TIEMPOS MODERNOS, número 40, junio de 2020
ISSN: 1699-7778
Sección: ARTÍCULOS
Recibido: 31-01-2020
Modificado: 28-05-2020
Aceptado: 28-05-2020
Páginas: 228-265

La contratación del transporte y del avituallamiento estudiantil universitario en Salamanca (1700-1750)

The contracting of Transport and University student supply in Salamanca (1700-1750)

Francisco Javier Lorenzo Pinar
Universidad de Salamanca-IEMYR (España)
ORCID: https://orcid.org/0000-0001-6648-6259
lopinar@usal.es

NOTA BIOGRÁFICA

Catedrático de Historia Moderna de la Universidad de Salamanca. Ha trabajado en diferentes líneas de investigación en el marco de la Edad Moderna, caso de la conflictividad en la formación y disolución del matrimonio, la familia, la religiosidad femenina, las mentalidades, el ocio y la fiesta, la educación, el aprendizaje de los oficios artesanos y algunos aspectos de la Universidad de Salamanca. Ha editado y analizado fuentes históricas como colecciones diplomáticas monacales y diarios personales. En la actualidad es Decano de la Facultad de Geografía e Historia.

José Ignacio Izquierdo Misiego
Universidad de Salamanca (España)
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-9921-7378
imisiego@usal.es

NOTA BIOGRÁFICA

Profesor del Departamento de Geografía de la Universidad de Salamanca, especializado en Cartografía temática y Sistemas de Información Geográfica. Docente en estas materias en los últimos 30 años. Investigador vinculado al Centro de Estudios Ibéricos (*http://www.cei.pt*). Autor de series cartográficas para trabajos de investigación histórica y proyectos financiados por administraciones públicas y entidades privadas, especialmente la Junta de Castilla y León, la Diputación Provincial de Salamanca o la fundación FOESSA.

RESUMEN

A través de este trabajo se pretende dar a conocer las condiciones de transporte y suministro para los estudiantes universitarios salmantinos durante la primera mitad del siglo XVIII, así como las principales rutas seguidas a tal efecto. Los contratos firmados ante los escribanos de la ciudad y los libros de matrícula de la Universidad, donde aparecen citados los arrieros, constituyen las dos principales fuentes históricas a través de las cuales se intentará lograr este objetivo. La documentación empleada permite aproximarnos a las diferentes modalidades de transporte, las vías utilizadas en los desplazamientos, la duración de los viajes, los períodos destinados al descanso de transportistas y animales, el precio cobrado por estudiante o carga, así como las penalizaciones por los incumplimientos contractuales.

PALABRAS CLAVE

Transporte; viaje; estudiantes; Salamanca; Universidad.

ABSTRACT

Through this work we intend to publicize transport and supply conditions for university students from Salamanca during the first half of the 18th century, as well as the main routes followed for its achievement. The contracts signed before the notaries of the city and the registration books of the University, where the muleteers are registered, constitute the two main historical sources through which the achievement of this objective is attempted. The documentation used allows us to get closer to the different modes of transport, the routes used in the trips, the duration of the travels, the periods used for rest, the price charged per student or load, as well as the penalties for contractual breaches.

KEYWORDS

Transport; travel; students; Salamanca; University.

SUMARIO

INTRODUCCIÓN. 1. LOS ORDINARIOS. 2. LAS CONDICIONES CONTRACTUALES. 3. CONSIDERACIONES FINALES. BIBLIOGRAFÍA. ANEXO.

INTRODUCCIÓN

El tema del transporte ha recibido en España una menor atención que en otros países, sobre todo si lo comparamos con Inglaterra o Francia. Así lo hacía notar Santos Madrazo hace dos décadas en una publicación colectiva sobre transportes y comunicaciones donde elaboraba un estado de la cuestión al respecto[1]. David R. Ringrose, uno de los pioneros de este tipo de trabajos, resaltó a finales de 1960 la lentitud, carestía e inseguridad existente en el desplazamiento de viajeros y productos durante el siglo XVIII. Así mismo, mantuvo, entre sus hipótesis, que a finales de esta centuria el sistema de transporte tradicional castellano habría alcanzado sus límites de desarrollo y sería incapaz de proveer los servicios especializados requeridos para el crecimiento económico[2].

Santos Madrazo, daría continuidad a este tipo de estudios mediante un análisis de la red viaria española, su estado, sus trasformaciones, la periodicidad de los viajes, y el volumen del tráfico de viajeros y de mercancías –entre otros muchos aspectos–. Mencionaba un sistema de transporte mixto, de ordinarios que trasladaban viajeros y mercancías con un claro predominio de estas últimas. Señaló que hasta 1750 la infraestructura viaria no experimentó cambios sustanciales contando con caminos poco aptos para la circulación rodada. Sería a partir de la década de 1760 cuando se produjo una transformación en el sistema tradicional de las comunicaciones terrestres españolas con una mejora del mismo, tanto en infraestructuras como en los medios, la capacidad y la regularidad del transporte. Su estudio rompía con la imagen de estancamiento que había sido defendida por David R. Ringrose[3]. Tanto en el ámbito español como en el hispanoamericano, el tema del transporte, especialmente el de la arriería, ha dado lugar con posterioridad a numerosas publicaciones que han completado o matizado algunos aspectos de estas obras precursoras[4].

---

[1] Santos MADRAZO MADRAZO, "La trascendencia de las rutas del transporte en la España moderna", en Ángel VACA LORENZO (ed.), *La formación del espacio público. Transportes y comunicaciones,* Salamanca, Universidad de Salamanca, 2001, págs. 169-190.

[2] Vid. David R. RINGROSE, "Transportation and Economic Stagnation in Eighteenth Century Castile", en *The Journal of Economic History*, 28-1, 1968, pág. 51, y *Los transportes y el estancamiento económico en España (1750-1850),* Madrid, Tecnos, 1972.

[3] Con posterioridad analizaría el impacto económico y cultural de las diligencias dedicadas al desplazamiento de viajeros en la primera mitad del siglo XIX. Santos MADRAZO MADRAZO, *El sistema de comunicaciones en España (1750-1850),* 4 Tomos, Madrid, Ed. Turner, 1984, tomo 1, pág. 67, Tomo II, pág. 441 y *La edad de oro de las diligencias*, Madrid, Nerea, 1991.

[4] Entre ellas vid. José Ubaldo BERNARDOS SANZ, *Trigo castellano y abasto madrileño. Los arrieros y comerciantes segovianos en la Edad Moderna,* Valladolid, Junta de Castilla y León, 2003; Luisa Mercedes CRUZ LIRA, *Los arrieros de la Barranca. Imágenes cotidianas,* México, Universidad de Guadalajara, 2005; Luis Miguel GLAVE, *Trajinantes. Caminos indígenas en la sociedad colonial. Siglos XVI-XVII,* Lima, Instituto de Apoyo Agrario, 1989; Gabriela SICA, "Del tráfico caravanero a la arriería colonial indígena en el Jujuy. Siglos XVII y XVIII", en *Revista de Transporte y territorio,* vol. 10. 2003, pág. 35.

La investigación en torno al mundo del transporte para Salamanca ha recibido una atención igualmente limitada. Ángel Cabo Alonso realizó en la década de 1950 un análisis sobre la comarca de la Armuña en el que subrayó el vigor del transporte y el papel jugado por los arrieros en la economía de la zona[5]. Este estudio ha carecido de otros homólogos para otras localidades, caso de las de la sierra salmantina, donde los ordinarios tuvieron una presencia notable. El ámbito relacionado con el traslado de estudiantes y el acarreo de sus pertrechos recibiría una primera aproximación por parte de Florencio Marcos hace cinco décadas. A través de la documentación contractual analizaba entonces cómo se había desarrollado esta actividad a lo largo del siglo XVII[6]. Para dar continuidad a su labor desarrollamos un primer trabajo centrado en el siglo XVI recurriendo a las mismas fuentes de información que este autor[7].

El presente artículo pretende completar una parte del espacio cronológico todavía sin estudiar en el terreno del transporte y suministro estudiantil universitario, tratando de aproximarnos a sus condiciones contractuales, los posibles cambios efectuados en ellas respecto a los siglos precedentes, y dar a conocer la red de rutas seguidas por los arrieros suministradores. Para este propósito se ha acudido a dos fuentes fundamentales de información. Por una parte, se han consultado todos los libros de matrícula de la Universidad salmantina –en su sección de extravagantes– correspondientes a la primera mitad del Setecientos –dado que los arrieros solían matricularse en la Universidad con el objeto de disfrutar del fuero salmantino–[8]; y, por otra, a los contratos realizados entre el colectivo de transportistas y el estudiantil, los cuales se conservan en el Archivo Histórico Provincial de Salamanca[9].

Ambos tipos de documentos se complementan mutuamente a la hora de ofrecernos una secuencia cronológica de la actuación de los arrieros y permiten localizar rutas sobre las que no se conservan contratos[10]. También ayudan a apreciar cómo el volumen contractual fue sin duda superior –véase tabla 3– al registrado por los escribanos. Conforme a la información de la matrícula, podemos estimar que hubo al menos un 25 por ciento más de años –sobre los reflejados en los acuerdos– que contaron con arrieros. Estas carencias pueden deberse a posibles pérdidas documentales o a una falta de escrituración de los acuerdos, bien porque se realizasen verbalmente o porque simplemente entrasen en vigor las prórrogas establecidas en ellos mediante la aquiescencia de las partes contratantes.

Los acuerdos efectuados para los desplazamientos abarcaron diferentes aspectos, entre ellos el precio a cobrar a cada estudiante –según modalidad del viaje–, el de la carga, el dinero a entregar, la duración del recorrido –exceptuando la zona leonesa, abulense o la de Piedrahíta, donde no suele señalarse–, los días de descanso o las penalizaciones por los incumplimientos –para evitar perjuicios en la entrega de mercancías, garantizar una regularidad en el transporte o lograr unos servicios mínimos anuales–.

El carácter serial de esta documentación permite observar, así mismo, los cambios relacionados con las diferentes rutas o con las condiciones del trayecto, pero no posibilita el acercamiento, como ya hemos señalado en el estudio sobre el siglo XVI, a los problemas surgidos o a la conflictividad generada entre las partes la cual se percibe, en ocasiones, de una manera indirecta. Para afrontar este tipo de cuestiones hubiera sido necesario recurrir a los procesos incoados ante el maestrescuela salmantino o juez del Estudio[11]. Por otro lado, las fuentes consultadas posibilitan la aproximación no sólo a un transporte de carácter comercial –el más analizado para la Edad Moderna, tanto en España como en el ámbito hispanoamericano–, sino

---

[5] Ángel, CABO ALONSO, "La Armuña y su evolución económica, I", en *Estudios Geográficos,* vol. 16 núm. 58, 1955, págs. 73-166 y "La Armuña y su evolución económica, II", en *Estudios Geográficos,* vol. 16 núm. 59, 1955, págs. 367-427.

[6] Florencio MARCOS RODRÍGUEZ, "Arrieros y estudiantes de la Universidad de Salamanca", en *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos,* LXXV, vols. 1-2 (1968-1972), págs. 149-181.

[7] Francisco Javier LORENZO PINAR y José Ignacio IZQUIERDO MISIEGO, "El transporte universitario concertado salmantino en el siglo XVI", en *Miscelánea Alfonso IX, 2011*, 2012, págs. 345-370.

[8] Para conocer los aspectos relacionados con dicho fuero vid. María Paz ALONSO ROMERO, "El fuero universitario, siglos XIII-XIX", en Luis Enrique RODRÍGUEZ-SAN PEDRO BEZARES, (Coord.). *Historia de la Universidad de Salamanca,* Vol. II, *Estructuras y flujos,* Salamanca, Universidad de Salamanca, 2004, págs. 161-188.

[9] En el primero de los casos se han consultado los libros de matrícula del Archivo de la Universidad de Salamanca cuyas signaturas van de la 407 a la 458; en el segundo, se ha procedido a un vaciado completo de los protocolos notariales del Archivo Histórico Provincial de Salamanca correspondientes al citado periodo. En este último fondo se han localizado un total de 212 contratos establecidos con los ordinarios. Vid. Santos MADRAZO MADRAZO, *El sistema* […] op. cit., Tomo II, págs. 403-404.

[10] Así sucede con las de Calatrava, Ciudad Rodrigo, Descargamaría, Granadilla, Guadalajara, Herguijuela, Logroño, Monterrey, Tardáguila, Tuy y Verín, Vic, y Xinzio de Limia y Verín,

[11] El fondo archivístico relativo a los pleitos de este tribunal escolástico se halla todavía en proceso de catalogación y su consulta sobrepasaría esfuerzos personalistas. Florencio Marcos ha realizado un estudio parcial de los mismos centrándose en los siglos XVII y XVIII. Florencio MARCOS RODRÍGUEZ, Op. cit., págs. 149-181.

también al relacionado con el traslado de personas, tema que ha recibido una escasa atención por parte de los historiadores.

Los profesionales del transporte universitario trabajaron en una ciudad que, según el Catastro del Marqués de Ensenada –elaborado a mediados de este siglo–, no llegaba a los 3.600 vecinos –unos 13.000 habitantes–. Además, había sufrido en esta centuria la decadencia de su institución académica. En su punto álgido esta llegó a los 2.656 estudiantes (durante el curso 1746-1747) frente a los casi 7.000 de su época de esplendor en el siglo XVI[12]. La Guerra de Sucesión había hecho estragos en la urbe –hasta el punto de ver derribadas parte de sus murallas–, había devastado algunos de sus colegios universitarios e instituciones religiosas, y había dejado entregados sus hospitales al pillaje.

En medio del conflicto bélico se barajó incluso la posibilidad de trasladar la institución universitaria a Burgos, a lo que se opuso el Ayuntamiento y el Cabildo catedralicio. Así mismo, parte del profesorado optó por abandonar la ciudad. El posible miedo a los enganches para la milicia, a los que podían someterse los estudiantes, probablemente incidió en la reducción de la cifra de matriculados en la Universidad y en un deterioro del transporte estudiantil. En las dos primeras décadas del Setecientos se aprecia un menor número de contratos con los ordinarios que en las siguientes[13]. Aunque las vías de comunicación que relacionaban Salamanca con el exterior se habían visto reducidas –si se comparan con las existentes en el siglo XVI–, aun así, seguía siendo un núcleo urbano bien comunicado. El camino más concurrido entonces, reparado de manera habitual por el Ayuntamiento, fue el de Madrid.

1. LOS ORDINARIOS

Los individuos que llegaron a acuerdos para transportar y abastecer a los estudiantes salmantinos –denominados habitualmente ordinarios, y excepcionalmente tratantes y trajineros[14]– procedieron fundamentalmente de ámbito rural –4 de cada 5–. Las escrituras contractuales no permiten conocer si realizaron actividades paralelas, especialmente agrarias, algo habitual durante esta centuria y las precedentes en España[15]. Probablemente aquellos que mantuvieron una mayor regularidad en sus rutas estuvieron encuadrados en los denominados muleros-ordinarios, dedicados al traslado de paquetería, cartas y viajeros.

Algunas localidades, al igual que sucedió en épocas precedentes, constituyeron auténticas canteras de transportistas que monopolizaron determinadas rutas durante décadas. Es el caso de las salmantinas

---

[12] Juan Luis POLO RODRÍGUEZ, *La Universidad salmantina del Antiguo Régimen (1700-1750)*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 1995; Miguel ARTOLA, *Salamanca. 1753. Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada,* Madrid, Tabapress, 1991, pág. 9; Ángel RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, "La articulación del territorio salmantino en la Edad Moderna", en José Luis MARTÍN, (dir.), *Historia de Salamanca. III. Edad Moderna,* Salamanca, Centro de Estudios Salmantinos, 1998, págs. 17-59.

[13] Esta tendencia es similar a la del volumen de matriculados universitarios de principios de siglo. Vid. Luis Enrique RODRÍGUEZ-SAN PEDRO BEZARES; Juan Luis POLO RODRÍGUEZ y Francisco Javier ALEJO MONTES, "Matrículas y grados, siglos XVI-XVIII", en Luis Enrique RODRÍGUEZ-SAN PEDRO, *Historia de la* […] Op. cit., págs. 633-636.

[14] El Diccionario de Autoridades también equipara este término al de arriero, asociándolo a la "persona que tiene por costumbre de ir a una parte destinada con su recua". Vid. *Diccionario de Autoridade*s [Edición Facsímil], Madrid, Gredos, 1979, pág. 51; Archivo Histórico Provincial de Salamanca (en adelante A.H.P.Sa). Protocolos Notariales (en adelante P.N). Legajo (en adelante Leg.) 5798. I-IX-1736. Obligación de la ordinaria de Piedrahíta. Fols. 714-715; Leg. 5803. 8-IV-1739. Fols. 167-168.

[15] Numerosas poblaciones rurales tuvieron una importante actividad arriera comercial; en algunas de ellas se ejercía como un complemento a las labores agrícolas o ganaderas. Fue el caso, entre otros, de Etreros o de Sangarcía (Segovia) –este último municipio contaba a mediados del siglo XVIII con 111 arrieros para una población de 241 vecinos–. También el concejo de Ponga en Asturias; el de Sajambre en León; el de Calaf en Barcelona; la zona de la Maragatería, con un 36 por ciento de labradores-arrieros en 1752, o el norte de la Tierra de Montes en Galicia –donde los arrieros suponían el 13,2 por ciento de la población-. Vid. José Ubaldo BERNARDOS SANZ, *Trigo castellano y* […], Op. cit. págs. 91 y 102. Ángel MATO DÍAZ, *La sociedad rural en el concejo de Ponga (1750-1930): Labradores, pastores, madereros y arrieros,* Oviedo, Universidad de Oviedo, 2010, pág. 149; Laureano M. RUBIO PÉREZ, *La burguesía maragata. Dimensión social, comercial y capital en la Corona de Castilla durante la Edad Moderna,* León, Universidad de León, 1995, pág. 48; Camilo FERNÁNDEZ CORTIZO, "Arrieros y traficantes en la Galicia Rural en la época Moderna", en *Obradoiro de Historia Moderna,* vol. 17, 2008, págs. 329 y 337; Elena E. RODRÍGUEZ DÍAZ, "Carreteros y arrieros de Sajambre. El intercambio de mercancías en la montaña oriental leonesa (ss. XVI-XVIII)", en *Estudios Humanísticos. Historia*, vol. 14, 2015, págs. 39-71; Assumpta MUSET I PONS, "Los arrieros y negociantes del Calaf y Copons y su implantación en el mercado español en el siglo XVIII", en *Revista de Historia Industrial*, vol. 8, 1995, pág. 193.

Herguijuela de la Sierra[16], La Alberca[17] y Mogarraz[18], a las que se añadiría en esta centuria La Vellés[19]. Desapareció Cepeda –que había desarrollado un papel importante en el ámbito arrieril en el siglo XVI– y las extremeñas de Cabezuela del Valle[20] y Campanario[21]. Se observa en determinados lugares la existencia de sagas familiares y la transmisión del oficio –también considerado «ministerio»–[22] de padres a hijos o a yernos, pero no podemos determinar con exactitud el alcance de esta endogamia[23]. Se trató de una profesión ligada a los varones, aunque hubo contratos a cargo de mujeres viudas que emplearon a sus criados o a otros individuos para el recorrido de los trayectos, En estos últimos casos la expedición del título de ordinario solía hacerse a nombre de los hombres[24].

La mayoría de estos profesionales del transporte –ver tabla 1– supieron firmar sus documentos, dato indicativo de su elevado índice de alfabetización, una competencia, por otro lado, necesaria para poder conocer el destinatario de las cartas que transportaban o tener plena cuenta de los objetos que transportaban y a quién debían entregarlos, apuntes que solían asentarse en el denominado «libro de los caminos»[25]. Desconocemos el nivel educativo de sus criados quienes también les podían ayudar en estas labores. De cualquier modo, hemos de tomar la capacidad para poder firmar como un elemento simplemente orientativo dado que en la Edad Moderna la enseñanza de la lectura era previa a la de la escritura.

Tabla 1. Capacidad para firmar de los ordinarios que asistían a los estudiantes salmantinos (1700-1750)

Ámbito urbano (26 ordinarios)		Ámbito rural (130 ordinarios)	
Firman	**No firman**	**Firman**	**No firman**
18 (69,23 %)	8 (30,77 %)	94 (72,31 %)	36 (27,69 %)

Fuente: Contratos de los protocolos notariales del A.H.P.Sa. Elaboración propia.

Para poder desempeñar su profesión necesitaban, además de las caballerías o recuas apropiadas, el apoyo de un fiador –también denominado principal deudor, obligado, cumplidor y pagador– de cara a afrontar cualquier tipo de responsabilidad contractual. Aunque habitualmente se reducía a un único fiador, en algún contrato el arriero estuvo avalado hasta por 17 personas[26]. Si se consideraba que el avalista no

[16] Se ocuparon de la zona de Galicia, Oviedo, Jerez de la Frontera, Miranda do Douro y Bragança.

[17] Los arrieros de Herguijuela de la Sierra y de La Alberca ya contaron con una notable presencia entre los profesionales que trabajaban para la Universidad en este sector durante el siglo XVII. Los de la última localidad centraron su actividad especialmente en la zona gallega, León, Villafranca, Oviedo, Bilbao, Granadilla y Madrid. Vid. Florencio MARCOS RODRÍGUEZ, "Arrieros y estudiantes […], op. cit. pág. 161; A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5035. 27-X-1721. Fols. 487-488.

[18] Su radio de acción se limitó a Santander y a la zona cordobesa (Córdoba, Montilla y Lucena).

[19] Se desplazaron a la zona norte, concretamente a Soria, Ágreda, Balmaseda, Osuna, Burgos, Orduña, Vitoria, Bilbao y San Sebastián.

[20] Viajaban a su localidad de origen, a Almagro, Miguelturra, Navaconcejo, Almodóvar del Campo, Ávila, Bonilla, Piedrahíta, Cádiz, Jerez de la Frontera, Calatrava, Toledo y Villafranca.

[21] Se desplazaban a esta localidad, a La Serena, La Hinojosa, Cabeza de Buey, Villanueva de la Serena y Córdoba, zona suroeste de la corona castellana.

[22] A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5350. 2-I-1744. Escritura de ordinario de la villa de Campanario. Fols. 412-413.

[23] En los libros de matrícula se aprecia la reiteración de apellidos –vid. tabla 2–, aunque ignoramos el parentesco entre los individuos que tenían el mismo, e incluso si lo hubo. La continuidad de la profesión entre padres e hijos o yernos se aprecia en alguno de los trajineros de Madrid, Valladolid y Santo Domingo de la Calzada. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3938. 17-IV-1719. Escritura de ordinario de Madrid. Fols. 14-15; Leg. 5083. 5-XI-1739. Escritura de la ordinaria de Valladolid. Fols. 150-151; Leg. 5812. 5-XII-1744. Obligación de la ordinaria de Santo Domingo de la Calzada. Fols. 167-168.

[24] Así sucedió, por ejemplo, con Jacinta Hernández, vecina de Morales, ordinaria de la ciudad de Zamora; con Francisca de la Plaza, ordinaria de la villa de Peñaranda de Bracamonte y con María Rodríguez, viuda de Juan Díaz, ordinaria de Madrid. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5044. 5-V-1739. Fols. 577-578; Leg. 5821. 27-XII-1748. Fols. 258-259; Leg. 4043. 12-II-1747. Escritura de asiento de la carrera de Madrid. Fols. 289-290.

[25] No se hemos podido delimitar en todos los documentos si el ordinario estaba alfabetizado o no. En ocasiones aparecen padre e hijo, uno como ordinario y otro como fiador, sin poderse identificar claramente a cada uno. Es el caso de Punciano Galbán, ordinario de la villa de Villamiel, entre otros. Algunos estudios sobre la arriería novohispana manifiestan también que la mayoría de los propietarios de las recuas sabía firmar. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5795. 11-IV-1733. Fols. 337-338. Vid. Florencio MARCOS RODRÍGUEZ, "Arrieros y estudiantes […], op. cit., pág. 178; Clara Elena SUÁREZ ARGÜELLO, *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII,* Tlalpan, Ediciones de la Casa Chata, 1997, pág. 82.

[26] A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5681. 7-XII-1702. Escritura de obligación del ordinario de Sevilla. Fols. 106-108.

ofrecía garantías suficientes, podía exigirse otro fiador más o demandarle nuevas fianzas[27]. Estos individuos pertenecieron a un amplio espectro social, aunque resulta difícil concretar su profesión dado que el 54 por ciento de ellos no la indica. Al menos uno de cada cuatro expresó mantener una relación de familiaridad con el arriero[28]. A diferencia de épocas anteriores, desconocemos la cuantía de la fianza requerida a estos profesionales del transporte.

Entre los fiadores, tras los familiares, se encuentran los propios compañeros de profesión, los mesoneros –el de los Toros, el de la Calle las Varillas, el del Rincón, el de las Tablas, el de la Vela y el del Arco de Salamanca–, los mercaderes y los procuradores –por este orden–. También aparecen individuos del ámbito artesanal ligados a más de una veintena de profesiones. De manera excepcional ejerció este papel algún individuo de los sectores privilegiados –un presbítero y un veinticuatro de la ciudad– y del colectivo estudiantil, así como personal del Estudio, caso de su secretario o de algún catedrático[29]. Como se puede apreciar, no parece que los ordinarios tuviesen demasiadas dificultades a la hora de encontrar avalistas, bien fuese porque se trataba de personas cumplidoras o porque fuesen potencialmente solventes.

Por otro lado, estos transportistas, como ya se ha indicado, emplearon a menudo criados para sus labores pudiendo efectuar el trayecto en su compañía o encargarles a ellos la realización del viaje. Otras veces eran sus propios hijos quienes les sustituían ante posibles ausencias y enfermedades, firmando el contrato, padre e hijo, conjuntamente[30]. Aunque no solía ser habitual, algunos arrieros –caso de los de Bilbao, Orduña, San Sebastián, Santo Domingo de la Calzada-Nájera y La Hinojosa– ofrecían la posibilidad de prestar dinero a los estudiantes en la ciudad de Salamanca para su sustento y manutención, siempre y cuando se encontrasen en una situación de solvencia para poder auxiliarles[31]. A cambio, los universitarios estaban obligados a dar «seguro a su satisfacción» o el «resguardo correspondiente»; probablemente un aval con la cantidad percibida, firmado por el receptor del dinero. No se indica que se cobrasen intereses por ello.

Cuando un arriero cumplía todos los requerimientos, se le expedía un título por parte del maestrescuela de la catedral –quien podía actuar, además de juez ordinario, como cancelario y conservador–, o por el vicecancelario. Se redactaba por uno de los dos notarios del tribunal escolástico. Su posesión le permitía gozar del fuero, privilegios, calidades y preeminencias de la institución académica. Alguna de las escrituras de asiento califica estas concesiones como una «gracia», tal vez porque la Universidad no recibiera ninguna contraprestación económica a nivel institucional por estos nombramientos[32]. Se puede decir que los ordinarios vinculados a los estudiantes salmantinos estuvieron encuadrados dentro de lo que ha sido considerado, tanto en la península como en el mundo novohispano, como «arrieros de carrera larga» quienes, en el imaginario colectivo, han quedado como el paradigma de esta profesión[33].

2. LAS CONDICIONES CONTRACTUALES

La Universidad de Salamanca contó con una cifra de alumnos que osciló entre los 1.305 y los 2.656 a lo largo de la primera mitad del siglo xviii. El 19,20 por ciento de ellos perteneció a la antigua diócesis Salamantina; por lo cual, cuatro de cada cinco estudiantes conformaban el potencial mercado transportista de los arrieros. Este volumen de estudiantes permitió a este colectivo negociar condiciones favorables para sus viajes[34]. Entre ellas, aunque no siempre de manera explícita, estuvo la de garantizar la preferencia del estu-

---

[27] A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3939. 10-IX-1723. Fianza del ordinario de Valladolid. Fol. 336; Leg. 5812. 26-VIII-1744. Escritura de la ordinaria de Llerena. Fols. 169-170.

[28] A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5182. 23-II-1742. Escritura del ordinario de Castuera. Fols. 119-120.

[29] Este último fue el caso de don Jerónimo Rueda Morales catedrático de Volumen en la Facultad de Leyes. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5045. 6-IV-1740. Escritura de ordinario de Los Hoyos. Fols. 168-169; Leg. 5533. 4-XII-1745. Escritura de la ordinaria de Huete. Fols. 64-65.

[30] Así sucedió con Domingo Pies y su hijo Antonio Pies de la Huebra, ordinarios de Madrid. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3943. 4-II-1732. Fols. 8-9; Leg. 3945. 20-II-1737. Escritura de ordinario de Medina de Rioseco. Fol. 652.

[31] A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5036. 2-XII-1723. Escritura de asiento de la carrera de Bilbao. Fols. 587-588; Leg. 5036. 2-XII-1723. Escritura de asiento de la carrera de Burgos. Fols. 584-585; Leg. 5431. 7-II-1733. Fol. 263; Leg. 5808. 18-V-1741. Fols. 147-148; Leg. 5809. 23-XI-1743. Obligación de la ordinaria de Orduña. Fols. 215-216; Leg. 5812. 5-XII-1744. Escritura de la Ordinaria de Santo Domingo de la Calzada. Fols. 167-168; Leg. 5815. 1745. Obligación de la ordinaria de La Hinojosa. 134-135.

[32] A.H.P.Sa. P.N. leg. 5035. 27-X-1721. Escritura de obligación de la carrera de Madrid. Fols. 487-488.

[33] Bernd HAUSBERGER, "En el camino. En busca de los arrieros novohispanos", en *Historia mexicana*, vol. 1, 2014, pág. 73.

[34] Las diócesis de Burgos, Astorga, Coria, Plasencia o Miranda do Douro pudieron sobrepasar los 100 individuos en sus momentos álgidos, estando, probablemente, entre las rutas más apetecidas por los ordinarios. Juan Luis POLO RODRÍGUEZ, *La Universidad salmantina del Antiguo* […], op. cit., pág. 276 y 331.

diante y de sus «recaudos» – «para remitir[los] o llevar[los] a sus patrias»– frente a otros posibles viajeros y mercancías[35]. Este problema podía darse si tenemos en cuenta que los recueros a veces eran contratados a cambio de un salario por villas y ciudades para servirlas en sus necesidades[36]. En caso de infringir este compromiso con los estudiantes, el arriero debía compensar al afectado con el dinero de la multa o la diferencia de precio entre quien le había transportado y lo que cobraba el arriero, además de indemnizarle por cualquier perjuicio ocasionado.

Algunos de los arrieros se comprometieron también a transportar, al menos hasta determinada distancia, a los estudiantes desterrados por el juez del Estudio[37]. Tal vez fue ésta la causa de que se insertaran cláusulas mediante las cuales se explicitaba que el ordinario sólo estaba obligado a trasladar a los salmantinos y a los alumnos de la localidad de destino[38]. En el caso del de Madrid también se incluyó a las mujeres pobres desterradas quienes viajarían de manera gratuita montadas sobre la carga. Esta imposición debía repartirse alternativamente entre los tres ordinarios existentes para esta zona de manera que no resultase tan oneroso a los trajineros[39]. El del Convento de Calatrava y La Mancha sólo estaba obligado a desplazar durante 20 leguas a los estudiantes pobres sometidos a destierro, aunque cobrando el coste de su mantenimiento y siempre y cuando fuese «siguiendo la carrera de su partido»[40]. Este tipo de cláusula no fue habitual en los siglos precedentes.

En lo que respecta a las cláusulas de contratación, uno de los aspectos recurrentes reflejados con mayor asiduidad fue el de la modalidad de viaje a realizar por el estudiante, aunque hubo documentos que simplemente se limitaron a indicar la cantidad a percibir por el arriero. El precio debió de ser el mismo para cualquiera de los lugares de la ruta, salvo en algún trayecto concreto que se estipuló conforme a las leguas recorridas hasta un determinado destino[41]. En la mayoría de los casos, los ordinarios ofrecieron más de una forma de viajar. Cuando se ofertaba solamente una, se indicaba en ocasiones que lo llevaría «en su recua o cabalgadura» o se precisaba la única modalidad de viaje ofrecida por el recuero[42]. El medio de transporte más caro fue el realizado en caballería o cabalgadura de albardón –equiparado a la silla, también denominado como «albardón y freno»–[43]; a continuación el de albarda (tanto este tipo como el anterior fueron calificados como «caballería mayor» –de mulas–)[44]; y, en tercer lugar el de «sobrecarga» –encima, entre o en medio de la carga– que solía tener la misma consideración, en cuanto a escala de precios, que la denominada «caballería menor» –de asnos–[45].

Entre la primera y la última de las modalidades de viaje citadas, el ahorro podía oscilar entre el 20 y el 45 por ciento (ver anexo, tabla 3). Solamente en un número reducido de contratos, relacionados con la ruta a Valladolid, se alude a la posesión de un carro por parte del ordinario o a un viaje en «carro de mula»,

---

35 A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5031. 11-XII-1709. Escritura de obligación de la carrera de Madrid. Fols. 766-767. Leg. 5800. 12-XI-1737. Ordinario de la villa de Casa Tejada. Fols. 197-198; Leg. 5798. 14-VI-1736. Obligación de la ordinaria de Madrid. Fols. 211-212.

36 El ordinario de Peñaranda de Bracamonte cobraba 350 reales anuales de salario de la villa. Transportaba personas y todo tipo de mercancías –en su testamento cita cestas, cabestrería, calzones o tierra para dar color a baquetas–. A.H.P.Sa. P.N. Leg.3406. 29-VII-1713. Testamento de José García. Fols. 331-332.

37 A.H.P.Sa. P.N. Leg. 12-I-1746. Obligación de la ordinaria de Córdoba. Fols. 138-139.

38 Así lo hacía notar el de Valladolid. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5035. 18-VIII-1720. Escritura de obligación de la carrera de Valladolid.

39 A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5044. 19-I-1739. Escritura del ordinario de Madrid. Fols. 579-580.

40 A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5802. 21-VI-1738. Escritura de la ordinaria del Convento de Calatrava. Fol. 205; Leg. 5815. 8-XII-1745. Fols. 239-240.

41 A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3442. 31-V-1750. Escritura de la ordinaria de Santander. Fols. 129-130.

42 Quienes se dirigían a la villa de Zalamea lo hacían en caballería de albardón. Tampoco suele indicarse el número de animales empleados en el viaje, aunque se comprometen a realizar el camino con las "caballerías necesarias". Solamente en el caso de Béjar se apunta que la recua estaba formada por machos. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3931. 14-VIII-1703. Escritura de ordinario de Medina de Rioseco. Fols. 325-326; Leg. 6732. 29-I-1720. Escritura de ordinario proveedor de los estudiantes de Béjar.; Leg. 3942. 23-II-1731. Escritura de ordinario de la villa de Garrovillas. Fol. 1116; Leg. 5746. 28-XI-1743. Escritura de ordinario de Zalamea. Fols. 764-765.

43 En esta forma de viaje la maleta iba situada a la grupa del animal. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5681. 23-X-1703. Escritura de obligación de los estudiantes de Mérida. Fols. 178-179; Leg. 5037. 9-IV-1724. Escritura de asiento de la carrera de Montijo. Fol. 148; Leg. 5803. 7-IX-1738. Escritura de la ordinaria de Astorga. Fols. 206-207; Leg. 5746. 9-XII-1743. Asiento de ordinario proveedor de la ciudad de Astorga.

44 En la ruta a Santander se equiparan en precio sobrecarga y enjalma –albarda ligera-. A.H.P.Sa. Leg. 3442. 31-V-1750. Escritura de la ordinaria de Santander. Fols. 129-130.

45 No obstante, en algún contrato, caso de Santo Domingo de la Calzada y Nájera, se habla de hacerlo en caballería mayor en medio de carga. La consideración de mulas como caballería mayor y de asnos como menor aparece en el estudio de José Ubaldo Bernardos. Vid. José Ubaldo BERNARDOS SANZ, *Trigo castellano y* […], op. cit.*,* pág. 128. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5806. 15-I-1740. Ordinario de Nájera; Leg. 3933. 12-VI-1708. Escritura de ordinario de Castuera. Fol. 659; Leg. 5534. Escritura de ordinario de Tuy. Fols. 87-88.

cuyo coste solía ser el mismo que sobre albardón[46]. Como se puede apreciar, entre los estudiantes hubo un claro predominio del transporte sobre animales manteniendo, en este sentido, la tradición de los siglos precedentes. La excepción en el caso vallisoletano pudo deberse a la orografía del terreno la cual permitió la utilización del transporte carretero[47].

El precio del traslado podía incluir el hato o la maleta –un término, este último, empleado habitualmente en esta centuria frente a su ausencia en las anteriores– que englobaba los libros, la ropa estudiantil y los posibles alimentos, hasta un determinado peso –entre media arroba y una arroba, es decir, entre 5,75 y 11,5 kilogramos–[48]. Solamente en algún contrato (caso de la ruta Burgos-Vitoria, o la de El Burgo de Osma) se señala que el arriero daría de comer a los estudiantes efectuando el gasto según se ajustaren[49]. Para el resto de los desplazamientos ignoramos si se hacía de este modo.

No resultaría demasiado aventurado inducir que tras la elección de una de estas modalidades –las cuales constituían, junto con los carros y carretas, las fórmulas más modestas de viajar– hubo factores no sólo económicos, sino también de proyección social[50]. Dado que los acuerdos[51], como las mismas fuentes documentales indican, eran consensuados con estudiantes manteístas y colegiales –también se alude a religiosos, aunque pudiera referirse a estudiantes de esta última categoría–, procedentes ambos grupos de trasfondos sociales diferentes, ignoramos si en la elección de la modalidad del transporte estudiantil hubo motivaciones de índole social, especialmente entre los colegiales, vinculadas a mostrar un cierto rango o dignidad, como sucedió con la utilización del coche de caballos.

El coste también podía variar, como hemos señalado, dentro de una misma ruta, conforme al lugar de destino o de procedencia, aunque sólo se aprecia esta distinción en algunos trayectos del norte y no en otros con una mayor diversificación de destinos durante el recorrido –zona sur–. Fue el caso de Galicia –con un precio menor para los de Orense que para los de Santiago o de Pontevedra–; el de Tuy –donde se hacía *pro rata* a medida que se iba dejando la carga en los diferentes lugares– (ver mapa 3)[52]; o el de Villafranca del Bierzo –inferior para los de Benavente que para los de Astorga, La Bañeza y Ponferrada (ver anexo, tabla 3)–. Aunque el importe del viaje guardó habitualmente relación con la distancia recorrida, no siempre se mantuvo tal proporcionalidad. Ignoramos los motivos la alteraron. Se observa, por ejemplo, que la cantidad máxima aplicada a determinados lugares –Lisboa, Tuy, Sevilla, Córdoba y La Coruña– fue superior a la de otros más alejados –Loja o Granada– (ver anexo, tabla 3).

Además del hato, la maleta y la alforja, estos arrieros se encargaban de trasladar víveres para los estudiantes «cursantes»[53]; no es por ello de extrañar que estos ordinarios aparezcan citados, tanto en las cartas de obligación como en los títulos expedidos, como «proveedores de los alimentos» de este colectivo,

---

[46] Según Santos Madrazo el carro no alcanzaría un desarrollo importante hasta esta centuria. Santos MADRAZO MADRAZO, op. cit., tomo I, pág. 76; A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5730. 4-X-1713. Escritura de asiento de Salamanca a Valladolid. Fols.703-704; Leg. 5035. 18-VIII-1720. Obligación de la carrera de Valladolid; Leg. 5825. 13-VI-1750. Obligación de la ordinaria de Valladolid. Fols. 228-229; Leg. 5812. 26-V-1744. Obligación de la ordinaria de Valladolid. Fols. 165-166.

[47] Al margen del ámbito estudiantil, la ciudad también contó con coches cerrados, empleados escasamente para la larga distancia, y con calesas abiertas para viajes realizados en un mismo día. Sobre estas formas de viajar, las cuales no se analizarán en este trabajo, se han publicado numerosos estudios centrados en sus aspectos técnicos, artísticos y en su papel social. Vid. Miguel ARTOLA, *Salamanca 1753. Según* […], op. cit., pág. 17. Daniel ROCHE, (dir.): *Les écuries royales du xvi^e^ au xviii^e^ siécle.* París, Ass. Academie Art Equestre, 1998 y *Voitures, chevaux et attelages du xvi^e^ au xix^e^ siècle.* París, Association pour l'Académie d'Art Equestre de Versailles, 2000; Beatrice BEHLEN, *Pomp and power. Carriages as status symbols*, Londres, Museo de Londres, 2009 (actas sin publicar); Eduardo GALÁN DOMINGO, (coord.), *Historia del carruaje en España*, Madrid, Fomento de Construcciones y Contratas, 2005; Alejandro LÓPEZ ÁLVAREZ, *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias: coches, carrozas y sillas de mano, 1500-1700,* Madrid, Polifemo, 2007.

[48] Como señalan las fuentes: "lo necesario para su adorno, manutención y estudios". A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5036. 12-XII-1723. Escritura de obligación de la carrera de Mérida. Fol. 569; Leg. 5533. 15-V-1747. Escritura de obligación de la ordinaria de Pozoblanco. Fols. 509-510.

[49] A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5345. 6-XI-1734. Escritura de asiento del ordinario de Burgos. Fols. 296-297; Leg. 5043. 10-V-1737. Escritura de asiento de la ordinaria de Osma. Fols. 512-513.

[50] Santos Madrazo indica que era costumbre desplazarse a lomo de las caballerías de los arrieros tanto los estudiantes como los individuos con escasos recursos. Vid. Santos MADRAZO, *El sistema* […] op. cit. Tomo I, pág. 75.

[51] Sólo excepcionalmente el ordinario firmaba el contrato meses después de haber iniciado su actividad. Tal vez hubo en estos casos un periodo de prueba para observar cómo desempeñaba su labor y si era del agrado de quienes le habían contratado. Habitualmente, el nombramiento se efectuó en el mismo día del acuerdo. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3933. 29-VIII-1708. Escritura de ordinario de Cáceres. Fol. 658; A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5737. 23-VI-1731. Escritura de obligación del ordinario de las villas de Alcántara y San Vicente. Fol. 52.

[52] En el caso del ordinario de Puebla de Sanabria se cobraba, paradójicamente, más por la carga transportada desde esta localidad que por la procedente de Celanova que se hallaba a mayor distancia. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5534. 23-XII-1748. Ordinario de la villa de Tuy. Fols. 87-88; Leg. 5812. 23-I-1743. Escritura de la ordinaria de Santiago y Orense. Fols. 154-155; Leg. 5819. 6-IV-1647. Escritura de la ordinaria de Puebla de Sanabria. Fols. 153-154.

[53] A.H.P..Sa. P.N. Leg. 3317. 16-X-1745. Asiento de la ordinaria de Ceclavín. Fols. 13-14.

o como «ordinarios cosarios»[54]. Resulta llamativo que, cuando se establecían cláusulas garantes o de responsabilidad sobre la entrega íntegra de lo transportado, a lo primero que se aluda sea precisamente a los alimentos[55]. En algún documento se especificaba que llegarían a la urbe cumpliendo con una determinada periodicidad para que los alumnos universitarios «estuviesen mejor servidos» o «bien surtidos y asistidos para venir a ganar sus cursos»[56]. Dado que se trataba de periodos cortos de estancia, el servicio aludido estaría ligado probablemente al suministro de víveres[57]. Hemos también de tener en cuenta que alguno de estos ordinarios actuó como abastecedor de productos de la urbe salmantina, hecho que redundaba en facilitar esa obligación[58].

El estudiante pagaba atendiendo al peso del equipaje –medido en arrobas–, a la distancia del lugar de origen o destino –dentro de una misma ruta (caso de Burgos-Vitoria; las gallegas o la de La Bañeza) –[59]; o, en función de si se trataba del viaje de ida –más barato en el caso de Córdoba– o del de vuelta[60]. Desplazarse sin hato era objeto de algunas prevenciones por parte de los ordinarios. El estudiante que optaba hacerlo de esta manera tenía que satisfacer previamente el importe del viaje o dar fianzas para asegurar el pago de la caballería; en caso contrario estaba obligado a ofrecer «prendas suficientes». En este sentido, el equipaje actuaba como garante del abono del trayecto[61]. El ordinario estaba obligado a informar sobre cualquier objeto declarable en las aduanas y en las puertas de la ciudad de Salamanca, pero los tributos o derechos aduaneros corrían a cargo de alumno universitario, conforme a la legislación real[62]. Ninguno de los arrieros percibía emolumentos por las cartas o correspondencia enviada o recibida por los estudiantes, ni por las «letras» –de cambio[63]–. Se comprometían a realizarlo «de balde» o «sin porte alguno».

En el caso del dinero, estaban obligados a transportar tanto las entregas en metálico como las efectuadas a través de letras. El porcentaje, por concepto de «conducción», «trabajo» o «porte», varió de unos contratos a otros. Hubo algunos que no hicieron distinción entre la moneda de vellón y la de plata y oro, cobrando lo mismo por una u otra; mientras que otros sí la efectuaron, e incluso atendieron al tipo monetario transportado (ver anexo, tabla 3)[64]. En los de Valladolid y Medina de Rioseco no suelen hacerse alusiones

---

[54] Esta denominación también aparece en el caso de los arrieros de Leitariegos (Asturias), quienes, así mismo, transportaban personas. Vid. María del Carmen LÓPEZ VILLAVERDE, "Aguadores, serenos y arrieros de Cangas de Narcea", en *Anuario de la Sociedad Protectora de la Balesquida,* vol. 2, 2017, pág. 139; A.H.P.Sa. P.N. Leg. 4521. 11-V-1700. Escritura de ordinario La Coruña y su partido. Fols. 963-964; Leg. 3931. 14-VIII-1703. Escritura de ordinario de Medina de Rioseco. Fols. 325-326; Leg. 5039. 17-XII-1727. Escritura de la ordinaria de Villafranca. Fols. 488-489; Leg. 5036. 12-VIII-1722. Obligación de la ordinaria de León. Fol. 62; Leg. 5039. 17-XII-1727. Escritura de asiento de la carrera de Alcalá la Real; Leg. 3943. 7-I-1733. Escritura de ordinario de Zalamea. Fol. 677; Leg. 5738. 23-XII-1733. Escritura de asiento de Coria. Fols. 116-117; Leg. 4571. 7-IX-1747. Obligación de la ordinaria de Ávila. Fol. 37; Leg. 5731. (en la cubierta del protocolo notarial. S.v.). Título de ordinario proveedor de alimentos.

[55] A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5800. 8-XI-1737. Escritura de ordinario de Monforte de Lemos. Fols. 199-200; Leg. 5815. 8-XII-1745. Fols. 239-240; Leg. 5819. 20-X-11747. Escritura de obligación de San Martín de Trevejo. Fols. 7-8.

[56] A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5037. 27-XI-1724. Escritura de asiento de la villa de Campanario. Fol.149; Leg. 5350. 2-I-1744. Escritura de ordinario de la villa de Campanario. Fols. 412-413.

[57] El de Burgos-Vitoria indicaba que efectuaría el viaje mensualmente «para traer lo necesario a los alimentos de dichos estudiantes». A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5408. 14-XI-1708. Escritura del camino de Astorga. Fols. 140-141; Leg. 5348. 23-IV-1740. Fol. 305.

[58] Andrés Gómez, ordinario de La Coruña, se encargó del abasto de pescado seco y mojado, contando con el apoyo de otra persona que actuaba como caja de la compañía y adelantaba el dinero. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 4195. 20-VIII-1742. Fols. 11-12.

[59] A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3041. 19-XI-1700. Fols. 630-631; Leg. 5417. 14-III-1716. Escritura de ordinario de La Bañeza. Fols. 110-111; Leg. 3050. 17-VI-1710. Escritura de ordinario de Tuy. Fols. 477-478; Leg. 5039. 17-XII-1727. Escritura de la ordinaria de Vilalfranca. Fols. 488-489; Leg. 5531. 2-XI-1737. Escritura de ordinario de La Bañeza. Fols. 254-255.

[60] De Salamanca a Córdoba 18 reales por carga y 20 reales la vuelta. A.H.P.Sa. Leg. 3932. 26-V-1705. Escritura de ordinario de Córdoba. Fols. 147-148.

[61] A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3932. 26-V-1705. Escritura de ordinario de la ciudad de Córdoba. Fols. 147-148; Leg. 4485. 3-IV-1715. Escritura de asiento del ordinario de León. Fol. 83; Leg. 5036.12-VIII-1722. Obligación para la carrera ordinaria de León. Fol. 62.

[62] Solo en el de Cabezuela se señala que «cada uno pagar[í]a lo suyo». A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5420. 17-XII-1719. Escritura del camino de Cortiguera. Fols. 386-387; Leg. 3938. 3-VIII-1719. Ordinario de Miranda do Douro. Fol. 18; Leg. 5035. 23-IV-1721. Ordinario de Cabezuela. Fols. 785-786; Leg. 5798. 5-I-1736. Obligación de la ordinaria de Ávila. Fols. 159-160; Leg. 5803. 8-IV-1739. Escritura de la ordinaria de Piedrahíta. Fols. 167-168.

[63] Igualmente se responsabilizaban de los «recados» dados por los estudiantes o sus apoderados, aunque ignoramos a qué se referían concretamente bajo esta expresión. Al citarse a continuación el precio por arroba cobrado tal vez se estuviese refiriendo a ropa, alimentos, libros u otros objetos. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5420. 17-XII-1719. Escritura del camino de Cortiguera. Fols. 386-387; Leg. 5035. 27-X-1721. Obligación de la carrera de Madrid. Fols. 487-488.

[64] Los del Casar de Cáceres y Arroyo del Puerco, así como el de Las Brozas, cobraban un real por doblón y medio real de vellón por cada real de a ocho; el de Medina de Rioseco 3 reales de cada 100 por la calderilla, y 4 reales por la moneda de ochavo; el de Cáceres por cada doblón de a 2 escudos un real de vellón y por cada real de a ocho, medio real de vellón. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5861. 31-V-1701. Ordinario de Casar de Cáceres. Fols. 31-32; Leg. 3931. 14-VIII-1703. Escritura de ordinario de Medina de Rioseco. Fols. 325-326; Leg. 3933. 29-VIII-1708. Escritura de ordinario de la villa de Cáceres. Fol. 658; Leg. 5039. 5-XII-1727. Escritura de asiento de

a posibles comisiones por la moneda de vellón. Ignoramos si no se transportaba o simplemente se incluía con la carga.

En el cobro de derechos por la conducción de dinero no se siguió siempre un criterio relacionado con el trayecto recorrido. Algunos de los porcentajes más elevados aparecen en zonas como Ceclavín, La Bañeza, Madrid, Mérida, Valladolid o Villafranca, localidades que no eran precisamente las más distantes de la ciudad salmantina. Estas tasas oscilaron entre el 2 y el 5 por ciento para cualquier tipo de moneda «corriente en estos reinos». La cifra de un 3 por ciento aparece como la moda, concertada para tres de cada cinco rutas. En el caso de efectuar distinciones en el tipo de moneda –de vellón, calderilla, ochavos o metales preciosos– la oscilación estuvo entre el 2 y el 8 por ciento para las tres primeras, y entre el 1 y el 4 por ciento para las de oro, plata y la denominada «calderilla vieja»[65]. Aunque no solía ser muy habitual, el porcentaje cobrado por el vellón podía estar en relación con el peso trasportado del mismo[66]. Como ha señalado Florencio Marcos, se dieron algunos fraudes en el porte del dinero al introducirlo fraudulentamente los familiares dentro de las mercancías para no abonar el porcentaje estipulado al ordinario[67].

La responsabilidad de cualquier robo, quiebra o pérdida que afectase a la carga –recados y encargos– o al dinero recaía sobre el arriero o en el «conductor»[68] de la recua si este se «extraviaba» de las calzadas reales o no realizaba la ruta en «derechura» –«por camino derecho»–, por «vía recta» o «sin salirse de la calzada». En tal caso estaba obligado a abonar las «costas», «daños» o «menoscabos» ocasionados al estudiante. El de Barco de Ávila lo explicitaba del siguiente modo:

> Yten, que yendo e veniendo por las calzadas de caminos reales y que hasta aquí ha sido estilo y venir los ordinarios antezesores, tratantes y trageneros, que siguen las calzadas reales, si subzediere robarme a mí o a mi criado o persona que embíe con la requa, ha de ser visto que el dinero y recaudos que trajere o llevare mi requa ha de ser por qüenta y riesgo de los dueños y personas que lo entregaren y no por la de mí, el dicho Jazinto González Talabera[69].

La posibilidad de emboscadas y robos constituía un peligro real en diferentes zonas de la geografía española, especialmente en los vados fluviales[70]. Como ha señalado Laureano Rubio, para combatir los posibles riesgos y contingencias en los caminos, los transportistas –en su caso los maragatos– no solían desviarse de la ruta, portaban armas y pernoctaban en posadas de confianza[71].

En lo que respecta a trayectos, éstos, como se ha apreciado anteriormente, solían realizarse siguiendo los caminos reales –ver mapa 1–, aunque esta afirmación es difícil de constatar para lugares sobre los cuales no tenemos constancia de que existiesen tales tipos de calzada. Por otro lado, la documentación a menudo alude simplemente a un lugar concreto de destino, acompañado de la expresión «y su partido», sus contornos o sus lugares «circunvecinos», sin especificar qué localidades estaban comprendidas dentro de la ruta, lo cual hace prácticamente imposible reconstruirla[72]. Como se puede apreciar –a través de los mapas 1 y 2–, existió una especial densidad, en cuanto al número de lugares objeto de viaje, relacionada con las zonas de Extremadura, Galicia y la parte occidental de la península.

Una misma ruta podía disponer de varios profesionales del transporte operando a la misma vez. Esta circunstancia se observa en el caso de La Coruña, de Sevilla, de Valladolid y de Córdoba –para la década de 1740– que contaron con dos arrieros; o de Madrid, que llegó a tener hasta tres, manteniendo, junto a Sevilla,

---

la ordinaria de Arroyo del Puerco. Fol. 490; Leg. 5008. 17-IV-1741. Escritura de la ordinaria de Las Brozas. Fols. 243-244; Leg. 5815. 8-II-1745. Escritura de la ordinaria de Cáceres. Fols. 186-187.

[65] A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3943. 23-V-1732. Escritura de ordinario de la ciudad de Palencia. Fol. 35.

[66] Este sistema se empleó con ordinarios de Madrid o de León. Cobraban 8 reales por arroba de vellón. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5031. 11-XII-1709. Escritura de ordinario de Madrid. Fols. 766-767; Leg. 4485. 3-IV-1715. Obligación del ordinario de León. Fol. 83; Leg. 5036. 12-VIII-1722. Fol. 62.

[67] Florencio MARCOS RODRÍGUEZ, "Arrieros y estudiantes […], op. cit.., pág. 175.

[68] A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5043. 10-V-1737. Escritura de asiento de la ordinaria de Osma y El Burgo. Fols. 512-513; Leg. 5348. 12-II-1740. Escritura de asiento de la ordinaria de Béjar. Fols. 433-434.

[69] A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5040. 1728. Obligación de la Carrera de Barco de Ávila. Fol. 206.

[70] Vid. Gregorio PERÁN TORRES, *Los caminos de Cataluña en la primera mitad del siglo xviii. Una estructura viaria preindustrial,* Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1988, pág. 96; Daniel MUÑOZ NAVARRO y Daniel URZAINQUI SÁNCHEZ, *El Camino Real de Valencia a Castilla, s. xv-xviii. El Camí de Requena, un itinerario histórico,* Valencia, Generalitat Valenciana, 2011, págs. 146, 155 y 184.

[71] Laureano RUBIO PÉREZ, *La burguesía maragata* […], op. cit., pág. 205.

[72] El de la villa de Jaraíz iba a los lugares circunvecinos y a los de la vicaría de La Vera. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5407. 23-XI-1703. Escritura de ordinario de Jaraíz. Fols. 895-896; Leg. 5534. 22-XII-1750. Escritura del ordinario de Valencia. Fols. 500-501.

el mismo número que en el siglo XVII[73]. En el caso de Ávila uno de ellos atendía la urbe y otro el partido[74]. No obstante, en algunas escrituras contractuales, los ordinarios dejaron especificado que, habiendo varios para el trayecto, el firmante del contrato «ser[í]a preferido a la hora de traer a los estudiantes, sin que pu[diese] entrometerse otro ordinario, arriero o persona de camino»[75]. Quedaba a su arbitrio el poder denunciar al infractor y cobrarle el importe del viaje[76]. En otros casos, la penalización al estudiante se circunscribía a los envíos de hato o comida por personas que no fuesen ordinarios, a cuando encargasen el transporte de mercancías de otros o a cuando quisiesen obligar al arriero a trasladar a otras personas[77].

La periodicidad de los viajes estuvo relacionada tanto con la distancia como con el posible volumen de la carga y la teórica clientela. El primer criterio se aprecia en los casos de Lisboa –60 días de duración entre ida y vuelta o de «traída y llevada»[78]–; Alcalá-Loja y Granada –50 días–; Sevilla –48 días–, Galicia, Vitoria –46 días–; y en la zona cordobesa, Valencia, Santander –40 días–. En otras localidades la frecuencia debió de depender de factores ligados al volumen de la clientela, caso del Convento de Calatrava y su partido en La Mancha –cada 60 días–; de Puebla de Sanabria y Santo Domingo de la Calzada –cada 46 días–, o de Toledo –cada 40 días–. Si bien predominó el desplazamiento establecido en un tiempo regular pautado[79], los estudiantes de ciertas zonas optaron por un número de viajes fijo y otro dependiente de la oferta al arriero de un cargamento mínimo que rentabilizase la travesía.

En Extremadura se observa un mayor número de contratos que limitan la presencia de los ordinarios a tres veces al año: por san Lucas –18 de octubre–, pascua de Navidad y finalización del curso –momento en el que los estudiantes regresaban a casa–[80]. Se trataba de una práctica que también se aprecia con los de Pamplona, Pozoblanco (Córdoba) y Los Hoyos (Cantabria)[81]. Varios ordinarios extremeños se comprometían a realizar un viaje siempre y cuando se «ocupasen dos caballerías» o se les ofreciese un mínimo de dos cargas de transporte, bien desde la ciudad de Salamanca o bien desde su lugar de origen[82]. Estaban obligados a dar aviso a los estudiantes y a sus padres cuando fuesen a efectuar uno de estos desplazamientos eventuales[83]. Los recueros quedaban excluidos de esta obligación durante el período dedicado al descanso para pasto de las caballerías[84].

Otros arrieros alteraron la periodicidad en función de la época, distanciando su estancia de la urbe durante el periodo estival[85]. Alguno de los de Trujillo incrementó su presencia por la época navideña –cada 20

---

[73] En el caso de La Hinojosa se plantea esta pluralidad como una probabilidad futura. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5412. 30-III-1706. Escritura del camino de Madrid. Fol. 1; Leg. 5415. 20-IV-1712. Fols. 291-292; Leg. 5815. 1745. Escritura de la ordinaria de La Hinojosa. Fols. 134-135.

[74] A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5798. Obligación de la ordinaria de Ávila. Fols. 159-160.

[75] A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3931. 14-VIII-1703. Escritura de ordinario de Medina de Rioseco. Fols. 325-326.

[76] A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5036. 2-XII-1723. Escritura de asiento y obligación de la carrera de Bilbao. Fols. 587-588.

[77] El arriero solo «traería y llevaría lo propio» del estudiante. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3943. 27-II-1732. Escritura del ordinario de Lisboa. Fol. 21; Leg. 5008. 17-IV-1741. Obligación de la ordinaria de Las Brozas. Fols. 243-244; Leg. 5746. 28-XI-1743. Escritura de asiento del ordinario de Zalamea. Fols. 764-765.

[78] A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5350. 2-I-1744. Escritura de ordinario de la villa de Campanario. Fols. 412-413.

[79] Hubo casos con alguna oscilación de pocos días como en la ruta de Alcántara cuyo camino se haría «de treinta en treinta y cinco días». A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3933. 20-XII-1708. Fol. 608.

[80] El ordinario de Campanario estaría presente en las dos primeras fechas citadas y en una tercera en Semana Santa, o cuando los estudiantes necesitasen alimentos o dinero. El de Medellín lo haría en octubre, diciembre y febrero. El de Badajoz y el de Zafra tres veces «por el tiempo del curso» y otras tres cuando tuviesen oportunidad. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3931. 27-XII-1703. Fols. 365-366; Leg. 3933. 12-VI-1708. Escritura de ordinario de Castuera. Fol. 659; Leg. 5036. Escritura de asiento de la carrera y camino de Mérida. Fol. 569; Leg. 5037. 6-I-1724. Escritura de asiento de la carrera de Badajoz. Fols. 139-140 y Leg. 5008. 29-I-1741. Fols. 170-171.; Leg. 5037. 9-IV-1724. Escritura de ordinario de Montijo. Fol. 148; Leg. 5037. 27-XI-1724. Escritura de ordinario de Campanario. Fol. 149; Leg. 5794. 16-XI-1732. Obligación del ordinario de Extremadura. Fol. 50; Leg. 5182. Escritura del ordinario de Castuera. Fols. 119-120; Leg. 5534. 26-II-1749. Escritura de la ordinaria de Guadalupe. Fols. 324-325; Leg. 2-I-1744. Escritura de ordinario de Campanario. Fols. 412-413 y Leg. 5086. 15-III-1740. Fols. 243-244; Leg. 5809. 3-II-1742. Obligación de la ordinaria de Mérida. Fols. 264-265; Leg. 5818. 30-I-1746. Obligación de la ordinaria de Mérida. Fols. 93-94; Leg. 5819. 1-I-1747. Obligación de la ordinaria de Montánchez y su partido. Fols. 118-119; Leg. 5045. 23-VI-1740. Escritura de ordinario de la villa de Zafra. Fol. 165.

[81] El de Pozoblanco establecía que haría tres viajes precisos y «los demás que fueren menester». A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5800. 10-I-1737. Escritura del ordinario de Pozoblanco. Fol. 166.

[82] A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3931. 27-XII-1703. Escritura de ordinario de Medellín, Villanueva de la Serena y Don Benito. Fols. 365-366; Leg. 3933. 29-VIII-1708. Escritura de ordinario de Cáceres. Fol. 658 y 20-XII-1708. Ordinario de la ciudad de Alcántara. Fol. 680; Leg. 3934. 10-II-1709. Ordinario de la ciudad de Llerena. Fol. 435.

[83] A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5815. 1745. Obligación de la ordinaria de La Hinojosa. Fols. 134-135.

[84] A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5182. 23-II-1742. Escritura del ordinario de Castuera. Fols. 119-120.

[85] Los de Casar de Cáceres y Arroyo del Puerco, así como el de Las Brozas, realizaban el trayecto cada quince días, salvo en verano o «pasado el curso» que lo harían mensualmente. Los de Almagro y Miguelturra, Ciudad Real y Almodóvar del Campo, así como el de La Coruña, en un mes y en cuarenta días respectivamente. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5039. 11-XII-1727. Escritura de asiento de la carrera

días– limitándolo el resto del año «a cuando tuviese para cargar dos caballerías»[86]. El de Medina de Rioseco andaba el camino dos veces al mes desde el comienzo de curso a la semana de Cuaresma, reduciéndolo a una mensual el resto del año[87]. Para el cómputo de los días de viaje el trajinero estaba obligado a dar aviso el día que iniciaba el recorrido[88]. Sólo hemos hallado un caso –el del ordinario de Santander– que tuviese que presentarse ante el chantre salmantino, una vez concluido su viaje, para darle noticia sobre cómo había transcurrido y recibir «sus reconvenciones» ante las posibles quejas[89]. Dado que los contratos no explican el porqué de estas periodicidades, es probable que estuviesen ligadas al desarrollo de otras actividades o rutas por parte de los arrieros.

Existieron algunos intervalos anuales –denominados «días o meses de hueco»– de paralización de la actividad transportista por la necesidad de alimentar a las caballerías o darles pasto –«verde», como indican los documentos–, y de proporcionarles descanso. Probablemente, la manutención y recuperación de las recuas no se hacía en lugares próximos a la ciudad dado que no había más forraje que el destinado a la ganadería que se estabulaba temporalmente en la urbe[90]. El «tiempo oportuno» para este reposo solía centrarse en los meses de abril o mayo, o durante el verano[91]. El período de inactividad osciló entre los 15 días –para el arriero de Zamora– y los 60 días –para los gallegos y portugueses–, siendo la concesión de 30 días la cifra más habitual. En algún acuerdo se indicó que durante este tiempo los estudiantes «no podrían pedirle cosa alguna, ni a otra persona por él», es decir, debían respetar estrictamente el periodo de receso acordado[92].

En un número reducido de acuerdos (en los casos ovetenses y gallegos) se estableció también una temporada de cese en los viajes en tiempo de invierno o para que estos profesionales del transporte pudieran acudir a determinadas ferias (caso de los de Zamora, Béjar, Medina de Rioseco, Trujillo, Sevilla y Valladolid), sobre todo para la feria zamorana de Botijero[93]. Solamente, en el caso del ordinario de Peñaranda de Bracamonte se fijó un breve receso entre viaje y viaje. Tal vez se debiera a la corta distancia del desplazamiento y a que pudieran estar adecuadamente surtidos los estudiantes en el marco de la periodicidad acordada. El ordinario acudiría a la villa todas las semanas, permaneciendo en ella el sábado y el domingo, y volvería a Salamanca el martes o el miércoles por la mañana[94].

La puntualidad en la duración del viaje constituyó uno de los requerimientos plasmados con mayor asiduidad en los acuerdos. Resulta lógico si tenemos en cuenta los problemas que pudieran ocasionarse por el desabastecimiento o por la falta de dinero para los estudiantes. Se penalizaba cualquier infracción al respecto, bien de una manera general por cada incumplimiento –10 ducados y lo que fuere a voluntad del maestrescuela–; bien con una cantidad diaria que osciló entre los 6 y los 30 reales[95]. En ocasiones, cuando el ordinario habitual no cumplía con su obligación, se permitía al estudiante buscar otro que le trasladase debiendo pagar el primero el precio en que se excediese la tarifa habitual[96].

La cuantía de la multa podía ir destinada al Hospital del Estudio, a la cofradía de Ánimas de los estudiantes o al juez –«ministro»– escolástico de la Universidad, distribuyéndose entre los tres por iguales par-

---

de Almagro. Fol. 495, Leg. 5039. 3-III-1727. Escritura de asiento de la carrea de La Coruña. Fol. 490, Leg. 5039. 31-III-1727. Escritura de asiento de la carrera de Ciudad Real. Fols. 494-495; Leg. 5039. 5-XII-1727. Escritura de asiento de la escritura de Arroyo del Puerco. Fol. 490; Leg. 3951. 30-XI-1748. Obligación del ordinario de Arroyo del Puerco. S.f.; Leg. 5806. 30-V-1740. Obligación de la ordinaria de Ciudad Real y Almodóvar del Campo. Fols. 236-237; Leg. 5008. 17-IV-1741. Obligación de la ordinaria de Las Brozas. Fols. 243-244.

86 A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3936. 22-XI-1714. Escritura de ordinario de Trujillo. Fols. 311-312; Leg. 5040. 15-VII-1728. Fol. 203; Leg. 5796. 16-I-1735; Leg. 5812. 23-XII-1744. Fols. 160-161; Leg. 5818. 24-III-1746. Fols. 82-83.

87 A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3945. 20-II-1737. Escritura de ordinario de Medina de Rioseco. Fol. 652.

88 A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5747. 8-I-1744. Escritura de obligación del ordinario de Jerez. Fols. 619-620.

89 A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3442. 31-V-1750. Escritura de la ordinaria de la villa de Santander. Fols. 129-130.

90 Miguel ARTOLA, *Salamanca 1753. Según* […], op. cit., pág. 12.

91 A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5747. 11-IV-1744. Escritura del ordinario de Zamora. Fols. 648-649.

92 A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5800. 7-V-1737. Escritura del ordinario de Soria. Fols. 162-163.

93 A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3938. 11-I-1719. Escritura de ordinario de Oviedo. Fols. 12-13; Leg. 5035. 25-IV-1721. Escritura del ordinario de Santiago de Compostela. Fols. 500-501.

94 A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5431. 7-II-1733. Escritura de ordinario de Peñaranda. Fol. 263.

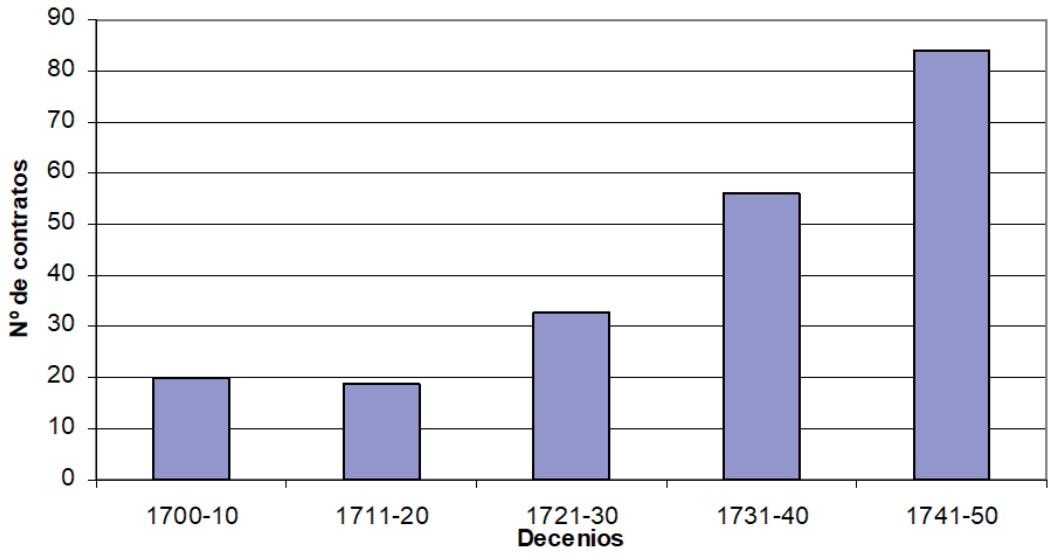
95 A.H.P.Sa. P.N. Leg. 4784. 20-IV-1700. Contrato con el ordinario de Peñaranda de Bracamonte. Fols. 469-470, Leg. 3938. 17-IV-1719. Escritura de ordinario de Madrid. Fols. 14-15; Leg. 5040. 26-V-1728. Escritura de asiento y obligación de la carrera de Torremilano y Pozoblanco. Fol. 208; Leg. 5795. 11-IV-1733. Escritura de la ordinaria de la villa de Villamiel. Fols. 337-338; Leg. 5815. 8-XII-1745. Obligación de la ordinaria del Convento de Calatrava. Fols. 239-240; Leg. 5746. 28-XI-1743. Escritura de asiento del ordinario de Zalamea. Fols. 764-765.

96 A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5424. 30-VII-1725. Escritura del ordinario de Toro. Fols. 160-161; Leg. 5795. 11-IV-1733. Escritura de ordinario de Villamiel. Fols. 337-338; Leg. 5045. 6-IV-1740. Escritura de ordinario de Los Hoyos. Fols. 168-169.

tes; o bien se aplicaba a voluntad del maestrescuela[97]. Evidentemente, la existencia de una causa legítima –indisposición, enfermedad, fenómenos climatológicos, etc.[98]– eximía al ordinario de tal responsabilidad[99]. La penalización se imponía a través del consiliario correspondiente a las «naciones» a las que pertenecían los estudiantes contratantes –Galicia, Asturias, Campos, Andalucía, Vizcaya, Extremadura y Navarra– y del fiscal del tribunal escolástico. Igualmente, el ordinario podía ser indemnizado –con hasta 12 reales diarios– si el retraso estaba ocasionado por quienes iban a ser transportados.

La vigencia de estos acuerdos osciló entre los 3 y 9 años pudiendo ser prorrogada a través de nuevos contratos o por aquiescencia de las partes. Durante la primera década se observa un predominio de los efectuados por un período de 6 años; durante las dos décadas siguientes, la cifra moda sería la de 9 años, para pasar a un predominio casi absoluto de los de 4 años en la década de 1740. No hallamos una causa concreta explicativa a esta reducción temporal de los contratos y a la diversificación de las rutas –especialmente en Galicia y Extremadura, ver mapas 2 y 3–. Probablemente este acortamiento temporal contribuyó al incremento de los contratos –ver gráfico– que caminó paralelo al de la matrícula estudiantil[100].

Gráfico 1. Número de contratos con los arrieros registrados en los protocolos notariales por decenios



Fuente: Protocolos Notariales del Archivo Histórico Provincial de Salamanca (1700-1750). Elaboración propia.

[97] En algunos documentos se aplican a las Benditas Ánimas, Ánimas del Purgatorio o a la cofradía homónima, sin indicar expresamente que fuera la de los estudiantes. Dado que en las urbes solían existir diferentes hermandades con esta advocación y que la multa la ejecutaría el maestrescuela de la Universidad, probablemente se diese por hecho que se aludía a la estudiantil por antonomasia. El destino del dinero de las multas dedicado a estas instituciones religiosas representa una novedad con respecto al siglo XVI. En aquella centuria estuvo asignado a otro tipo de cofradías. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3931. 14-VIII-1703. Escritura de ordinario de Medina de Rioseco. Fols. 325-326. Leg. 3932. 26-V-1705. Escritura de ordinario de Córdoba. Fols. 147-148; Leg. 5423. 28-IV-1724. Fol. 100; Leg. 534. 6-XI-1734. Escritura de asiento del ordinario de Burgos. Fols. 296-297; Leg. 5043. 10-V-1737. Escritura de asiento de la ordinaria de Osma. Fols. 512-153; Leg. 5352. 22-IV-1749. Escritura del ordinario de Burgos-Vitoria. Fols. 336-337.

[98] Concretamente por un «mal temporal»; «que por lo riguroso del tiempo no se pueda transitar» o «no poder andar por los caminos». A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5825. 10-VII-1750. Obligación de la ordinaria de Palencia. Fols. 224-225; Leg. 5008. 12-III-1741. Obligación de la ordinaria de Don Benito. Fols. 166-167.

[99] A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5036. 2-XII-1723. Escritura de asiento de la ordinaria de Burgos. Fols. 584-585; Leg. 5039. 29-VI-1727. Escritura de asiento de la carrera de Tuy. Fol. 492.

[100] La evolución del número de contratos caminó de manera paralela al de la matrícula. Ver Juan Luis POLO RODRÍGUEZ, *La Universidad Salmantina del Antiguo* […], op, cit., pág. 277.

En ocasiones la validez de estos acuerdos dependió del fallecimiento de los arrieros, de su estado de salud, de su edad o de su solvencia[101]. Una minoría de ellos fue rescindida por la incapacidad de los ordinarios a la hora de afrontar las responsabilidades impuestas en las cláusulas contractuales. En algún caso no se indican los motivos; simplemente se señala que se había nombrado otro por el maestrescuela «para la regencia de dicho ordinario… por razones que habían movido a los estudiantes», con quienes realmente se negociaban los contratos[102].

3. CONSIDERACIONES FINALES

A pesar de que habitualmente los ordinarios se comprometieron en las escrituras contractuales a realizar su servicio a los estudiantes salmantinos en las mismas condiciones, calidades y estilo que lo habían efectuado sus predecesores –«sin innovar cosa alguna»[103] –, esto no significó que se tratase de una actividad realizada sin ningún tipo de cambio. Las menores alteraciones se observan en las cuantías cobradas por la carga, el dinero o los individuos transportados. El precio por estudiante no se fijó en esta centuria en función de la categoría del mismo, como sucedió en algunos contratos del Quinientos, sino en relación con la modalidad elegida para desplazarse. También se elevó el porcentaje cobrado por el traslado de moneda respecto al siglo XVI salvo en el caso de Toledo que disminuyó, sin que encontremos una explicación satisfactoria para tal determinación.

Las variaciones con respecto a épocas anteriores se dieron fundamentalmente en la duración de los contratos que sufrieron un incremento, igualando o superando en la mayoría de los casos los cuatro años, máximo establecido para el siglo XVI. Tal vez esta alteración estuvo orientada a ofrecer una mayor estabilidad o continuidad a los transportistas. Lo mismo sucedió con el número de días concedidos a los arrieros para efectuar sus viajes, los cuales se vieron prolongados respecto al Quinientos, sobre todo para las trayectorias más largas –caso de Badajoz, Córdoba, Galicia, lugares de La Rioja o Sevilla–. En el siglo XVIII se omiten en las escrituras contractuales la determinación del número máximo de días de espera que podía efectuar el ordinario una vez llegaba a su destino, lo cual no significa que no se realizase una parada prolongada.

Se aprecia, por un lado, la desaparición de determinadas rutas, especialmente las dirigidas al reino portugués –Alentejo, Braga, Oporto o Lamego, presentes en la centuria anterior[104]– y la reducción en la frecuencia de los viajes en otras –Lisboa–, circunstancia lógica si tenemos en cuenta la disminución de estudiantes lusos tras la secesión portuguesa; por otro lado, se constata una multiplicación de otras, sobre todo en la zona extremeña –ver anexo, mapa 2–. Esto último está en estrecha conexión con el núcleo importante de estudiantes extremeños presentes en la universidad salmantina –casi el 14 por ciento de los manteístas–[105], aunque para trasladarlos se recurrió a un sistema de contratos que aunaba un número de viajes fijo con otro variable para poder hacer rentable el negocio sin dejar desabastecidos a los clientes universitarios[106].

El abandono de algunos trayectos de épocas anteriores afectó igualmente a localidades alejadas como Huelva o Murcia. En contraposición aparecieron otras nuevas como la de Barcelona –que pasaba por Zaragoza–. Se observa, igualmente, una consolidación de las rutas gallegas con una mayor periodicidad en los viajes. Los itinerarios que mantuvieron una mayor continuidad estuvieron relacionados estrechamente con

---

101 Un tal Martín García, vecino de Cáceres, tuvo que «desistir» y entregar el título de ordinario de esta ciudad «a causa de sus pocos medios». Lo mismo sucedió con Juan Martín, ordinario de Alcántara. Santos Pascual, ordinario de Santiago de Compostela, acabó cesando en su oficio «a causa de sus achaques y crecida edad». De Juan Martínez, vecino de La Robleda, ordinario de Ribadavia, se dice que "se hallaba sin recua con que poder viajar". Agustín del Puerto, ordinario de Santiago de Compostela, lo hizo por fallecimiento de Estaban del Puerto y Javier Paxero, ordinario de Arroyo del Puerco, por el deceso de Francisco Granda. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3933. 29-VIII-1708. Fol. 658; Leg. 3933. Escritura de ordinario de Alcántara. Fol. 680; Leg. 3937. 23-XII-1717. Escritura de ordinario de la ciudad de Zamora. Fols.411-412; Leg. 3942. 23-II-1731. Escritura de ordinario de la villa de Garrovillas. Fol. 1116; Leg. 5800. 15-IV-1737. Escritura de la ordinaria de Santiago de Compostela. Fols. 158-159; Leg. 3827. 28-VI-1750. Obligación de la ordinaria de Ribadavia. Fols. 581-582; Leg. 5821. 8-X-1748. Escritura de obligación de la ordinaria de Santiago de Compostela. Fols. 266-267; Leg. 3949. 10-IX-1744. Escritura de la ordinaria de Arroyo del Puerco. Fols. 95-96.

102 A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3043. 10-III-1702. Escritura de ordinario del partido de Santiago de Compostela. Fols. 556-557.

103 A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5031. 11-XII-1709. Escritura de obligación de la carrera de Madrid. Fols. 766-767.

104 Llama la atención la carencia de ordinarios para la zona de Miranda dado que el colectivo de portugueses representó en esta primera mitad de la centuria el 4,59 de los estudiantes manteístas salmantinos. Vid. Florencio MARCOS RODRÍGUEZ, "Arrieros y estudiantes […], op. cit., pág. 161.

105 Luis Enrique RODRÍGUEZ-SAN PEDRO; Juan Luis POLO RODRÍGUEZ y Javier ALEJO MONTES, "Matriculas y grados […,], op. cit., págs. 644-646.

106 A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3932. 26-V-1705. Escritura de ordinario de Córdoba. Fols. 147-148.

los lugares que poseían un mayor volumen de matriculados. Existiendo en este sentido una estrecha relación entre potencial clientela y regularidad de los viajes. A pesar de que, como han señalado los historiadores del Estudio se dio un proceso localista y de regionalización de la Universidad, a lo largo de esta centuria por la competencia de otras instituciones educativas superiores y por la mayor relevancia de las zonas periféricas frente a la meseteña, la Universidad siguió constituyendo un mercado atractivo para los ordinarios.

El perfil de los arrieros que trabajaron en Salamanca no fue muy diferente al de otros lugares españoles, observándose un claro predominio de individuos de procedencia rural, tal vez porque se dedicasen también a labores agrarias o porque en el agro disfrutasen de mayores comodidades para el cuidado y alimentación de su recua. Un tercio de ellos estaba avecindado en el lugar de donde eran originarios los estudiantes a los que transportaban –ver anexo, tabla 2–. Los que residieron en la provincia de Salamanca tuvieron como destinos preferentes lugares del norte del país. Los de la Armuña se dirigieron sobre todo a Burgos, Santander, País Vasco, Cataluña y Aragón; los serranos lo hicieron hacia Galicia, y los avecindados en la urbe salmantina hacia Madrid y Toledo. De los ajenos a la provincia salmantina, cabe destacar a los recueros extremeños quienes viajaron fundamentalmente hacia su propia zona y a la andaluza –ver mapas 4 y 5–.

La periodicidad con la que desarrollaron sus viajes da a entender que para una parte de ellos la arriería constituyó su actividad principal, sin que ésta tuviera el carácter estacional o complementario de otros arrieros[107]. Si atendemos a la regularidad de los desplazamientos, el porcentaje de este tipo de profesionales estaría en torno al 15 por ciento, cifra referida a las rutas que mantuvieron arrieros durante al menos 30 de los 50 años estudiados. Se trató de las relacionadas, aunque no todas, con las urbes de mayor entidad poblacional[108]. Este hecho pone de relieve que, aunque de carácter minoritario, existió un transporte profesional independiente capaz de planificar los costes y la temporalidad de los viajes.

Por otro lado, al igual que en otras zonas españolas y novohispanas, la familia jugó un papel relevante en el desarrollo de esta profesión, aunque resulta difícil cuantificar sus efectos por la imprecisión de las fuentes documentales a la hora de señalar el parentesco entre los diferentes ordinarios. La percepción obtenida sobre la actividad de los ordinarios nos aproxima a una ciudad que seguía ofreciendo un adecuado abastecimiento a sus estudiantes, tanto en el avituallamiento de víveres, como de libros y dinero, gracias a la presencia periódica de estos transportistas.

Por otro lado, frente a la impresión que se obtiene de las Respuestas Generales del Catastro del Marqués de la Ensenada sobre la localidad salmantina, nos encontramos con una urbe más activa en el ámbito de las transacciones y del abastecimiento que la mostrada por esta documentación. El número reducido de ordinarios avecindados que refleja esta fuente histórica para Salamanca –cinco en total–, o la carencia de mercaderes al por mayor que subraya, minusvalora el dinamismo apreciado en el intercambio de productos y del transporte de personas realmente existente y del que participaron estos ordinarios. Los libros de matrícula y los contratos de los protocolos notariales constatan la presencia de poco más de un centenar de rutas por las que se desplazaron alimentos, libros o ropa –entre otras mercancías– a lo largo de la primera mitad del siglo XVIII.

BIBLIOGRAFÍA

ALONSO ROMERO, María Paz "El fuero universitario, siglos XIII-XIX", en Luis Enrique RODRÍGUEZ-SAN PEDRO BEZARES, (Coord.). *Historia de la Universidad de Salamanca,* Vol. II, *Estructuras y flujos,* Salamanca, Universidad de Salamanca, 2004, págs. 161-188.

ARTOLA, Miguel, *Salamanca. 1753. Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada,* Madrid, Tabapress, 1991.

BEHLEN, Beatrice, *Pomp and power. Carriages as status symbols*, Londres, Museo de Londres, 2009 (actas no publicadas).

BERNARDOS SANZ, José Ubaldo, *Trigo castellano y abasto madrileño. Los arrieros y comerciantes segovianos en la* Edad Moderna, Valladolid, Junta de Castilla y León, 2003.

CABO ALONSO, Ángel, "La Armuña y su evolución económica, I", en *Estudios Geográficos*, vol. 16, núm. 58, 1955,

[107] En este sentido se asemejaría a la de los maragatos en el siglo XVI quienes dos siglos después volverán implicar su actividad comercial con la agraria. Laureano M. RUBIO PÉREZ, *Arrieros maragatos. Poder, negocio, linaje y familia. Siglos XVI-XIX,* León, Fundación Hullera Vasco-Leonesa, 1995, págs. 35-36.

[108] Zamora, Valladolid, Toro, Sevilla, Santiago de Compostela (Pontevedra y Orense), Ribadavia y Tuy, Plasencia, Peñaranda de Bracamonte, Oviedo, Mérida, Medina de Rioseco, Madrid, León, Córdoba y Ceclavín.

págs. 73-166 y "La Armuña y su evolución económica, II", en *Estudios Geográficos*, vol. 16 núm. 59, 1955, págs. 367-427.

CRUZ LIRA, Luisa Mercedes, *Los arrieros de la Barranca. Imágenes cotidianas,* México, Universidad de Guadalajara, 2005.

*Diccionario de Autoridade*s [Edición Facsímil], Madrid, Gredos, 1979.

FERNÁNDEZ CORTIZO, Camilo, "Arrieros y traficantes en la Galicia Rural en la época Moderna", en *Obradoiro de Historia Moderna,* vol. 17, 2008, págs. 325-352.

GALÁN DOMINGO, Eduardo, (coord.), *Historia del carruaje en España*, Madrid, Fomento de Construcciones y Contratas, 2005.

GLAVE, *Trajinantes. Caminos indígenas en la sociedad colonial. Siglos xvi-xvii,* Lima, Instituto de Apoyo Agrario, 1989.

LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias: coches, carrozas y sillas de mano, 1500-1700,* Madrid, Polifemo, 2007.

LÓPEZ VILLAVERDE, María del Carmen, "Aguadores, serenos y arrieros de Cangas de Narcea", en *Anuario de la Sociedad Protectora de la Balesquida,* vol. 2, 2017, págs. 127-146.

LORENZO PINAR, Francisco Javier e IZQUIERDO MISIEGO, José Ignacio, "El transporte universitario concertado salmantino en el siglo xvi", en *Miscelánea Alfonso IX, 2011*, 2012, págs. 345-370.

MADRAZO MADRAZO, Santos, *El sistema de comunicaciones en España (1750-1850)*, 4 vols., Madrid, Ed. Turner, 1984.

MADRAZO MADRAZO, Santos, *La Edad de las Diligencias*, Madrid, Nerea, 1991.

MADRAZO MADRAZO, Santos, "La trascendencia de las rutas del transporte en la España moderna", en Ángel VACA LORENZO (ed.), *La formación del espacio público. Transportes y comunicaciones*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 2001, págs. 169-190.

MARCOS RODRÍGUEZ, Florencio "Arrieros y estudiantes de la Universidad de Salamanca", en *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos,* LXXV, vols. 1-2 (1968-1972), págs. 149-181.

MATO DÍAZ, Ángel, *La sociedad rural en el concejo de Ponga (1750-1930): Labradores, pastores, madereros y arrieros,* Oviedo, Universidad de Oviedo, 2010.

MUÑOZ NAVARRO, Daniel y URZAINQUI SÁNCHEZ, Daniel, *El Camino Real de Valencia a Castilla, s. xv-xviii. El Camí de Requena, un itinerario histórico,* Valencia, Generalitat Valenciana, 2011.

MUSET I PONS, Assumpta, "Los arrieros y negociantes del Calaf y Copons y su implantación en el mercado español en el siglo xviii", en *Revista de Historia Industrial*, vol. 8, 1995, págs. 193-210.

PERÁN TORRES, Gregorio, *Los caminos de Cataluña en la primera mitad del siglo xviii. Una estructura viaria preindustrial,* Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1988.

POLO RODRÍGUEZ, Juan Luis, *La Universidad salmantina del Antiguo Régimen (1700-1750)*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 1995.

RINGROSE, David R., "Transportation and Economic Stagnation in Eighteenth Century Castile", en *The Journal of Economic History*, 28-1, 1968, págs. 51-79.

RINGROSE, David R., *Los transportes y el estancamiento económico en España (1750-1850),* Madrid, Tecnos, 1972.

ROCHE, Daniel (dir.): *Les écuries royales du xvi^e^ au xviii^e^ siécle.* París, Ass. Academie Art Equestre, 1998 y *Voitures, chevaux et attelages du xvi^e^ au xix^e^ siècle.* París, Association pour l'Académie d'Art Equestre de Versailles, 2000.

RODRÍGUEZ DÍAZ, Elena E. "Carreteros y arrieros de Sajambre. El intercambio de mercancías en la montaña oriental leonesa (ss. xvi-xviii)", en *Estudios Humanísticos. Historia*, vol. 14, 2015, págs. 39-71.

RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, Ángel, "La articulación del territorio Salmantino en la Edad Moderna", en José Luis MARTÍN, (dir.), *Historia de Salamanca. III. Edad Moderna,* Salamanca, Centro de Estudios Salmantinos, 1998, págs. 17-59.

RODRÍGUEZ-SAN PEDRO BEZARES, Luis Enrique, (coord.). *Historia de la Universidad de Salamanca,* Vol. II, *Estructuras y flujos,* Salamanca, Universidad de Salamanca, 2004, págs. 161-188.

RUBIO PÉREZ, Laureano M., *La burguesía maragata. Dimensión social, comercial y capital en la Corona de Castilla durante la Edad Moderna,* León, Universidad de León, 1995.

RUBIO PÉREZ, Laureano M., *Arrieros maragatos. Poder, negocio, linaje y familia. Siglos xvi-xix,* León, Fundación Hullera Vasco-leonesa, 1995.

SICA, Gabriela, "Del tráfico caravanero a la arriería colonial indígena en Jujuy. Siglos xvii y xviii", en *Revista de Transporte y territorio,* vol. 10. 2003, págs. 23-39.

SUÁREZ ARGÜELLO, Clara Elena, *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo xviii,* Tlalpan, Ediciones de la Casa Chata, 1997.

ANEXO

Tabla 2. Ordinarios que trabajan para la Universidad de Salamanca (1700-1750). Relación por vecindad declarada

Apellidos y nombre	Vecino de	Ordinario de
Fernández Franco, Juan	Alcántara	Castuera
Martín Parro, Juan	Alcántara	Alcántara
Poblador Portal, Blas	Aldeanueva de la Vera	1-Plasencia, 2-Aldeanueva de la Vera y Jaraíz de la Vera
García, José	Arcediano	Zaragoza
Granda, Francisco	Arroyo del Puerco	Arroyo del Puerco
Jiménez, Narciso	Arroyo del Puerco	Arroyo del Puerco
Pajero, Francisco Javier	Arroyo del Puerco	Arroyo del Puerco
Conde, Pedro	Ávila	Ávila
Herrero, José de	Béjar	Béjar
Alonso Castellanos, Juan	Brozas	Brozas
Marcos, Miguel	Brozas	Brozas
Matías, Miguel	Brozas	Brozas
Paniagua Fanego, Andrés	Brozas	Brozas
Flores Paniagua, Andrés	Brozas o Sevilla	Brozas
Bajo de Menxibar, Fernando	Cabezuela del Valle	Cádiz y Jerez de la Frontera
Burrero (Borrero), Juan	Cabezuela del Valle	Cabezuela del Valle
García de Gabriel, Juan	Cabezuela del Valle	1-Cabezuela del Valle y Navaconcejo 2-Cabezuela del Valle, Navamuel y otras villas de Extremadura
González Serradilla, Lorenzo	Cabezuela del Valle	Almagro y Miguelturra
Martín Pato, Francisco	Cabezuela del Valle	Toledo
Martín, Matías	Cabezuela del Valle	Torremilano
Muñoz, Lorenzo	Cabezuela del Valle	Almodóvar del Campo
Pato, Francisco Manuel	Cabezuela del Valle	Toledo
Sánchez del Rincón, Francisco	Cabezuela del Valle	1-Ávila, Bonilla de la Sierra y Piedrahíta, 2-Ávila, Piedrahita y Villafranca de la Sierra
Torres, Francisco de	Cabezuela del Valle y Herrero	Calatrava
García, Martín	Cáceres	Cáceres
Paredes, Andrés	Cáceres	Cáceres
Picón, Sebastián	Cáceres	Cáceres
Yguero, Benito	Cáceres	Cáceres

Carbajal, Francisco	Cadalso	Gata
Carvajal, Patricio	Cadalso	1-Gata, Torre de Don Miguel, Cadalso y Robledillo de Gata, 2-Córdoba
García de la Prieta, Bartolomé	Campanario	Campanario, Cabeza de Buey y La Coronada
García de la Prieta, Francisco	Campanario	1-Campanario, 2-La Serena, 3-Villanueva de la Serena
García de Mora, Francisco	Campanario	1-Campanario, 2-Villanueva de la Serena
Gómez Barbudo, Diego	Campanario	1-Hinojosa del Duque, 2-Córdoba
Hernández del Puerto, Diego	Campanario	Badajoz
Martín del Puerto, Diego	Campanario	Badajoz
Miranda, Diego de	Campanario	Badajoz
Trenado Menor, Juan	Campanario	Cabeza de Buey
Trenzio, Juan	Campanario	Campanario, Cabeza de Buey y La Coronada
Cáceres, Alonso de	Cañaveral	Mérida
Cáceres, Juan	Cañaveral	Mérida
Fernández, Roque	Cañaveral	Badajoz
Carrero, Diego	Casar de Cáceres	1-Casar de Cáceres, 2-Cáceres
Soriano, Benito	Casas-Ibáñez	Valencia
Caballero de Tena, Juan	Castuera	1-Castuera, 2-Castuera y Monterrubio de la Serena
Fernández Franco, Juan	Castuera	Castuera
Rodrigo, Manuel	Castuera	Llerena
Romero, Manuel	Castuera	Llerena
Borrero Prior, Juan	Ceclavín	Ceclavín
González Pizarro, Antonio	Ceclavín	Ceclavín
González Prieto, Pedro	Ceclavín	Ceclavín
González, Francisco	Ceclavín	Ceclavín
Justas, Cristóbal	Ceclavín	Ceclavín
Martín Herrero, Francisco	Ceclavín	Ceclavín
Rodríguez Carbajo, Juan	Ceclavín	1-Ceclavín, 2-Alcántara
Rodríguez Lorca, Francisco	Ceclavín	Córdoba
Rodríguez Soria, Francisco	Ceclavín	Coria
Rodríguez,? Fco	Ceclavín	Ceclavín
Sánchez Revollo, Fco	Ceclavín	1-Ceclavín, 2-Alcántara
Maestre, Francisco	Cervantes	Puebla de Sanabria
Zid, Domingo	Cional	Xinzo de Limia, Verín y Monterrey

Campo, Pedro	Coria	Coria
González, Francisco	Coria	Coria
Gómez del Moral, Juan	Cortiguera	Cortiguera y Villarcayo
Moral, Juan del	Cortiguera	1-Cortiguera y Villarcayo, 2-Sedano
Martín, Francisco	Descargamaría	1-San Martín de Trevejo, 2-Trevejo
González Correa, Juan	Don Benito	Medellín
Gordillo, Francisco	Don Benito	Don Benito
Martín Gordillo, Francisco	Don Benito	Don Benito y Medellín
García, José	El Barco de Ávila	1-Ciudad Real y Almodóvar del Campo, 2-Ciudad Rodrigo
González Talavera, Jacinto	El Barco de Ávila	El Barco de Ávila
Alcolao, Manuel	El Toboso	Cuenca y Huete
García Cuéllar, Fernando	Fuente del Maestre y Zafra	Fuente del Maestre y Zafra
González Izquierdo, Silvestre	Garrovillas	Garrovillas
Guillén, Alonso	Garrovillas	Garrovillas
Portillo Guilén, Alonso	Garrovillas	Garrovillas y Cáceres
Arias, Juan	Guareña	Guareña y Medellín
Aillán (Ayllán, Yllán), Isidro	Guijo de Galisteo	Guijo de Galisteo
Aylón, Pedro de	Guijo de Galisteo	Coria y Galisteo
García de Álvaro, Juan	Herguijuela de la Sierra	Jerez de la Frontera
García Fernández, Pedro	Herguijuela de la Sierra	Sevilla
García Herrero, Juan	Herguijuela de la Sierra	Sevilla
García, Pedro	Herguijuela de la Sierra	Sevilla
Gómez de la Canal, Juan	Herguijuela de la Sierra	Orense y Santiago de Compostela
Gómez Noriega, Sebastián	Herguijuela de la Sierra	Tuy
Gómez, Francisco	Herguijuela de la Sierra	1-Santiago de Compostela y Orense, 2-Tuy
González, Juan	Herguijuela de la Sierra	Tuy
Hernández García, Pedro	Herguijuela de la Sierra	Sevilla
Herrero, Domingo	Herguijuela de la Sierra	La Coruña
Mangas, Juan	Herguijuela de la Sierra	Oviedo
Martín Guerro, Francisco	Herguijuela de la Sierra	Sevilla
Parra, Francisco de la	Herguijuela de la Sierra	Sevilla
Pascual Hernández, Pedro	Herguijuela de la Sierra	1-Tuy y Ribadavia, 2-Santiago de Compostela
Pascual Hernández, Santos	Herguijuela de la Sierra	Santiago de Compostela
Pascual Hernández, Tomás	Herguijuela de la Sierra	Santiago de Compostela y Orense

Vasco Parra, Manuel	Herguijuela de la Sierra	Lugo y La Coruña
Vasco Parra, Simón	Herguijuela de la Sierra	Santiago de Compostela, Orense y Pontevedra
Gil, Juan	Hinojosa del Duque	Pozoblanco
Alonso Chamorro, Francisco	Hoyos	Hoyos
Crespo, Juan	Hoyos	Hoyos
Durán Benito, Antonio	Hoyos	Hoyos
Delgado, Francisco	Jerte	Jerte y Tornavacas
Barco Parra, Manuel	La Alberca	Santiago de Compostela, Orense y Pontevedra
Fernández de Valbuena, Francisco	La Alberca	Toledo
Fernández de Valbuena, Juan	La Alberca	León
Fernández de Valbuena, Luis	La Alberca	León
Fernández Lozano, Juan	La Alberca	León
Fernández, Juan	La Alberca	León
Gómez de Valbuena, Fernando	La Alberca	Bilbao
Gómez de Valbuena, Francisco	La Alberca	La Coruña
Gómez del Puerco, Agustín	La Alberca	1-Astorga, Villafranca del Bierzo, Ponferrada, La Bañeza y Benavente 2-Monforte de Lemos
Gómez Sancho, Francisco	La Alberca	Oviedo
González de Sans.º, Marcos	La Alberca	Granadilla
González, Agustín	La Alberca	Oviedo
González, Marcos	La Alberca	Granadilla
Hernández de Araújo y Sotelo, Juan	La Alberca	León
Hernández de Valbuena, Francisco	La Alberca	Oviedo
Hernández Lozano, Juan	La Alberca	León
Hoyos, José de los	La Alberca	León
Lozano, Juan	La Alberca	León
Mangas, Francisco	La Alberca	León
Mangas, Juan	La Alberca	1.Oviedo 2-León
Pérez de Clara, Domingo	La Alberca	Villafranca del Bierzo
Pérez de Valbuena, Francisco	La Alberca	Oviedo
Pérez, Domingo	La Alberca	Villafrancadel Bierzo y Astorga
Puerto, Agustín del	La Alberca	1-Santiago de Compostela, Pontevedra 2-Villafranca del Bierzo, Astorga
Puerto, Esteban	La Alberca	Coria, Santiago de Compostela y Lugo

Puerto, Juan	La Alberca	Santiago de Compostela, Orense, Pontevedra y Sevilla
Vasco Parra, Manuel	La Alberca	Santiago de Compostela, Pontevedra y Orense
Hernández Blanco, José	La Hinojosa (Hinojosa de Duero?)*	Miranda do Douro y Bragança
Gómez, Bartolomé	La Hinojosa de Córdoba (Hinojosa del Duque?)*	La Hinojosa*
Martínez, Juan	La Robleda (Robleda, Sanabria?)*	Monforte de Lemos y Ribadavia
Clavero, Francisco	La Vellés	Bilbao
García, Alonso	La Vellés	Soria y Ágreda
García, Manuel	La Vellés	Osma
Labero, Francisco	La Vellés	Bilbao
Marcos, Manuel	La Vellés	Orduña
Marcos Martín	La Vellés	1-Orduña y señorío de Vizcaya 2-Orduña y San Sebastián
Marcos, Pedro	La Vellés	San Sebastián
Tardáguila, Francisco	La Vellés	Vitoria, Burgos, Bilbao, Balmaseda y Villarcayo
Tardáguila, Francisco (Menor)	La Vellés	Balmaseda
Tardáguila, Juan	La Vellés	Vitoria
Tardáguila, Martín	La Vellés	Burgos y Vitoria
Hernández, Bartolomé	Medina de Rioseco	Medina de Rioseco
Martín Coco, Pedro	Mérida	Mérida
Martín de Solís, Pedro	Mérida	Mérida
Solís, Pedro de	Mérida	Mérida
Camaces, Antonio	Mogarraz	Córdoba
Camaces, Fernando	Mogarraz	Lucena, Montilla y Córdoba
Fernández, Pedro Marcos	Mogarraz	Lugo
Vicente, Pedro	Mogarraz	Santander
Martín Pérez, Juan	Monforte (de la Sierra)	Granada
Martín, Juan	Monforte (de la Sierra)	Granada
Martín, Manuel	Monforte (de la Sierra)	Granada
Monforte, Juan	Monforte (de la Sierra)	Granada
Pérez, Manuel	Monforte (de la Sierra)	Alcalá la Real y Loja
Sánchez, Alonso	Monforte (de la Sierra)	La Coruña
Hernández, José	Monforte (de la Sierra)	Granada
Flores, Agustín	Montánchez	Montánchez

Martín Blanco, Francisco	Montijo	Montijo
Álvarez, Marcos	Monumenta	Puebla de Sanabria y Villanueva de los Infantes
Francisco, Diego	Morales de Toro	Zamora
Rodríguez, Manuel	Morales de Toro	Zamora
Viña, Manuel	Nava del Rey	Nava del Rey y Alaejos
Carrión, Francisco	Navaconcejo	Villafranca de la Sierra
González Carrión, José	Navaconcejo	El Barco de Ávila y Piedrahíta
González, Fco	Navaconcejo	El Barco de Ávila y Bonilla de la Sierra
Serrano, Lorenzo	Navaconcejo	Béjar
Esteban, Martín	Negrilla de Palencia	Pamplona
García Manjón, Francisco	Negrilla de Palencia	Logroño y Santo Domingo de la Calzada
Veluche, Alonso	Negrilla de Palencia	Madrid
Fernández, Lázaro	Otero de Sanabria	Ribadavia
García, Andrés	Palencia	Palencia
Mazariegos, Antonio	Palencia	Palencia
Ortega, Juan	Palencia	Palencia
Borrego de Dios, Lorenzo	Palencia de Negrilla	Nájera y Santo Domingo de la Calzada
Borrego de Dios, Roque	Palencia de Negrilla	Nájera y Santo Domingo de la Calzada
Salinas, Francisco	Pedrosillo el Ralo	Pamplona
Barrado, Francisco	Plasencia	Plasencia
García, Andrés	Plasencia	Plasencia
Pérez, Francisco	Plasencia	Plasencia
Pérez, Jacinto	Plasencia	Plasencia
Ranjel Peleas, Antonio	Plasencia	Plasencia
Durán, Bartolomé	Puebla de la Calzada	Puebla de la Calzada y Montijo (Priorato de León)
Martín, Juan	Puebla de Sanabria	Monforte de Lemos
Abillo, Pedro	Salamanca	Peñaranda de Bracamonte
Anillo, Pedro	Salamanca	Peñaranda de Bracamonte
Bermejo, Manuel	Salamanca	Ciudad Rodrigo
Cebrián, Cayetano	Salamanca	Ávila
Conde, Francisco	Salamanca	Madrid
Corchero, Manuel	Salamanca	Valladolid
Crespo, José	Salamanca	Peñaranda de Bracamonte
Díaz González, Juan	Salamanca	Madrid, Toledo
Díez, Juan	Salamanca	Madrid

Fernández del Tablado, Juan	Salamanca	Madrid
Fernández, Antonio Francisco	Salamanca	Madrid
Fernández, Bartolomé	Salamanca	Peñaranda de Bracamonte
Fernández, Francisco	Salamanca	Madrid
Fernández, Gaspar Francisco	Salamanca	Madrid
Fernández, Juan	Salamanca	Madrid
García, Pedro	Salamanca	Sevilla
Gómez Blanco, Andrés	Salamanca	Astorga, Villafranca del Bierzo y La Bañeza
Gómez de Teresa, José	Salamanca	Valladolid
Gómez de Teresa, Juan	Salamanca	Madrid
Gómez, Andrés	Salamanca	Astorga, Villafranca del Bierzo y La Bañeza
Gómez, Juan	Salamanca	Madrid
González, Andrés	Salamanca	Astorga
González, Juan	Salamanca	Astorga
Hernández, Bartolomé	Salamanca	Peñaranda de Bracamonte
Hernández, José	Salamanca	Peñaranda
Hernández, Juan	Salamanca	Madrid
Juan	Salamanca	Benavente?
Juanes, Antonio	Salamanca	Toledo
Martín, Miguel	Salamanca	Valladolid
Núñez Bahamonde, Francisco	Salamanca	Lugo
Pérez, Domingo	Salamanca	Madrid
Pies de la Huebra, Domingo	Salamanca	Madrid
Pies, Antonio	Salamanca	Madrid
Pies, Domingo	Salamanca	Madrid
Pies, Domingo y Antonio	Salamanca	Madrid
Pies, Francisco	Salamanca	Madrid
Rey, Francisco del	Salamanca	Madrid
Rodríguez, Miguel	Salamanca	Valladolid
Valbuena, Francisco de	Salamanca	Astorga
Zibrián, Cayetano	Salamanca	Ávila
Fresco, Manuel	Salamanca o Toro	Toro
García, Domingo	San Bartolomé de Fozara*	Granada
San Román, Pedro	San Gil (diócesis de Astorga)*	1-Córdoba 2-Astorga
López, Francisco	San Juan de...*	San Juan de... *

García Rivero, Domingo	San Mamés de Vilar don Luis*	Granada
Frade Mateos, Juan	San Martín de Trevejo	San Martín de Trevejo
López de la Salada, Francisco	San Martín de Trevejo	San Martín de Trevejo
Rodrigo, Diego	San Miguel de Jilade (Guillade)*	Astorga y Villafranca del Bierzo
Fernández Deza, Gil	San Salvador (diócesis de Orense)*	Ceclavín
García, Antonio	Santiponce (Sevilla)	Santiponce y La Algaba
Fernández Serrajón, Juan	Serradilla*	Trujillo
Estévez, Francisco	Toro	Toro
García, Manuel	Toro	Toro
Rodríguez, Manuel	Toro	Toro
Gil Guillén, Diego	Torrejoncillo	1-Coria 2-Córdoba
Guillén, Diego del	Torrejoncillo	Córdoba
Sánchez Neila, Juan	Torrejoncillo	Coria
Fernández, García	Torremocha	Torremocha
Guerrero, Francisco	Trujillo	Trujillo
Riesco, Domingo	Valdespino (León)	1-Tuy y Ribadavia, 2-Vigo y Ribadavia
Camisilla, Luis?	Valladolid	Valladolid
Corchero, Pedro	Valladolid	Valladolid
Sánchez Corchero, Pedro	Valladolid	Valladolid
Sánchez, Pedro	Valladolid	Valladolid
Barroso, Francisco	Vallecas	Toledo
García, Domingo	Vilar*	Granada
Rodríguez, Juan	Villafranca del Bierzo	León, Villafranca del Bierzo
Galván, Punciano o Pinciano	Villamiel o Ciudad Rodrigo	1-Gata, 2-Villamiel
Gallego, Francisco el mozo	Villanueva de la Serena	Castuera
Muñoz, Miguel	Villanueva del Campillo	Toledo
Hernández Blanco, José	Villarejo*	Ávila, Lisboa
Hernández, Cristóbal	Villares de la Reina	Medina de Rioseco
Sánchez Carrasco, Alonso	Villares de la Reina	Toro
Sánchez Carrasco, Francisco	Villares de la Reina	Medina de Rioseco
Toribio, Cristóbal	Villares de la Reina	Medina de Rioseco
Toribio, Manuel	Villares de la Reina	Medina de Rioseco
Castro, Agustín de	Xunqueira de Ambía	Monterrey
Rodríguez, José	Zafra	Zafra, Badajoz y su partido
Caballero, Juan	Zalamea de la Serena	Zalamea de la Serena

Gómez, Diego	Zalamea de la Serena	Zalamea de la Serena
González, Diego	Zalamea de la Serena	Zalamea de la Serena
González, Francisco	Zalamea de la Serena	1-Zalamea de la Serena, 2-Pozoblanco y Los Pedroches
Moreno, Diego	Zalamea de la Serena	1-Zalamea, 2-La Serena
Alonso, Atilano	Zamora	Zamora
Pérez, Domingo	Zamora	Zamora
Pérez, Francisco	Zamora	Zamora
Pinzas, Juan de	Zamora	Zamora
Prieto Madruga, Juan	Zamora	Zamora
López, Mariano	Zaragoza	Zaragoza

Fuente: A.U.S. Libros de matrícula 407-458 y A.H.P.Sa. Protocolos Notariales (1700-1750). Nota: * Lugares de identificación dudosa, no localizados y/o no declarados

Tabla 3. Diferentes aspectos objeto de negociación entre estudiantes y ordinarios. 1700-1750

Destino	Duración del contrato (años)	Duración del viaje (días)	Precio del viaje según tipo (reales)				Precio de la carga por arroba (reales)	Descanso para pasto (días)	Descanso para ferias (días)	Vacaciones	Porcentaje por transporte de dinero		
			Sin determinar modo	En albardón	En albarda	En sobrecarga					Cualquier tipo	Vellón	Oro o plata
Alcalá la Real y Loja	9 (1727-36)[1]	50		180		150	16 ida-20 vuelta	40			5		
Alcántara	6 (1708-14)	30		45[109]*	30*		4	30				3	2
Alcántara y S. Vicente	9 (1731-40)	30-35		45[110]*	30*		4	30				3	2
Almagro y Miguelturra	9 (1727-36)	30-40		100		80	12	40					
Almendralejo[111]	9 (1732-41)	3 viajes al año		60*[112]		35*	7				4		
Almodóvar del Campo y Ciudad Real	9 (1727-36) (1740-44)	30-40		100		80	12	40				3	1,5
Arroyo del Puerco	4-9 (1727-36) (1744-50)	15-30	33*				5					3	S.M.
Astorga, Benavente y La Bañeza	6 (1708-14)	15		60*		50*	8	30				6	3
Astorga, Benavente, La Bañeza, Ponferrada y Villafranca del Bierzo	9 (1737-46)	S.D.		60* 24* 40* S.D. 80*		50* 20* 30* S.D. 60*	8 6 7 S.D. 10				3		
Astorga, Benavente, La Bañeza y Villafranca del Bierzo	4 (1743-47)			70* 24* S.D. 40* 80*		50* 20* S.D. 30* 60*	8 6 S.D. 7 10				3 2 S.D. S.M. 2-3		
Ávila (1727, 1732)[113]	4 (1736-40) (1742-50)	S.D.		30*		20*	3	30			2		
Badajoz (1736-38)	4 (1741-45)	60		110		60	9					3	2

Badajoz y Zafra	9 (1724-33)	40		110		60	9					3	2
Barco de Ávila (1739; 1744-47)	9 (1728-37)				15*	12*	3	30			2		
Béjar	4-9 (1720-29) (1733-49)	7-8		20-25*		12*	2-3	20-30	8			1,5-3	1-2
Bilbao y Vizcaya (1707-10; 1712-13; 1716; 1733; 1735;1737-39; 1746-47; 1749)	9 (1723-32)	30		180		120	9	40			3		
Burgos y Vitoria (1701-02; 1705; 1707-08; 1710; 1712)	4-9 (1723-32) (1734-38) (1740-44) (1749-50)	30-46	80*	180	80*	120	9 7,5	30-40			2	5	3
Cabezuela[114] (1721; 1725; 1737-38; 1743; 1747)	9 (1727-36)	30-40		20*		15*	3	30			2		
Cáceres (1702; 1705; 1708; 1737)	4-6 (1708-14) (1745-50)	30		44*	33*		5	30				3	S.I.
Calatrava (1734-36; 1744)	4 (1738-42) (1745-49)	60	50				8	40				3	2
Campanario[115]	4-9 (1724-33) (1740-48)	3 viajes año			50-65	50	7,5-8				3		
Casar de Cáceres	6 (1701-7)	15-30	33*				5					3	
Casatejada	4 (1737-41)	30		22*		16*	S.D.	30				3	2
Castuera	6 (1708-14) (1742-48)	3 veces año		80	60	50	10	30				4	3

Ceclavín (1700-01, 1703-05; 1707-23; 1734, 1736)	4-9 (1724-33) (1744-50)	30	40	30		4	40		5	4	3
Córdoba (1700-04; 1726; 1737-08; 1741; 1743-45)	4-6-9 (1705-11) (1727-36) (1746-50)	40	200		100-150	15 18 ida 20 vuelta	40		5	5	3
Coria (1700; 1710; 1712; 1726-27; 1741-42)	4 (1733-37) (1746-50)	30	40-44*	30-30*		4-5,5	30-40			3	2-3
Coria y Guijo de Galisteo	4 (1743-47)	30	40	30		4	40			3	2
Cortiguera[116]	9 (1719-28)	30	160*		100*	8	40			3	2,5
Cuenca y Huete	4-9 (1741-50)	30	68	56		9	30		3		
Don Benito (1732; 1734-36; 1738-39)	4 (1741-45)	30	50*		33*	5	20		3		
Gata (1733-34, 1736; 1738-39)	4 (1745-50)	30	50*	33*		5	20		3		
Gata[117]	3 meses (1745)	30	50*	33*		5			3		
Granada (1705-07; 1710; 1721-23; 1725-26; 1743-44; 1749)	9 (1727-36)	50	180*		150*	16 ida- 20 vuelta	40		5		
Guadalupe[118]	4 (1749-53)	3 veces año	70		55[119]	8	30			4	3
Guareña[120]	4 (1746-50)	30	50*	33*		8	20		3		
Jaraiz de la Vera (1702)	6 (1703-9)	30	20		15	4	30			3	2
Jerez de la Frontera[121] (1703-04)	4 (1740-48)	40	110		90	15	30		3		
La Bañeza, Benavente, Ponferrada y Villafranca (1703-05)	9 (1716-36)	15	60		40	8 10	30			6	2 4

La Bañeza, Ponferrada, Santiago y Lugo	4 (1744-48)	46		100 150		100	12 14	30		3		
La Coruña	4-9 (1700-9) (1742-46)	30-40		150-200		120-150	13-18	30-60			5	2-3
La Coruña y Lugo (1720)	9 (1727-36)	30-40		100		80	11	40		3		
La Hinojosa (1738; 1740; 1742-43)	4 (1749-50)	Sin determinar										
La Hinojosa[122]	4 (1745-49)	3 viajes mínimo		68	53		8	40		3		
La Nava[123]	4 (1736-40)	30 y 3 veces año	18				3				2	1
Las Brozas (1703-05)	4-9 (1721-30) (1736-45)	15-30 30-35	33*	45*	30*		4-5	30			3	2 y S.M.
Las Garrovillas (1707; 1710-14; 1716)	4-9 (1731-41)	30		22	15		5,5	20		3		
León (1700-02; 1704-05; 1709; 1711; 1713; 1714; 1733-36)	4-9 (1715-31) (1748-50)	15		45*-66*	30*-44*		4-8	30-45		3	3	2
Lisboa	9 (1732-41)	60		200		160	16	60		5		
Llerena y Berlanga (1710)	4-6 (1708-14) (1739-48)	S.D. Y 30		80*		60*	7	30			5-8	3
Lucena[124]	9 (1727-36)	40		200	150		15	40		5		
Los Hoyos	4 (1740-50)	30 y 3 veces año		30	20		4	30		3		
Madrid (1701-05; 1745-48)	4-6-9 (1706-30) (1732-43) (1749-50)	17		65*-75-80		50*-55	6-8	20-30		3-5	8	3
Medellín y Guareña	4 (1750)	30		50*	33*		8			3		

Medellín[125] (1701;1713; 1736-38; 1744-45)	8 (1703-11)	3 veces año	50				8				2		
Medina de Rioseco (1700; 1713; 1715; 1727; 1729; 1734-36; 1750)	9 (1703-12) (1717-26) (1737-49)	8, 15-18 y 15-30	20-22*	22*-24		18	4	20-30	8			3-4	1,5-2
Mérida (1738-41)	4-9 (1703-12) (1723-32) (1742-50)	3 veces año	60-70*		35*		7				4		
Miranda do Douro y Bragança	3 (1719-22)	30		36*	26*		5	30				3	2
Monforte de Lemos y Ribadavia (1750)	4 (1737-41)	40		120*		80*	10	30				1,5	1
Montánchez[126]	4 (1747-50)	3 viajes año		70*		35*	7				4		
Montánchez y Torremocha (1750)	4 (1744-48)	3 veces año			60	45	5	S.D.				3	2
Montijo (1734)	4 (1737-41) (1744-48)	3 veces año		60*-70*		35	7				4		
Montijo y Puebla de la Calzada	9 (1724-33)	3 veces año		70*		35*	7				4		
Orduña	4 (1742-50)	30		180		120-130	9	40			3		
Orduña y San Sebastián (1737;1739)	4 (1741-45)	30		180		120	9	40			3		
Osma y El Burgo	4 (1737-41)	30	80				9				2		
Oviedo (1700; 1702-05; 1707-10)	9 (1712-36) (1748-50)	30		78*-132		50*-100	13	30-35		30		4-4,5	2-3
Palencia	4-8-9 (1724-41) (1750)	10	24*	70		30-50	5-6	30			3	3	1,5-2

Pamplona (1735-36)	4 (1737-41)	3 viajes año		150		100	14	40			3		
Peñaranda de Bracamonte (1710; 1712-15; 1717)	4-9 (1700-09) (1733-42) (1746-50)	8	10	15	10	7-10	1,5-2	20-21-24			S.D.	1,5-2-3	1-1,5
Piedrahíta[127] (1733)	4 (1736-43)	S.D.		20*		15*	3	30					
Plasencia (1719-25)	4-6-9 (1701-07) (1712-18) (1731-48)	30		50*	33*		5	20			3		
Pozoblanco y Los Pedroches (1737)	4 (1747-50)	3 viajes		75	60		12				3		
Puebla de Sanabria[128] (1735-06; 1738-39)	4 (1747-50)	46		150		100	5					3-3,5	2
Ribadavia	4 (1750)	40		120*		80*	10	30				1,5	1
Ribadavia y Tuy	4-6-9 (1702-36) (1743-47)	40-46		132-200	132-150	100-150	14-18	30		30	3	3-5	3
Ribadavia y Vigo	4 (1745-49)	46		150		100	14	30		30	3		
San Martín de Trevejo	4 (1742-50)	30		30	20		3	30				3	1,5
San Sebastián	4 (1737-41)	30		180		120	9				3		
Santander	4 (1750)	40		80		50	15	40				5	3
Santiago de Compostela (1712-16; 1719-20)	3-4 (1723-26) (1744-48)	45		150		100	12	30		30	3		
Santiago de Compostela y Orense (1723)	4 (1743-50)	46		150		100	14	30		30	3		

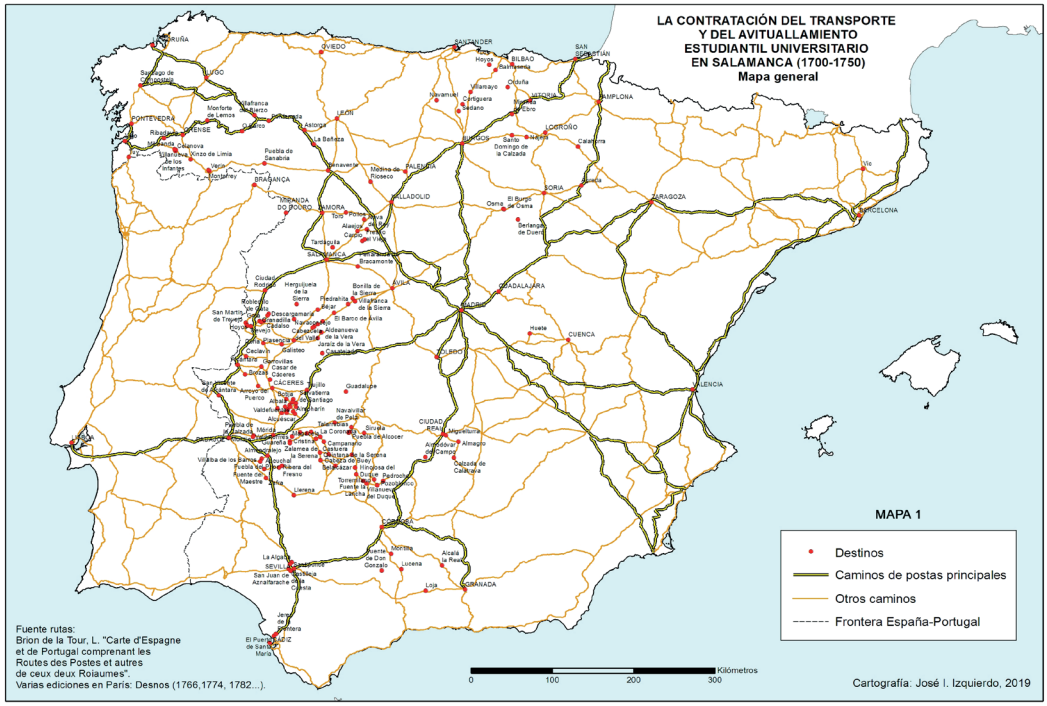
Santiago de Compostela, Pontevedra y Orense (1719; 1743; 1745-06; 1748)	4-6-9 (1700-09) (1721-30) (1732-41) (1749-50)	40-46		200 132 150	100	150 100	14-18 12-14	30		30	3	5	3
Santiponce[129] (1744)	4 (1750)	40		150*		100*	15	40			5	3	2
Sto Domingo de la Calzada y Nájera (1735; 1737-38)	4-6 (1740-48)	46		180		110	10	40				4	2
Sedano, Villarcayo y Balmaseda (1723)	4 (1737-41)	30		160		110	8	40			2,5		
Sevilla (1712; 1746-47)	4-9 (1701-11) (1719-28) (1732-45) (1748-50)	48		150*-200		100*-150	15-22	40	8			5	3
Soria, Ágreda y Navarra	4 (1737-41)	30		120		88	12	40			2		
Toledo (1705; 1715-16, 1718-19)	4-9 (1728-37) (1745-49)	40		60*	40*	40*	7,5	30				3,5	2
Toro (1705; 1707-8; 1710; 1714-15; 1719; 1722)	4-6-9 (1725-50)	15	20				3	30				3	1
Torremilano y Pozoblanco	4-9 (1728-41) (1747-50)	40		160	125		15	40			3		
Trujillo	4-9 (1714-23) (1728-39) (1744-50)	20		25*-28*	22*		7	20-30	8			3	2
Tuy y Lugo	4 (1740-50)	46		150		100	14	30		30	3		
Valencia	4 (1750-54)	40	Sin Determinar										

Valladolid (1700; 1702-03; 1705-07)	4-6-9 (1708-50)	16		22*	22*	14*	4	30	8		4	1,5
Villafranca (Badajoz) (1700-01; 1705-06; 1708-9; 1712; 1717; 1728)	9 (1732-41)	3 veces año		80	70	50	12	30			4	3
Villamiel y Los Hoyos	9 (1733-42)	30		30	20		4	30			3	1,5
Zafra (1701; 1724-30; 1732)	4 (1740-44)	60		110		70	9				3	2
Zalamea de la Serena (1704-06)	9 (1733-42)		55				8	40			3	2
Zalamea[130] (1732, 1735; 1739)	4 (1743-50)	3 veces año	50				8			3		
Zamora (1700; 1703;	4-9 (1712-26) (1733-48)	8	18*	18	20*	12*-18	3	15-30	8	3	3-5	2-3
Zaragoza y Barcelona (1737)	4 (1745-49)	3 veces año		130 200		90 120	15			3		

Fuente: Protocolos Notariales del Archivo Histórico Provincial de Salamanca. Elaboración propia.

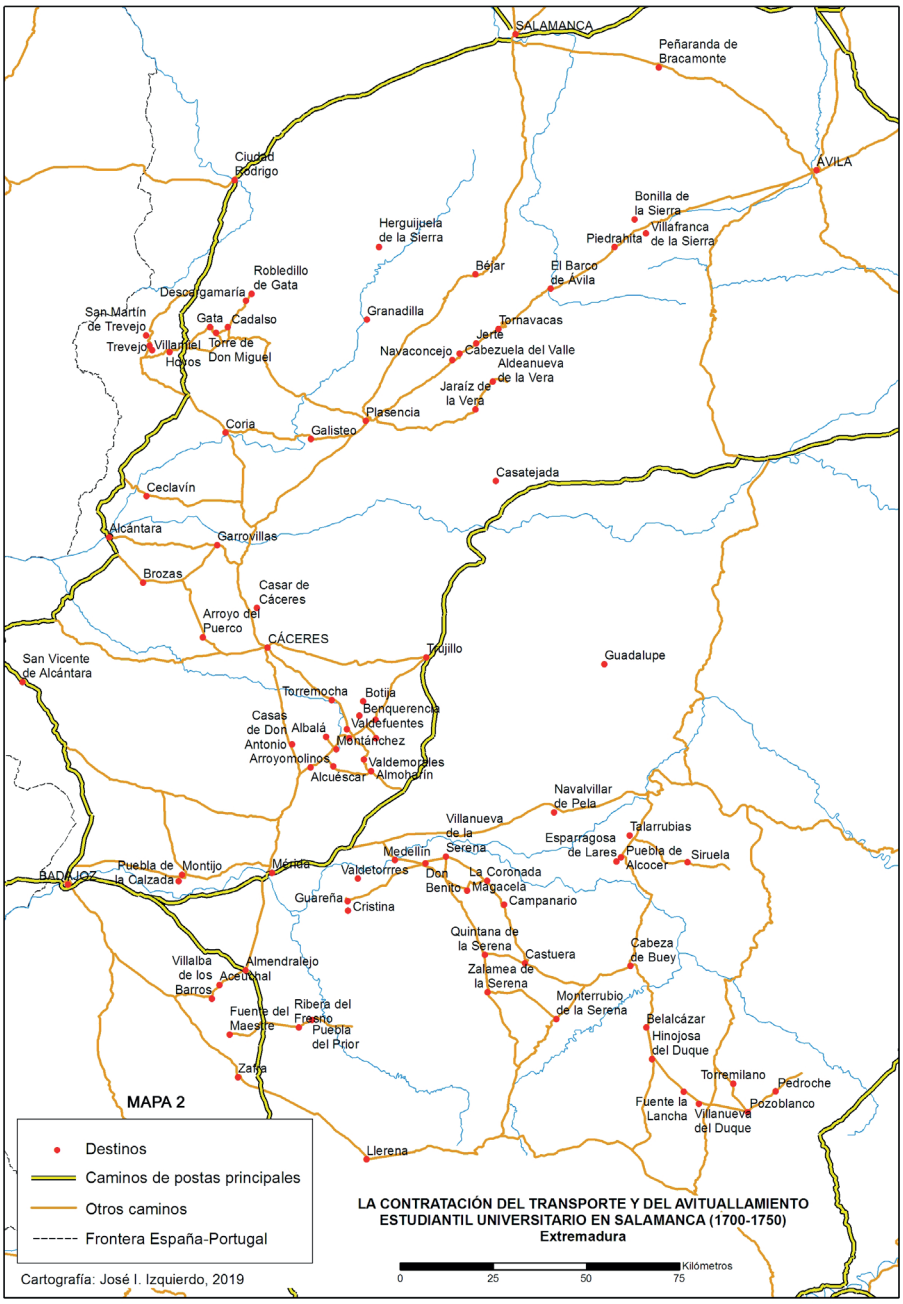
109 Entre paréntesis, años para los que existen contratos firmados por los ordinarios.
110 La presencia del * indica que el precio incluye el hato, maleta o alforja hasta determinado peso.
111 Incluye El Acebuchal, Villalba, Rivera y la Puebla.
112 Cuando aparece el asterisco se incluye la maleta o hato en el precio.
113 Entre paréntesis se insertan años en los que aparecen matriculados los ordinarios, pero no se han localizado contratos.
114 Incluye Navaconcejo, Jerte, Tornavaca y Barco de Ávila.
115 Incluye Cabeza de Buey, La Coronada, Muela.
116 Incluye Valle de Sedano, Villarcayo y Balmaseda.
117 Incluye Robledillo, La Torre y Cadalso.
118 Incluye Navalvillar, Puebla de Alcocer, Talarrubia, Siruela y Esparragosa.
119 40 reales en caballería menor.
120 Incluye Medellín, Cristina y Valdetorres.
121 Incluye Cádiz y Puerto de Santa María.
122 Incluye Belalcázar, Villanueva del Duque y Fuente La Lancha.
123 Incluye Alaejos, Pollos, Carpio y Fresno.
124 Incluye Montilla, Puente de don Gonzalo.
125 Incluye Villanueva de la Serena y Don Benito.
126 Incluye Alcuéscar, Arroyo Molino, Almoharín, Valdemorales, La Zarza, Torre de Santa María, Benquerencia, Botija, Salvatierra, Torremocha, Albalá, Casas de Don Antonio, Valdefuentes.
127 Incluye Bonilla y Villafranca de la Sierra.
128 Incluye Milmanda, Celanova y Villanueva de los Infantes (Vilanova dos Infantes).
129 Incluye La Algaba, Castilleja de la Cuesta y san Juan de Aljarafe.
130 Incluye Magacela, Quintana y Villanueva de la Serena.

Mapa 1. La contratación del transporte y del avituallamiento estudiantil universitario en Salamanca (1700-1750). Mapa general



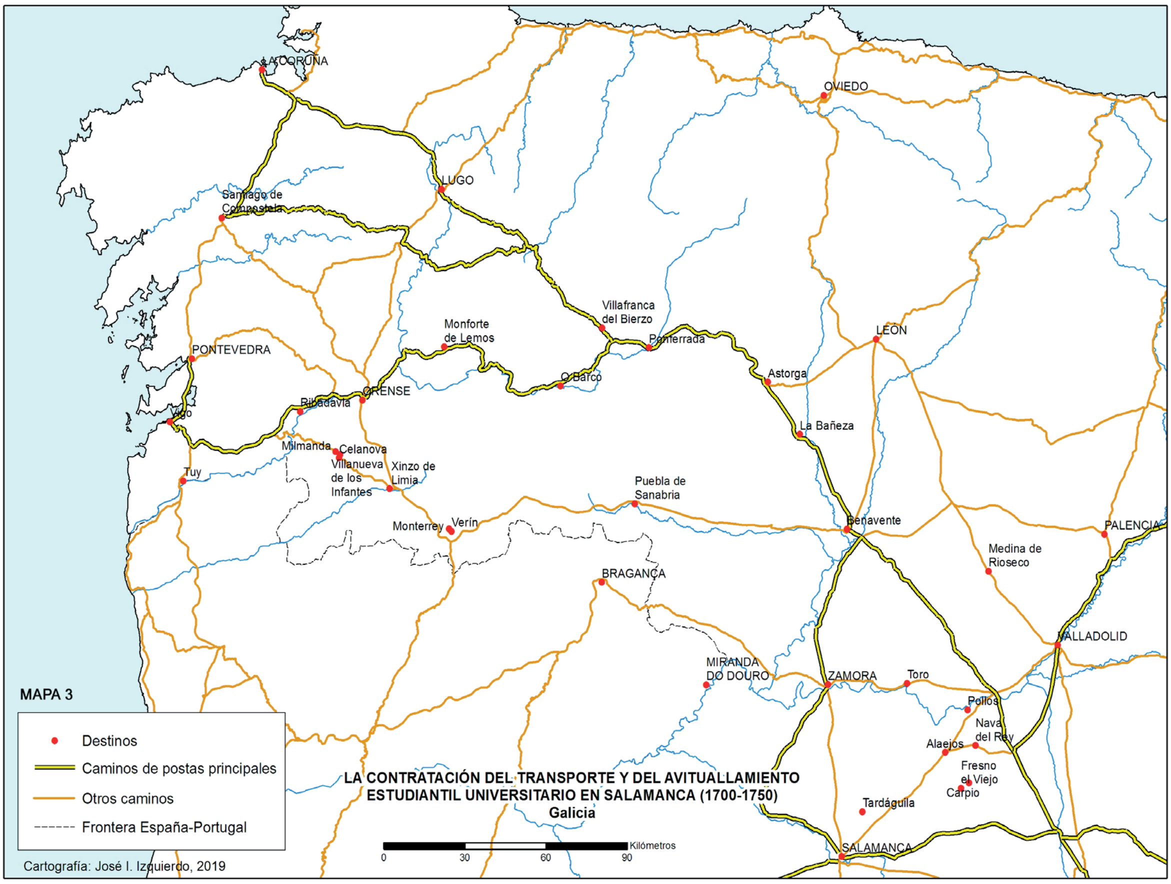
Fuente: A.H.P.Sa. Protocolos Notariales y A.U.S. Libros de Matrícula. Elaboración propia.

MAPA 2. LA CONTRATACIÓN DEL TRANSPORTE Y DEL AVITUALLAMIENTO ESTUDIANTIL UNIVERSITARIO EN SALAMANCA (1700-1750). EXTREMADURA



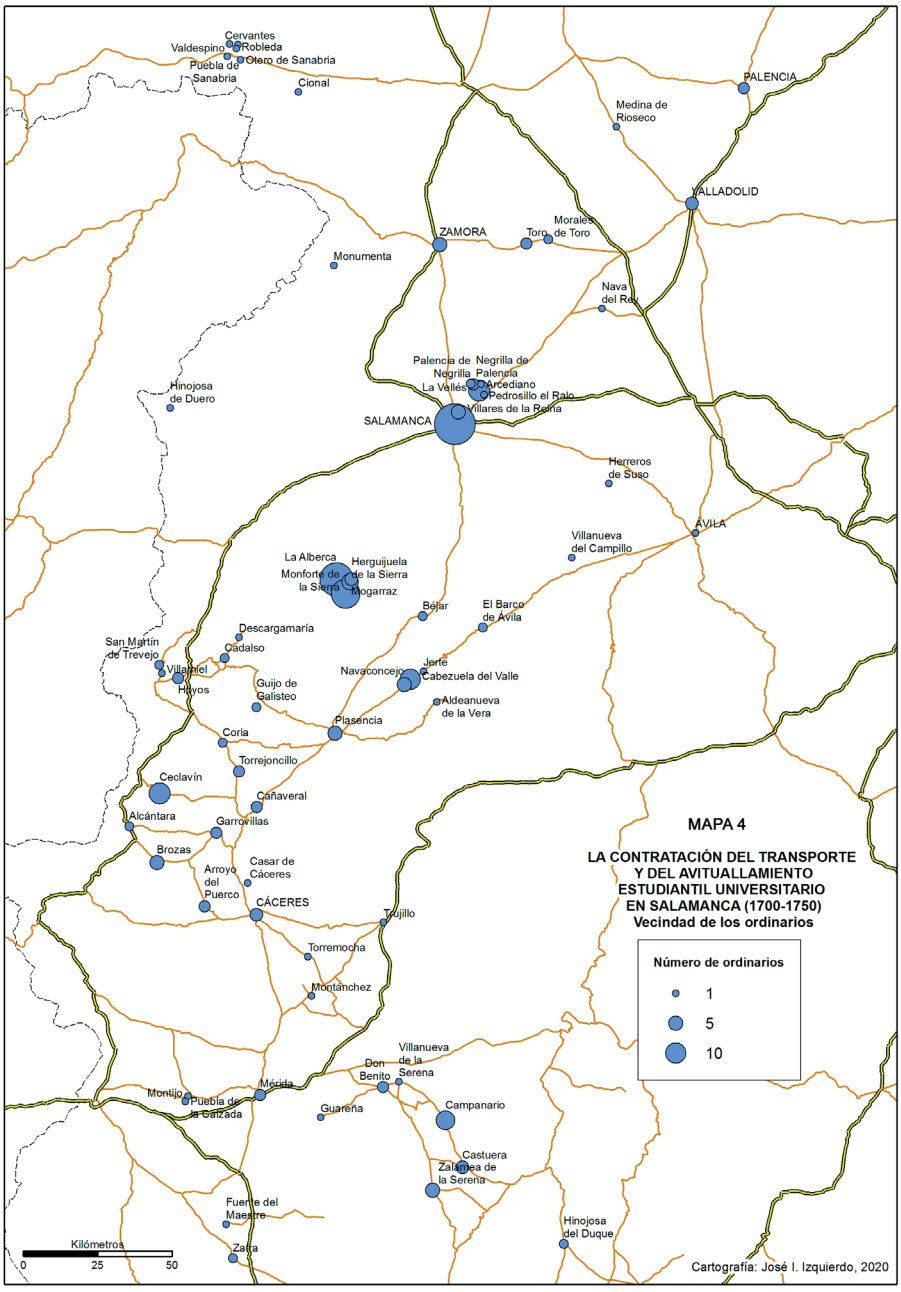
Fuente: A.H.P.Sa. Protocolos Notariales y A.U.S. Libros de Matrícula. Elaboración propia.

Mapa 3. La contratación del transporte y del avituallamiento estudiantil universitario en Salamanca (1700-1750). Galicia



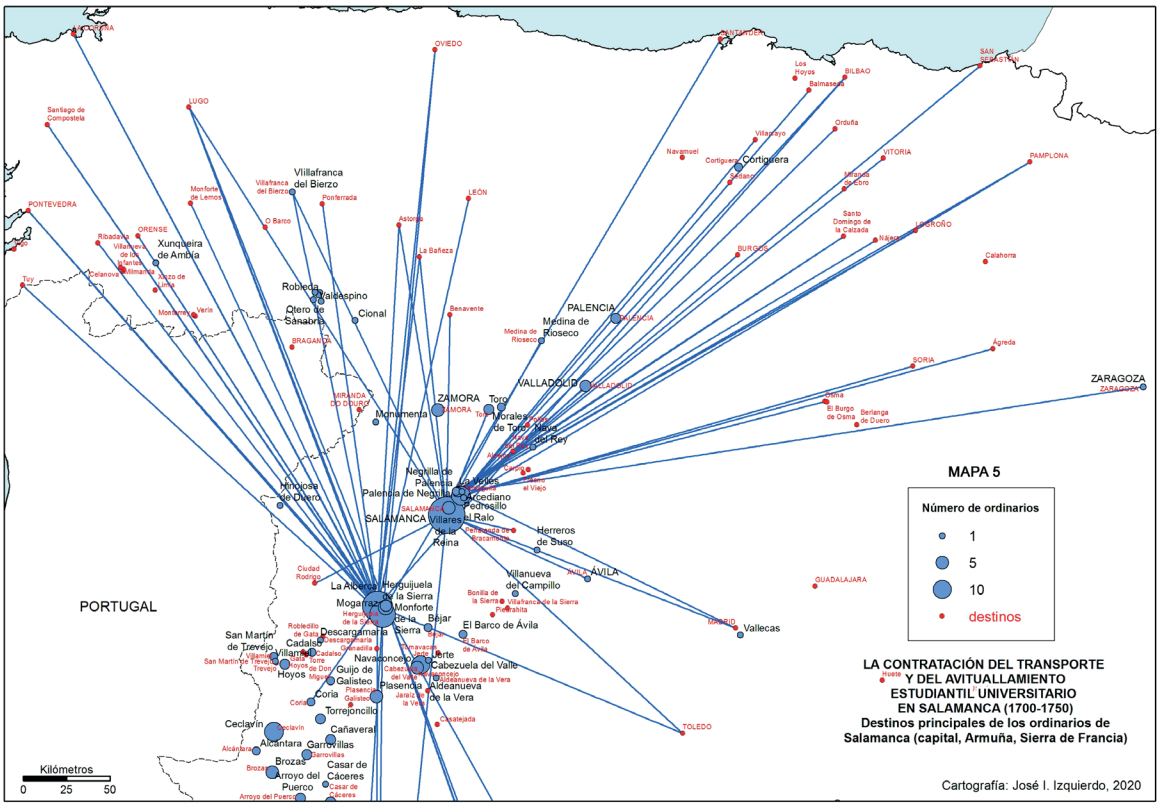
Fuente: A.H.P.Sa. Protocolos Notariales y A.U.S. Libros de Matrícula. Elaboración propia.

Mapa 4. La contratación del transporte y del avituallamiento estudiantil universitario en Salamanca (1700-1750). Vecindad de los ordinarios



Fuente: A.H.P.Sa. Protocolos Notariales y A.U.S. Libros de Matrícula. Elaboración propia.

MAPA 5. LA CONTRATACIÓN DEL TRANSPORTE Y DEL AVITUALLAMIENTO ESTUDIANTIL UNIVERSITARIO EN SALAMANCA (1700-1750). DESTINOS PRINCIPALES DE LOS ORDINARIOS DE SALAMANCA (CAPITAL, ARMUÑA, SIERRA DE FRANCIA)



Fuente: A.H.P.Sa. Protocolos Notariales y A.U.S. Libros de Matrícula. Elaboración propia.