis Doctoral: *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada.*, Tesis doctoral, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, 1987, [En línea: <https://repositorio.uam.es/handle/10486/6264>, consultado el 05/02/2021]. De la misma autora véase: *Burgos y el Catastro de Ensenada*, Burgos, Caja de Ahorros Municipal de Burgos, Burgos, 1989, págs. 285-287. En la actualidad se encuentran en prensa cuatro trabajos del grupo Catastro-Lecrín sobre el transporte en el siglo XVIII: Margarita M. Birriel Salcedo, «Caminos, Intercambios y Arrieros», en Margarita M. Birriel Salcedo, María José Ortega Chinchilla y Marta Marín Sánchez (coords.) *El Pinar en el Catastro de Ensenada*; R. Ruiz Álvarez: «El transporte en el reino de Granada (s. XVIII)», *Cuadernos de Historia Moderna* [aceptado 2020: en prensa]; «Los oficios del transporte en el reino de Granada: arrieros y trajineros en Guadix y su tierra (s. XVIII)» y «Las utilidades del transporte con bestias en el reino de Granada. Una primera aproximación a través de las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada». Quiero agradecer a las profesoras Margarita M. Birriel y Concepción Camarero su guía para la realización de estas investigaciones.

que comprendían una provincia o comarca determinada, y que, podemos anotar como hipótesis, posiblemente quedaron desdibujados entre las funciones del *Juez Conservador* y de las hermandades⁴. Por último, el nombramiento fecha la presencia de un juez subdelegado doce años antes de 1723, fecha en la que según Ringrose estaba datada la primera referencia a este tipo de juez⁵.

En la breve introducción al documento, abordaremos de modo sintético y descriptivo algunas cuestiones sobre el tribunal privativo establecido en la Real Chancillería de Granada, así como la legislación que protegió a este gremio de transportistas que presenta unas características especiales en el Reino. Además, apuntaremos algunos datos sobre el juez subdelegado de la Real Cabaña en este territorio.

2. LA REAL CABAÑA DE CARRETEROS Y SUS PRIVILEGIOS

De lo que fue la Real Cabaña de Carreteros en el Antiguo Régimen encontramos referencias en los trabajos de Pedro Gil Abad, David R. Ringrose, José Tudela, Adela Gil, Pedro García Martín o Santos Madrazo, entre otros⁶. Sin embargo, no disponemos de monografías sobre la carretería que abarquen todo el territorio peninsular, ni tampoco con estudios sistemáticos de la institución en el sur peninsular que nos permitan realizar comparaciones con las comarcas de Burgos-Soria, que han centrado un mayor número de investigaciones.

La Novísima Recopilación de las Leyes de España, en el libro VII, título XXVIII, «De la Real Cabaña de Carretería», recoge seis leyes que sirven, por un lado, para contextualizar los privilegios concedidos a la Real Cabaña de Carretería, y por otro, para constatar el valor de la misma en la organización socioeconómica e institucional de la España Moderna.

Los Reyes Católicos dispusieron cuatro importantes leyes⁷. En 1497 mandaron a las justicias de todo el Reino que en sus jurisdicciones permitieran la libertad de transitar a los carreteros. Asimismo se les ordenó que no consintieran que se les interpusieran

⁴ La organización de la carretería en Granada hay que ponerla en relación con la del norte de la Corona de Castilla, alejándonos de pensamientos homogeneizadores, pues, por ejemplo, en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid no hay fondos documentales específicos sobre la Cabaña Real de Carreteros o un juzgado privativo. Solo se conservan algunos pleitos en los que se ven involucrados sujetos que por su oficio son carreteros. A priori, esta circunstancia nos lleva a pensar en un desequilibrio institucional en el territorio del juez subdelegado, posiblemente condicionado por la fuerza de las hermandades.

⁵ David R. Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, Tecnos, Madrid, 1972, pág. 137.

⁶ Pedro Gil Abad, *Junta y Hermandad...*, op. cit.; José Tudela, «La cabaña real de carreteros», en *Homenaje a Don Ramón Carande*, Madrid, 1963, págs. 349-396; Pedro García Martín, «La Cabaña Real de Carreteros», *Historia 16*, 145 (1988), págs. 115-122 (agradezco al profesor García sus notas sobre este trabajo). Santos Madrazo, *El Sistema de Transportes en España, 1750-1850*, vol. 1, Turner, Madrid, 1984, págs. 74-85; y David R. Ringrose, *Los transportes y el estancamiento...*, op. cit., págs.129-163.

⁷ *Novísima Recopilación de las Leyes de España*, Libro VII, Título XVIII, Leyes I-II-III-IV.

penas excesivas ni pagaran más penas que los vecinos. Un año más tarde mandaron que las personas encargadas del cobro de portazgos, pontazgos, castillerías u otros derechos tenían que contar con un espacio señalado donde los carreteros pudiesen pagar sin que esto supusiera hacer un rodeo o tener que buscarlos. Igualmente les ordenaron que no se les demandasen más derechos ni portazgos de los debidos y tuviesen que mostrarles el arancel, pues si no lo hacían así no estarían obligados a pagar. En 1498 contemplaron el privilegio de los carreteros a pacer y beber las aguas libremente con sus bueyes, vacas y mulas. La excepción era que debían guardar los sembrados de cereal (panes), las viñas, las huertas, los olivares, los prados de guadaña y las dehesas adehesadas que los concejos tenían costumbre de guardar para sus ganados. Finalmente, dispusieron que los carreteros pudiesen cortar madera de los montes públicos y concejiles para las reparaciones de sus carretas (ejes, estacas, camas...)⁸, y para guisar de comer; y que no pagasen derechos por los bueyes que llevaran sueltos para relevar, con la excepción de que no llevasen más de una cabeza suelta por cada yunta de bueyes.

El libro VII, título XXVIII, Ley V de la Novísima Recopilación, contempla la creación del *Juez Conservador* de la Real Cabaña de Carreteros. El cargo recaía en un ministro del Consejo del Rey que tenía la función de hacer justicia de primera instancia en todos los asuntos de carreteros y cabañiles, con inhibición de cualquier tribunal, chancillería, jueces y justicias de estos reinos. Las apelaciones se resolverían en el Consejo: las de pastos y dehesas de invierno en la sala de Mil y Quinientas; y las demás en la sala de Justicia. Del mismo modo, se ideó la aplicación de esta justicia en los territorios del Reino, de tal forma que podrían ejercerla en comisión subdelegada los ministros de las audiencias y chancillerías de Valladolid y Granada, corregidores de los partidos y abogados de los consejos, con la misma inhibición de cualquier tribunal, chancillería, jueces y justicias; siempre teniendo presente que la guarda de todos estos privilegios y exenciones conllevaba que los carreteros y cabañiles estuviesen sujetos a sus órdenes con el fin de acudir a proveer a los ejércitos, sin desatender el comercio de la Corte, reinos y señoríos.

Gil Abad precisa que, aunque el *Juez Conservador* aparece en la documentación a partir de 1629 (coincidiendo con Ringrose), ya en 1521 había un «Alcalde de Adelan-

⁸ Para conocer la estructura de una carreta véanse: Pedro Gil Abad, *Junta y Hermandad...*, op. cit., págs. 139-137, en las que explica las partes de la carreta serrana y presenta un croquis con las medidas; José Luis Mingote Calderón, «Iconografía y técnicas agrícolas carreteras y carros en España», *Anales del Museo Nacional de Antropología*, 9 (2002), págs. 127-170, donde ofrece información de la iconografía a través de un corpus de imágenes muy interesante. Parto de la hipótesis de que, en el reino de Granada, el tipo de carretas sería similar, pues las escasas referencias que hay en la documentación, hasta la fecha, no me han permitido poder establecer ninguna diferencia.

tamiento, Alcalde e Juez de todas las ciudades y villas de carretería de nuestros reinos», y en 1599 se había creado una jurisdicción especial⁹.

Felipe V en provisión del Consejo de enero de 1730¹⁰, estableció que para dirimir el daño que los carreteros con sus ganados hicieran en panes, viñas, huertos o prados de heno que estuviesen para segar, cada una de las partes tendría que nombrar a una persona para apreciarlo y solo pagarían por el daño apreciado. De igual manera, impuso por buey cuatro maravedís la noche y dos el día, en el caso de que los carreteros soltasen su ganado en las dehesas guardadas. Para la provincia de Extremadura, la referida provisión establecía que no se pudiesen llevar ni cobrar a los carreteros las maderas que se les hallasen cortadas en las posadas si era para hacer una carreta nueva. A los guardas o registradores que entraran en sus posadas se les penaba con diez mil maravedís. Por el contrario, se les podría prender e imponer las penas que establecieran las ordenanzas si se hallasen cortando madera en sus posadas.

Algunos autores como Marín Barriguete han visto en estas leyes, sobre todo en las que igualaban los privilegios de los carreteros con la Mesta, «un incoherente apoyo a la Cabaña Real de Carreteros»¹¹. Se refieren principalmente a equiparar los derechos de paso y pastos de la Cabaña Real de Carreteros con el Honrado Concejo de la Mesta sin calcular la carestía de las hierbas. No podemos obviar que durante la centuria dieciochesca se asiste a un cambio de política que progresivamente fomentaba el comercio y las comunicaciones sin calcular el detrimento de la ganadería trashumante.

Los carreteros aparecen colateralmente en multitud de leyes del Reino que también los proveían de privilegios. Estaban exentos del servicio militar como así lo hicieron valer ante el juez subdelegado de la Real Chancillería de Granada¹², hasta que, en 1767, alegando el aumento de exentos por depender de Cabaña, se reformula este privilegio quedando solamente exentos el mayoral y el apeador de cada cuadrilla de carretería que estuviese formada por entre veinticinco y treintaicinco carretas, pero no

⁹ Pedro Gil Abad, *Junta y Hermandad...*, op. cit., pág. 91.

¹⁰ *Novísima Recopilación de las Leyes de España*, Libro VII, Título XVIII, Ley VI.

¹¹ Fermín Marín Barriguete, *La legislación de la trashumancia en Castilla (S. XVIII)*, Tesis Doctoral, Instituto de Metodología e Historia de la Ciencia Jurídica (UCM), Madrid, 2015, págs. 704-706.

¹² ARCHGR, 030SJPRCC, caja 14315, pieza 10, sin foliar. *Súplica de Gregorio del Río de Ojén (jurisdicción de Marbella), cabañil, por el privilegio de la Carretería y Cabaña Real de estar exento de quintas y sorteos en Real Ordenanza o Instrucción (1745)*. En este documento Gregorio del Río, suplica al juez protector que libre despacho para que la Justicia de la villa de Ojén, de la que es natural, cumpla el privilegio real y no lo incluya en el sorteo para el alistamiento de milicias, pues es cabañil de cabaña de Juan Secano, que actualmente sirve de leña y caña el ingenio bajo de la ciudad de Málaga, como así declaran numerosos testigos. Demostrado su oficio y de conformidad con el real privilegio, el Sr. Don Juan Antonio de la Hinojosa de Consejo de Su Majestad, oidor de S.M. en esta Corte, juez particular y privativo de la Cabaña Real de esta ciudad y su Reino firma el despacho en Granada el 8 de abril de 1745, para que no se le incluya al dicho Gregorio del Río en el sorteo y si le hubiesen incluido lo borren, bajo pena de 50 ducados si no lo cumplen. En caso de tener razón para no borrarlo, tendrían 8 días para justificarlo.

a sus hijos ni a los sirvientes de la misma. De igual forma con los cabañiles de ganado mular cuyo número no bajara de cincuenta y no superara las doscientas cabezas¹³.

O, por ejemplo, las normativas de tráfico como la orden que dio Carlos III en 1784 para evitar los atropellamientos en la Corte, estableciendo unos horarios por los que las carretas deberían estar fuera de las puertas de la Villa a las nueve de la mañana (de octubre a marzo) y a las ocho de la mañana (de abril a septiembre). Además, tenían que garantizar la seguridad del paso de coches y de gente a pie, y tenía que ir uno de los carreteros delante de la carreta. Igualmente, tenían que cuidar las descargas de carbón y otros mantenimientos, pudiendo entrar solo de una en una para dejar el paso libre¹⁴.

El 18 de julio de 1696 se mandó despachar una sobrecarta para guardar las provisiones y demás privilegios, prerrogativas y excepciones que tenían concedidas los carreteros y cabañiles. Las copias de dicha sobrecarta debían llegar a todos los territorios, pero no fue así, por lo que continuaron los conflictos y perjuicios que les realizaban las justicias, guardas del campo y particulares, impidiéndoles pastar o beber agua, y por tanto contradiciendo dichas leyes. Por ello, Don Antonio Sainz de la Maza, agente y procurador general de los carreteros de la Cabaña Real, pidió que se mandase a hacer nuevamente la sobrecarta y se imprimiese incluyendo otras dos concesiones: en 1693 se les permitió el pasto en las rastrojeras, hoja y pámpana de las viñas, alzado el fruto; y en 1702 se igualó con los ganaderos de la Mesta los precios de las hierbas que pastaban.

Está claro que la figura del juez subdelegado implicaba algo más que un juez de primera instancia para sus asuntos. Era un espacio de poder para defender y amparar sus derechos. Donde no había juez:

Le hazían, y hacen muchos daños, y considerables agravios; de fuerte, que todos los Lugares, y términos, no avia Alcalde de la Hermandad, Guardas, ni Alguaciles, que no llegasen a tomarles prendas, imputándoles diferentes achaques, y buscando pretextos frívolos para sacarles dinero; y aunque de ordinario les requerían con Provisiones nuestras, para que no contraviniesen a la disposición de las leyes del Reyno, y les guardasen las demás preheminencias en las dichas nuestras Provisiones contenidas, no lo querían hazer los dichos Ministros, ni las demás Justicias Ordinarias, diciendo, que ya por Nos estaban derogadas, y quitado el uso de ellas, y del juez que las hazia ejecutar, y daban otras respuestas, que en la verdad no tenían fundamento a él; y de hecho, y contra Derecho les hazia cada día grandes vexaciones, y molestias, y les sacaban penas, y multas muy injustas, sin que bastase para remediarlas la protezióon que estaba mandado tuviese de los dichos sus Partes, y no de los de el nuestro Consejo, para que les hiziesedes justicia, desagráviándoles de los daños que recibiesen, por la dificultad que tenía su execución, y el venir a dar quenta de cada cosa, y no poder subdelegar su comisión en persona desocupada, para correr la tierra, y inquirir en muchos Lugares los agravios, que a la dicha Hermandad se le

¹³ *Novísima Recopilación de las Leyes de España*, Libro VI, Título VI, Ley VII, apartado 37.

¹⁴ *Novísima Recopilación de las Leyes de España*, Libro III, Título XIX, Ley XXII.

hazia en cada uno; lo qual no solo resultaba en perjuicio de sus partes, si no contra la utilidad pública, y el beneficio común de estos nuestros Reynos, que le recibían muy grande, con el comercio, y conduzi6n general del trigo, cevada, sal, carb6n, polvora, plomo, valas, madera; y otras cosas, que de ordinario traían a esta nuestra Corte, y llevaban a otras Ciudades de estos nuestros Reynos, y principalmente à nuestros Reales Exercitos¹⁵.

Como se desprende del extracto de esta Real Provisi6n para el buen gobierno de la Real Cabaña, ademàs del juez subdelegado, eran necesarias estas sobrecartas que cada escribano del Reino podría repartir, y en las que se insertarían las cuatro leyes del Reino y las provisiones de la Real Cabaña de Carreteros, en las que ademàs se recogían todas las provisiones y cédulas reales, como la dictada en 1599 en la que dio comisi6n a Alonso FernándeZ Polanco para que hiciese guardar en el Reino las leyes de la carretería y devolviese cualquier bien, maravedí u otras cosas que les hubiesen confiscado a dichos carreteros. Todo ello sin llevarse salario ni otra cosa contra quienes procediere y cada seis meses dando cuenta al presidente y oidores de la sala. Ademàs, establecía que en caso de necesitar ayuda pudiesen contar con las justicias y particulares.

Como ya se ha mencionado, la Cabaña Real no solo estuvo formada por carreteros, sino también por cabañiles que transportaban con sus bestias de carga. Éstos, formularon una petici6n para gozar de los mismos derechos que los carreteros alegando la gran utilidad para el Reino de contar con gente que trajinase y trajera los suministros de unos lugares a otros, así como a los ejércitos. En 1629 pasaron a gozar de las mismas leyes, cláusulas, prerrogativas, excepciones y preeminencias que los carreteros, de las que dieron cuenta al contador de la Real Hacienda, Bartolomé Marcelo.

En 1708 los integrantes en la Cabaña Real contaban con 16 grandes concesiones, privilegios o mandatos entre leyes y provisiones que pasamos a señalar escuetamente:

- Las Justicias velarán por que les dejen transitar por todos los términos, porque no les pongan penas desaforadas y por abrir y adobar los caminos (sin que sean arados ni enfangotados). Ley.
- Los Portazgueros no cobrarán más de lo que el arancel disponga, teniendo que enseñarlo siempre que se les pida. Ademàs tendrán que tener un lugar fijo para que se realice dicho pago sin que tengan que dar rodeos. Ley.
- Las Justicias dejarán a carreteros y cabañiles pastar en sus términos, pacer las hierbas y beber las aguas, a excepci6n de los panes, viñas, huertas, olivares, prados de guadaña y dehesas de que hay costumbre pagar. Ley.
- Si soltasen el ganado en las dehesas vedadas tendrán que pagar un cuarto de noche y dos maravedís de día por cada buey. Ley.

¹⁵ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 8, folios 2-3. *Provisi6n Sobrecarta de los Señores del Supremo Consejo De Castilla. Año 1708.*

- Si hiciesen daño a los cultivos señalados solo pagarán el aprecio y previamente se nombrará una persona por cada parte. Ley.
- Podrán cortar la madera necesaria para el arreglo de carretas y para guisar de comer. Ley.
- Por cada buey suelto que lleven para relevo de cada yunta no tendrán que pagar ni portazgo ni otro derecho, aunque lo marque cualquier ordenanza. Ley.
- Las ordenanzas no confirmadas por el Consejo no podrán usarse. Provisión de 22 de junio de 1613.
- No se les podrá molestar por la madera que lleven cortada. Provisión de 20 de agosto de 1613.
- De paso, podrán pastar las rastrojeras y en términos de pasto común. Provisión de 19 de octubre de 1645.
- De paso, podrán llevar vino y demás víveres para el mantenimiento sin que se les pueda quitar. Provisión de 17 de mayo de 1646.
- Con las carretas llenas no se les podrá embargar ni obligar a descargarlas. Provisión de 17 de julio de 1652.
- Podrán traer armas ofensivas y defensivas.
- Las Justicias en contorno de la Corte no impedirán que puedan pastar sus ganados las rastrojeras, hojas, y pámpana de las viñas, alzado el fruto, ya estuviesen disueltas o yendo y viniendo. Provisión de 1 de junio de 1693.
- Se entenderá en la misma conformidad para los carreteros de la Cabaña Real, el Auto dado a favor de la Mesta sobre los precios de las hierbas de las Dehesas, reduciéndolos al que tuvieron el año pasado (1692 maravedís). Provisión de 16 de 1702.
- Se guardarán las leyes y provisiones contenidas en la Carta del Consejo, y las penas contenidas en ellas más 20.000 maravedís. Provisión de 31 de marzo de 1708.

A mediados del siglo XVIII la Cabaña Real de Carreteros y Cabañiles comienza a perder poder integrándose a la Junta de Abastos en 1744. Determinante fue la resolución de 2 de mayo de 1753 en la que se retiraron los privilegios a los carreteros que no se ocupasen en conducciones de sal y otros materiales de cuenta de su Majestad, o de carbón y otras especies para el abasto de la Corte¹⁶. Aun así, mantuvo su influencia y algunos de sus privilegios hasta el final del Antiguo Régimen, disolviéndose en 1834.

¹⁶ ARCHGR, 030S\PRCC, Caja 14315, pieza 14, sin foliar. *Copia de la subdelegación y Real Cédula de S. M. hecha por el Señor Don Francisco de Cascajares del Consejo de S. M. en el Reino de Castilla como Ministro de la Real Junta de Abastos, en el Sr. Marqués de Peyas del mismo Consejo, Oidor en esta Corte, para la Comisión de Cabañiles y Carreteros de este Reino.*

3. EL JUEZ SUBDELEGADO EN GRANADA

La facultad de nombrar a los jueces era del soberano, el cual no la ejercía personalmente sino a través de la Cámara de Castilla. Además, como señala Inés Gómez, estos jueces no eran exclusivos de la monarquía hispánica, sino que al igual que en otros Estados europeos, la monarquía se valdría de estas comisiones para proyectar el poder de la corona a todos los territorios¹⁷.

Con la creación del *Juez Conservador* se generaba un entramado administrativo en los territorios de Castilla. Como ya hemos señalado, la jurisdicción de la Real Chancillería de Granada contaría con un juez subdelegado encargado de todos los asuntos concernientes a carreteros y cabañiles de la Cabaña Real en esta jurisdicción y a sus mayores, criados, mozos, bestias, bueyes y carretas. Además tenía que inhibir a otras instituciones que quisieran inmiscuirse en estos casos, como ha quedado testimonio en la documentación¹⁸.

El *Juez Conservador* tenía entre sus potestades delegar su comisión en las chancillerías de Valladolid y Granada, las audiencias, los corregidores de los partidos y los abogados de los consejos, reservando las apelaciones al mismo Consejo. Todo ello con el fin de facilitar la justicia y el gobierno en el territorio. El fin era que el ejercicio del transporte con carretas estuviese a sus órdenes y mandatos con inhibición de los concejos, audiencias, jueces, justicias y tribunales. Esto generó un número importante de conflictos con las justicias locales.

El juez subdelegado aparece en la documentación de Granada como juez privativo, particular y conservador. Sin duda, sería la figura más importante de la institución carreteril en la jurisdicción de la Chancillería de Granada. A diferencia del norte de Castilla donde se nombraron jueces subdelegados en las audiencias, provincias o comarcas. De la documentación consultada se desprende que en Granada concentraría su poder en la jurisdicción de la Chancillería, siendo los ministros de la misma los encargados de asumir ese cargo que complementarían con sus funciones de oidores, alcaldes del crimen o de hijosdalgo.

¹⁷ Inés Gómez González, «Más allá de la colegialidad: una aproximación al juez de comisión en la España del Antiguo Régimen», *Chronica nova*, 37 (2011), pág. 24. Véase también: José Luis de las Heras Santos, «La organización de la justicia real ordinaria en la Corona de Castilla durante la Edad Moderna», *Estudis: Revista de història moderna*, 22 (1996), págs. 105-140.

¹⁸ En 1717 el juez privativo de la Real Cabaña de Carreteros y Cabañiles apercibía al Alcalde Ordinario de Iznalloz, Don Géronimo de Almarza (alcalde de Iznalloz) por asumir una causa de los carreteros y la Cabaña real sin remitirla a su Comisión. ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 2, sin foliar. *Sumario y Autos hechos en virtud de despacho del Sr. Leonardo de Vivanco Angulo del Consejo de S. M. juez privativo protector y conservador de los Cavañiles y Carreteros de la Cavaña Real por querrela dada por Antonio y Francisco de Engra, dueños de una carretería y vecinos de Huéscar contra Don Géronimo de Almarza (alcalde de Iznalloz), Antonio Ferrón (escribano público de Iznalloz), Ambrosio Ramírez, maestro de cirujano de Iznalloz) y dos vaqueros del Mayoral de las vacas de don Julio de Castilla (vecino de Atarfe). Año 1717.*

Por tanto, tenemos en Granada una comisión delegada en un magistrado de la Real Chancillería para desagrar los asuntos de carreteros, cabañiles, jabarderos y trajineros de Granada y la jurisdicción de su Chancillería. A este se unirían una serie de subalternos que conformarían el tribunal.

En cuanto a la subdelegación del Juzgado Privativo de la Real Cabaña de Carreteros y Cabañiles en Granada se sabe poco hasta la fecha. Contamos con algunos apuntes generales sobre su estructura y funcionamiento que nos proporcionan las leyes del Reino. Dichos juzgados estaban compuestos por un juez subdelegado, un procurador, un fiscal, los escribanos, el alcalde mayor y el alguacil¹⁹.

Ringrose data la aparición de estos jueces subdelegados en 1723, y anota que irían floreciendo progresivamente en las capitales de provincia y otras ciudades²⁰. Ciertamente, contamos con noticias anteriores como la Real Cédula de nombramiento de Don Leonardo de Vivanco Angulo como juez protector y conservador de cabañiles y carreteros de la Real Cabaña en Granada en 1711. Respecto a su función, señala que ejercían la primera instancia y se encargaban de cumplir las «normas dictadas por el Juez Conservador y la Corona». Impartían justicia en las actividades rutinarias de los carreteros, exceptuando los contratos para el transporte que se verían en los tribunales ordinarios, o los asuntos que no estuviesen relacionados con los privilegios²¹. Sin embargo, entre los asuntos tratados por el juez subdelegado en la jurisdicción de la Real Chancillería de Granada se encuentran numerosos asuntos relacionados con los contratos para el transporte, o disputas que nada tendrían que ver con sus privilegios²².

¹⁹ Inés Gómez González es una de las autoridades en la investigación de la Real Chancillería de Granada con una amplia bibliografía, entre la que nos interesan destacar en este trabajo los siguientes estudios que nos proporcionan una visión general de la institución, imprescindible para poder entender el funcionamiento de la Subdelegación del Juzgado Privativo de Real Cabaña de Carreteros y Cabañiles: *La justicia en almoneda: la venta de oficios en la Chancillería de Granada (1505-1834)*, Comares, Granada, 2000; *La justicia, el gobierno y sus hacedores: la Real Chancillería de Granada en el antiguo régimen*, Comares, Granada, 2003; *La Real Chancillería de Granada (1505-1803)*, Ayuntamiento de Granada, Granada, 2005; «La visualización de la justicia en el Antiguo Régimen», *Hispania: Revista española de historia*, Vol. 58, 199 (1998), págs. 559-574; «La Chancillería de Granada y el gobierno municipal», *Chronica nova*, 24 (1997), págs. 103-120; y «Los tribunales reales: la Chancillería de Granada», *Andalucía en la historia*, 41 (2013), págs. 20-25; «Más allá de la colegialidad...» art. cit., págs. 21-40.

²⁰ David. R. Ringrose, *Los transportes y el estancamiento...*, op. cit., pág. 137.

²¹ *Ibidem*, págs. 138-140.

²² Por ejemplo véanse: Archivo de la Real Chancillería de Granada (ARCHGR), Subdelegación Del Juzgado Privativo de la Real Cabaña De Carreteros (030SJPRCC), caja 14315, pieza 22, 19 fol. *Autos seguidos por Don Francisco de Villoslada, vecino de Granada, contra Ginés de Castro Cano, Alonso Peñuelas, y Pedro Valero, vecinos de la villa de las Cuevas sobre que le cumplan el trato de la conducción de maderas para su almacén que constan de la obligación que tienen hecho por la escritura que se haya presente en estos (1763)*. ARCHGR, 030SJPRCC, caja 14382, pieza 27, sin foliar. *Pedimento de Felipe Martínez, quien se querrela de M de Palma por haberle dado una bofetada a una hija suya (...) e injuriar a la madre de palabra, y también lícita que el alcalde mayor se inhíba del conocimiento de causa escrita sobre el mismo asunto contra la mujer de dicho Felipe Martínez (1782)*.

Gil Abad entra a considerar el sistema de nombramiento de los jueces subdelegados, apuntando que un mismo funcionario podría ostentar otros cargos, lo que generó algunas controversias en cuanto al límite de sus competencias y actuaciones²³. Algo normal en la actividad diaria de la justicia del Antiguo Régimen.

Como hemos tenido ocasión de comprobar a lo largo de estas páginas el transporte en la Edad Moderna estuvo entre las preocupaciones de la Monarquía, lo que derivó en la concesión de una serie de privilegios a carreteros, cabañiles, jabarderos y trajineros. Para salvaguardar los mismos se creó un *Juez Conservador*, cabeza de una organización territorial que ejerció sus competencias en la jurisdicción de la Real Chancillería de Granada a través de un juez subdelegado elegido entre los miembros de dicha institución.

Hay que señalar el desequilibrio territorial que tuvo la organización carretil en la Corona de Castilla. Para el territorio septentrional las poderosas hermandades de carreteros como las de Burgos-Soria proyectaron sus influencias en el transporte de mercancías y en las rutas de comunicación terrestres, lo que contribuyó al desarrollo de verdaderas comarcas carreteras y a un entramado jurídico-administrativo concreto. No ocurre lo mismo en la parte meridional. Aunque la historiografía hable de hermandades de carreteros en el reino de Granada²⁴, hasta el momento no se ha encontrado ningún documento ni referencia a las mismas, siendo fundamental el estudio de la conflictividad carretil a través de la documentación generada por el tribunal privativo como institución de referencia en el territorio. De ahí la importancia de traer a colación el nombramiento del juez privativo y mostrar las posibilidades de la documentación judicial de la Chancillería de Granada para el estudio del transporte.

4. APORTACIÓN DOCUMENTAL

El fondo de la Subdelegación del Juzgado privativo de la Real Cabaña de Carreteros del Archivo de la Real Chancillería de Granada está compuesto por nueve cajas y 360 piezas con una cronología que va desde 1624 a 1834²⁵. A continuación se presenta

²³ Pedro Gil Abad, *Junta y Hermandad...*, op. cit., págs. 89-99.

²⁴ Ringrose apunta a un pleito de Huéscar del año 1600 en el que los carreteros se autodenominan «Hermanos de la Cabaña Real» para señalar que en Granada-Murcia habría una Hermandad anterior a la de Burgos-Soria y de similares características. Por el contrario, Gil Abad negó esta afirmación argumentando no encontrar «razones de peso para afirmar que la primera asociación de Carreteros fue la Hermandad de Carreteros del área entre Granada y Murcia». Tras el análisis de más de medio centenar de pleitos del juzgado privativo de la Chancillería de Granada, hasta el momento no se ha encontrado ningún dato que apunte a una organización jurídico-administrativa o asociativa entre los transportistas de ninguna de las comarcas del reino de Granada. Pedro Gil Abad, *Junta y Hermandad...*, op. cit., pág. 87 y David R. Ringrose, *Los transportes y el estancamiento...*, op. cit., pág. 124.

²⁵ Agradezco la ayuda para realizar este trabajo y la transcripción al profesor de la Universidad de Granada, Luis Díaz de la Guardia y López. Asimismo, quiero agradecer las facilidades que el director del Archivo de la Real Chancillería de Granada, David Torres Ibáñez, me ha proporcionado tanto para el acceso y

el nombramiento de un juez protector que responde a los cánones de los nombramientos de la Corona en el siglo XVIII²⁶, y que nos proporciona información clave para entender el funcionamiento de la institución judicial de los carreteros y cabañiles del Reino. Dicho documento está inserto en la petición del carretero Diego Morales de Castilla al Juzgado Privativo de la Real Cabaña de Carreteros y Cabañiles de Granada. Este carretero contaba con dos cuadrillas de 25 carretas cada una, y pedía que se guardasen sus privilegios en la causa que mantenía con el maestro de albañilería Lorenzo de Blanca por unas maderas de una obra que le estaba realizando en Ítrabo. Inserto en este documento aparece la Real Cédula de nombramiento de Don Leonardo de Vivanco Angulo como juez privativo protector y conservador de los cabañiles y carreteros de la Cabaña Real de Granada, motivado por el fallecimiento de su antecesor. Se estructura en tres partes: en primer lugar la Real Cédula de nombramiento del juez privativo y conservador de los carreteros y cabañiles de la Real Cabaña que le autorizaba a subdelegar esta comisión —dando cuenta primero a la sala de Gobierno del Consejo— en algunos de los oidores de las mismas audiencias y chancillerías de Valladolid y Granada, corregidores de los partidos y abogados del Consejo; en segundo lugar la petición al *Juez Conservador* del agente y procurador general de los carreteros y cabañiles de la Cabaña Real de estos reinos y sus derramas para que se nombrase juez privativo por el fallecimiento del anterior; y por último el Auto despachando la subdelegación en el nuevo juez.

DOCUMENTO

Nombramiento de Don Leonardo Vivanco Angulo como juez privativo protector y conservador de los Cavañiles y Carreteros de la Cavaña Real en Granada. Año 1711.

Archivo de la Real Chancillería de Granada, Subdelegación del Juzgado Privativo de la Real Cabaña de Carreteros, Caja 14315, pieza 6, sin foliar. Inserto en: *Petición de Diego Morales de Castilla para que se juzgue su causa que tiene con D. Antonio Guerrero (albañil) por el juez privativo y conservador de la Cabaña Real de Carreteros y Cabañiles. Año 1733.*

Don Leonardo de Vivanco Angulo, caballero de la orden de Calatrava del Consejo de S.M. su oidor en la Real Chancillería de esta Corte, juez privativo, protector y conservador de los Cavañiles y Carreteros de la Cavaña Real de esta ciudad y distrito de su Real Chancillería, en virtud de Real Zedula de S.M. (que Dios Guarde), en mi

estudio de este fondo recientemente inventariado, como para comprender la organización del Archivo y el proceso de generación de documentación de la Audiencia y Real Chancillería de Granada. Hago extensible este agradecimiento al personal del archivo. También he de agradecer a la Dra. María Teresa García del Moral sus correcciones.

²⁶ Véase: Pedro Escolano de Arrieta, *Práctica del Consejo Real en el despacho de los negocios consultivos, instructivos y contenciosos: con distinción de los que pertenecen al Consejo pleno, ó á cada sala en particular: y los fórmulas de las cédulas, provisiones y certificaciones respectivas: dividida en dos tomos, Volumen I*, Madrid, 1797, págs. 587-589.

subdelegada por el Ilmo. Sr. Don Pascual de Villacampa y Pueyo del mismo Consejo en su real Cámara de Castilla que su tenor de la cual es como sigue.

(al margen derecho): Zedula Real

Don Pascual de la Villacampa y Pueyo, caballero de la orden de Montesa del Consejo de S.M. juez privativo protector y conservador de los Carreteros y Cavañiles de la Cavaña Real de estos Reinos y sus de ramas con ignivición a los demás jueces, justicias y tribunales por particular cedula de S.M. (que Dios guarde) su thenor de la cual es en la forma siguiente.

El Rey: Don Pascual de Villacampa y Pueyo, Caballero de la orden de Montesa del mi consejo saved que por Zédula mía de diez y seis de junio de el año pasado de mil y setezientos di comisión a el Licenciado Don Antonio Ronquillo Brizeño, Conde de Gamedo, y de Francos, cavallero que fue del orden de Santiago de mi Consejo y Cámara, para que fuese juez privativo protector y conservador de los // Carreteros y Cabañiles de la Cabaña real de estos mis Reynos y sus de ramas para que como tal los desagraviase de los daños que se les hiciesen por quales quier personas, conzejos y comunidades haciendo Justicia a las partes querellosas, y que conoziase de sus negocios y causas que como tales carreteros, y por razón de ello tuviesen sobre el uso y ejercicio de sus Carreterías, y lo demás de ello anejo, y dependiente con ignivicion a todos y quales quier concejos, tribunales, audiencias, chancillerías, jueces y justicias de estos mis Reynos y Señoríos reservando las apelaciones que de sus autos interpusieren al mismo Consejo, y no para ante otro juez ni tribunal alguno, y para la ejecución y cumplimiento de ello, y de lo que se ofreciese en orden a lo referido, pudiese subdelegar su comisión en algunos de los oidores de las mismas audiencias y chancillerías de Valladolid y Granada y correidores de los partidos y abogados de mis consejos, y valerse de ellos para que con mas fazilidad pudiese acudir a la conservación de dicha carretería, y a satisfazerlos de los daños que se les ofreziesen sin que por esta razón las personas en quien subdelegase pudiese despachar otras con comisión ninguna para lo referido sino que todo se executase por su mano con calidad que quando fuese necesario subdelegar dicha comision lo hiciese dando cuenta primero en el mi consejo en la sala de Gobierno, y que además de la superintendencia y procteturia de los Carreteros // de la dicha Cabaña Real se encargase y cuidase también en la misma forma de las demás carreterías de quales quier partes, ziuudades, villas y lugares de estos mis Reynos y Señoríos para que todas ellas, y sus dueños y mayoresales en quanto al uso, y exerzicio de sus carreterías estuviesen a sus órdenes y mandatos, con la misma inivicion de concejos, audiencias, jueces, justicias y tribunales para que no se intrometiesen en el uso y ejercicio de sus carreterías ni las embargasen ni a sus bueyes, ni mayoresales, ni mozos, ni a los demás tocante del uso de ella porque mi boluntad era que todo corriese privativamente por mano y aplicación de dicho Don Antonio Ronquillo, el cual diese quenta en el mi Consejo de lo que en ello fuese obrando, y en las demás partes que conviniese encargándole la dispusiese de manera que acudiendoze con el carruaje necesario a las provisiones de mis exércitos no faltase el tráfico y comerzio de esta Corte y Reynos y Señoríos, y respecto de haber fallecido el susodicho siendo precisa la conservación de dicha Real Cabaña y demás carreterías y cavañiles de mis Reynos y Señoríos para el tráfico y comercio de

ellos y de mis exercitos confiando de vuestro zelo y cuidado con que siempre obráis en lo tocante a mi servizío he tenido por vien de encargaros y cometeros lo referido y por la presente os mando que luego que los sea entregada veáis la dicha Zedula y Comisión que estava dada // al dicho Don Antonio Ronquillo para el efecto expresado, y como si con vos ablara, y desde su prinzipio os fuera dirigida la guardéis, cumpláis y executeis, y agais cumplir y executar en todo y por todo según y cómo en ella se contiene sin contravenirla ni dar lugar se contravenga en manera alguna tomando en vos los pleitos y causas en el punto y estado en que los deja el dicho Don Antonio Bonquillo Brizeño prosiguiéndolos y feneciéndolos con la misma ignibición de concejos, tribunales, jueces y justicias y con las apelaciones que de derechos, autos y sentencias se interpusieren a mi Consejo, que para todo ello y lo anejo y dependiente os doy poder a vos el dicho Don Pascual de Villacampa, y Comisión en forma con sus inzienzas y dependenzias anexidades, y conexidades. Dado en Zaragoza a Siete días del mes de febrero de mil seteziendos y onze años.

(Al margen izquierdo): Petición.

Yo el Rey. Por mandado de el Rey nuestro Señor Don Lorenzo de Vivanco Angulo, y usando dicha Real Zédula cuya jurisdición tengo azeptada y de nuevo azepto, y en virtud de la quenta que para subdelegarla tengo dada en el Consejo en sala de Gobierno hago saber al señor Don Leonardo de Vivanco Angulo, oidor de la Audiencia y Chancillería que residen en la ziedad de Granada como ante mí y el presente escribano de Cámara se presenta la petición del tenor siguiente.

Don Antonio Sainz de la Maza agente y procurador general

// de los Carreteros y Cavañiles de la Cabaña Real de estos Reinos y sus de ramas, en nombre de dicha Real Cabaña ante Vuestra Señoría digo que por muerte del Señor Don José de Valdivieso oidor que fue de Granada y en quien el Ilustrísimo Señor Conde de Gramedo (que esté en gloria), tenía a subdelegada la Real Zédula y Comisión de juez protector y conservador de los Carreteros y Cavañiles se hallan estos sin juez que les administre justizia y los desagravie haziéndoles guardar sus privilexios, excepciones, franquezas y libertades que les están conzedidos, sin lo cual no pueden continuar su tráfico y comercio en que tan principalmente se interesa el real servizío de Su Majestad (que Dios guarde), y la causa publica y para que estos tengan el efecto que nezesita, y mis partes el amparo y protezión que hasta ahora, a Vs. pido y suplico se sirva de mandar subdelegar la Real Zedula y Comisión que se halla de juez privativo, protector y conservador de la dicha Cabaña Real mi parte en el señor Don Leonardo de Vivanco Angulo oidor de la Real Chancillería de Granada por todo el distrito y jurisdición de ella en que recibe merced con justizia &a. Don Antonio Sainz de la Maza, y por mi bista la dicha petizión prober de ella el auto siguiente:

(al margen izquierdo): Auto

Despachese subdelegazión al Señor Don Leonardo de Vivanco Angulo oidor de la Real Chancillería de Granada para que en la juris // dizión de sus partidos pueda admitir y admita las querellas que ante el dieren los Carreteros y Cavañiles de la Cabaña Real de estos Reynos y sus derramas y de otros cuales quier de dichos partidos en razón de los agravios, molestias y vejaziones que se les hubieren echo, y hizieren a sus mayores, criados, bueyes y carretas, y reziba las informaziones sumarias que

dieren prenda y secuestre sus bienes a los legos que resultaren culpados y les tome sus confesiones, reziviendo las causas aprueba con termino moderado, y las sustanzie y determine brevemente y otorgue las apelaciones a las partes que apelaren en los casos que conforme a derecho, hubiere lugar para ante los señores de el Consejo de donde dimana la Comisión de Señoría y no para ante otro juez, concejo, ni tribunal alguno para lo cual pueda nombrar un escribano que lo sea de estos Reynos ante quien pasen los autos de su comisión, y un alguacil que los cumpla y execute a costa de culpados y saliendo el dicho Señor Don Leonardo de Vivanco a exerzed la referida comisión en los dichos partidos aya y lleve de salario el que su señoria le señalare para si y para el escribano, y alguacil, y conforme a este auto con inzerción de el de la petición de esta otra parte, y de la Real Zedula // y Comisión que su Señoría, tiene de Su Majestad se despache la dicha subdelegación en forma. El Sr. Don Pascual de Villacampa y Pueyo, caballero de el orden de Montesa del Consejo de S.M. juez privativo, protector y conservador de los Carreteros y Cavañiles de la Cabaña Real de estos reinos, y sus derramas. Lo mando en Madrid al veinte y un días del mes de febrero de mil setecientos onze años y lo señalo. Don Pedro Fernández, de Ocaranza. Y para que lo conthenido en el dicho auto se cumpla y execute confiando de dichos Señor Don Leonardo de Vivanco Angulo que lo hará con el zelo y cuidado que combiene al servizio de S.M. y conservación de dicha Cabaña Real he tenido por bien dar el presente por el cual subdelego, y he por subdelegada en el dicho Señor Don Leonardo de Vivanco Angulo la dicha Real Zedula y Comisión que desuso va incorporada para que en virtud de ella en los dichos partidos admitir y admita las querellas que ante el se dieren por quales quier carreteros, y cavañiles de dicha Real Cabaña y sus derramas y otros quales quier de dichos partidos en razón de los agravios y dejaciones que se les huvieren echo, e hizieren, así a ellos como a sus mayores, criados, bueyes y carretas, y conocer de ellos rezibiendo sobre cada cosa de ello las informaciones sumarias que se ofrezieren prendiendo las personas legas que resultaren culpados, sequestrandoles sus bienes y tomándoles su confesiones rezibiendo las causas aprueba breve // y sumariamente sustanzandolas, y de terminándolas breve y sumariamente conforme a derecho, y justizia: que si de la sentenzia que sobre ello diere y pronunziare para alguna de las partes fuese apelado les otorgue las apelaciones en las cosas y cosas que de derecho hubiere lugar para que las puedan seguir y proseguir ante los señores del Concejo, y no para ante otro juez ni tribunal alguno, y ofrezriendose caso de salir fuera contra algunos culpados lo puede azer a su costa ocupándose en ello el menos tiempo que fuere posible, y aia y lleve en cada un día de salario de los que así se ocupare fuera y no de otra manera seis ducados, y para un alguazil qual nombrare que cumpla sus autos y mandamientos quinientos maravedís, y para un escribano que lo sea de estos reinos qual asimismo nombrare ante quien pasen y se hagan los autos que se ofrecieren y fulminaren contra cuales quier culpados, setezientos maravedís en que se incluyen lo escrito sin que por esta razón pueda llevar ni lleve otros maravedís algunos y los dichos salarios aya y cobre de las personas contra quien // prozediere, y fuere culpado, y siendo muchos los reos comprehendidos cobre de cada uno prorrata lo que le corresponda según su culpa, y de sus bienes y azienda, y no dándolos, y pagándolos luego que le sean perdidos, pueda azer y aga execución por ello y llevar de salario por cada día de

los que en la cobranza se ocupare otros tantos maravedís de salario, y sus Ministros como si entendiesen en la dependencia principal y en volviendo de la dependencia o dependencias que se ofrecieren al que hubiere salido aunque no se ayan fenecido no ha de poder llevar más salario ni sus Ministros ni tampoco llevar dos salarios aun tiempo estando prozediendo contra diferentes causas y personas, y si para cumplir y executar lo susodicho favor y // ayuda huviere menester de parte de Su Majestad y en virtud de su Real Zedulas, mando y de la mía pido exorto, y requiero a cuales quier justizias y juezes de estos Reinos y Señoríos, y otros cuales quier personas a quien se le pidiere se le den y hagan dar bien y cumplidamente a los plazos y solas penas que les impusiere las cuales yo les impongo, y he por puestas, y por condenados en ellas lo contrario haziendo que para executarlas en los ignovedientes, y hazen y cumplir lo demás que se manda le doy poder cumplido y Comisión en forma según y como yo la tengo de Su Majestad. Dado en Madrid a veinte y dos de febrero de mil setezientos once años. Don Pascual de Villacampa y Pueyo. Don Pedro Fernández de Ocarraza.