

EXENCIONES AL SERVICIO DE BAGAJES Y ALOJAMIENTOS EN ESPAÑA HASTA EL S. XIX Y EL POR QUÉ DE LA DEROGACIÓN DE LAS MISMAS. LA CIUDAD DE JAÉN COMO EJEMPLO

Esau Rodríguez Delgado

RESUMEN: Durante siglos los soldados y ejércitos españoles han pernoctado en la casa de vecinos cuando se han desplazado o se han acuartelado en una localidad. Y además, han hecho uso de los animales de carga de los mismos vecinos para sus desplazamientos si les eran necesarios. Estas cargas denominada bagajes y alojamientos era un sistema gravosos para la población que no siempre era sufrida por todos, pues eran muchos los tipos de exenciones que afectaban hasta su fin en 1837.

PALABRAS CLAVE: Bagajes, Alojamiento, Ejército, Exención, Normativa.

ABSTRACT: For centuries Spanish soldiers and armies have spent the night at neighbours' houses when they moved or billeted on a city. Besides, they have used the neighbours' beast of burden for their movements in case of necessity. These burdens as well known as combat supplies (equipments) and billets were a burdensome system for the population who did not always suffered it, because there were several types of exemptions until their end in 1837.

KEY WORDS: Combat supplies, Billet, Army, Exemption, Policy.

INTRODUCCIÓN

Si uno lee las memorias de cualquier soldado antes del siglo XX verá cómo éste menciona las veces que dormía en la casa de algún vecino de la localidad tras el reparto de boletos por parte del sargento, y cómo esas personas tenían que alojarlos y alimentarlos. Esta situación nos parecería hoy en día una locura el que se nos obligase a acoger en nuestro hogar a unos extraños y se les alimentase durante el tiempo que fuese estipulado sin que pudiésemos negarnos, y lo que es peor, viendo como otros vecinos se libran por cuestiones normativas que no llegamos a entender. Este servicio de alojamientos está aun en nuestra legislación, aunque no se aplica desde hace años. En el mismo sentido, antes de que los ejér-

citos mejorasen su servicio veterinario y de transporte, eran normal que las localidades a lo largo del camino se viesan obligados los vecinos a alquilar, sin posibilidad de negarse, sus caballos y acémilas para uso del ejército. Podemos imaginarnos los perjuicios que podían suponer para una familia que se encontrase en un momento de siega o de necesidad de transportar productos, por ser ese su forma de vida, y más cuando otros vecinos (y otras localidades por donde no transcurriesen caminos ni vías principales) estaban exentos de este servicio impuesto.

Así pues, una situación que seguro provocaba fricciones entre vecinos y ejército, y que se vio parcialmente corregida cuando en 1837 las cortes derogaron las exenciones a estas cargas, pero no creemos que fuese por las quejas de los vecinos, así pues, ¿Cuáles fueron las causas para la derogación de las exenciones al servicio de bagajes y alojamientos?

Haremos uso de una normativa que actualmente es fácilmente accesible gracias servicio de escaneado y puesta a disposición que ha realizado Google, y que nos permite acceder a unos libros que de otra forma sólo podríamos referenciar basándonos en lo que otros escriben. Así, podemos hacer uso de Diccionarios Legislativos, o por el contrario, irnos directamente a las fuentes primarias, como son los recopilatorios legislativos que los gobiernos producían en ese momento (como encontraremos en Fernando VII o Isabel II) o Recopilaciones normativas anteriores. Todas ellas, en todo caso, fuentes primaria indispensables. En el mismo sentido, hay en dicho servicio de Google gran cantidad de libros escritos en aquella época, lo que nos permite acercarnos al pensamiento original de la época.

El método de trabajo será el de investigación cualitativa, basado en un estudio normativo que nos permita acercarnos a la situación que había en 1836 y 1837, y así poder saber en qué situaciones se daban los bagajes y alojamientos, y cómo se actuaba en cada caso, y si existían tantas dispensas a la misma, así como ver quiénes disfrutaban de las mismas. Posteriormente se analiza la situación política y social de España en esos momentos, en una guerra contra los ejércitos carlistas que el gobierno de Madrid veía cómo se alargaba sin visos de ganarse. Posteriormente analizamos la correspondencia existente del cabildo del ayuntamiento de Jaén con sus vecinos, y con organismos militares del momento. Son misivas donde se recogen necesidades, quejas y cuestiones que afectaban a una ciudad que vio pasar tropas del sur hacia el Norte para apoyar una sublevación contra el gobierno moderado, así como los lógicos movimientos y situaciones de una guerra civil e incluso, una invasión de una columna carlista que pasará por Jaén.

En la ciudad de Jaén a catorce de febrero del año del nacimiento de Jesucristo de dos mil dieciocho, día de la festividad de San Juan Bautista de la Concepción.

NORMATIVA Y PRIVILEGIOS

La normativa sobre bagajes y alojamientos data, al menos, de 1442, de los tiempos de Juan II de Castilla¹. El alojamiento era la carga que obligaba a todos los vecinos de un término municipal de acoger a su paso a la tropa real para que pernoctase en su casa; y el bagaje, la obligación de alquilar sus animales de carga a la hueste en tránsito para que se pudiese desplazar más cómodamente desde un término hasta otro marcado en un itinerario preestablecido por la autoridad militar. Como se comprenderá estas cargas afectaban sobremanera a agricultores y ganaderos, que veían en este servicio un problema para su sustento (abandono de su hogar durante los días en el servicio de bagajes, de mozos y animales de trabajo, o el alojamiento de tropas en el hogar con las ‘molestias’ que conllevaba si la cosa se alargaba), si bien, hasta el siglo XIX, será una norma que se verá afectada por un elevado número de exenciones.

Felipe V estableció la obligación de los vecinos a suministrar camas, leña, luz, aceite, vinagre, sal y pimienta a los soldados en sus alojamientos, imponiendo a quienes se negasen a prestar este servicio y estuviesen en la obligación de hacerlo una multa de un real de vellón por soldado o dos si eran de caballería².

En 1708, ante la gran cantidad de exenciones existentes en cuanto al alojamiento, se obligó a los hidalgos a acoger a la tropa:

[L]os alojamientos se hagan en las casa de los pecheros; y, ocupadas éstas, y si no bastare, se reparta en las de los hidalgos, y [...] si se necesitare de más cuarteles, pasen las justicias a suplicar a los eclesiásticos los admitan, y no obstante, si no quieren hacerlo, no se les obligue a ello [...] los oficiales y soldados, y cada uno se vaya a la casa, que se le señalare, sin permitir haya la menor tropelía, ni obligar a que en ninguna se les admita no llevando boleta, y que no se haga por el comisario ni cabo el repartimiento enviando los soldados a su arbitrio a las casas que quieran, ni los oficiales se introduzcan en las que mejor les parecieren³.

Es interesante que no se pueda obligar a los clérigos, pero también, que los oficiales no se ‘colasen’ en las que no les correspondiera, por cuanto seguro que ya había pasado en otras ocasiones.

En 1740 se fijó el número de bagajes con que los pueblos debían asistir a las tropas en sus marchas y su precio, así como el número de

acémilas a prestar y la carga que podía llevar cada una, distinguiéndose entre bagajes mayores (caballos o mulos) y menores (asnos o burros):

A cada compañía de Guardias de infantería⁴ deberán suministrarse cuando más 16 bagajes entre mayores y menores, de montar, y de carga, según los pidiese, o necesitase, por dirección del comandante, y más deberán darse 6 bagajes mayores para el Estado Mayor de cada Batallón de Guardia⁵.

La satisfacción de los bagajes, así de montar, como de carga, será por las leguas que se emplearen, al respecto el mayor de real y medio, y el menor de un real, todo de vellón, por cada legua⁶, debiendo cargar el bagaje mayor 10 arrobas castellanas⁷ y un tercio menos de este peso el bagaje menor⁸.

Toda esta normativa quedó recopilada en las llamadas Ordenanzas de Carlos III:

En el alojamiento debe entenderse la obligación de proveer, una cama para cada dos soldados, compuesta de jergón o colchón, cabezal, manta y dos sábanas, y para los sargentos colchón precisamente, luz, sal, aceite, vinagre y leña o lugar a la lumbre para guisar.

En la descomposición, desarreglo o atasco de alguna acémila o carro se ayudarán recíprocamente los criados y arrieros que estén más inmediatos, obedeciendo sin réplica cuanto el conductor general o particular les ordenare; y si no pudiese lograrse la habilitación del bagaje o carro detenido, se distribuirá la carga⁹.

Es decir, los vecinos de cualquier localidad por donde transitasen las tropas debían aportar asnos y caballos, sin posibilidad de réplica, a menos que gozasen de alguna de múltiples exenciones existentes.

⁴ Entre oficiales y tropa unos 53 hombres aproximadamente: Libro I, título II, artículo I “Formación de batallones, lugar que deben ocupar las Compañías de Granaderos, y sencillas, los Oficiales vivos, y reformados” *Ordenanzas de Su Majestad para el Régimen, Disciplina, Subordinación y Servicio de la Infantería, Caballería y Dragones, de sus ejércitos en guarnición y en Campaña*, Madrid, 1728, Imprenta de Juan de Aritzia.

⁵ La Plana Mayor la formaban siete oficiales, *ibidem*.

⁶ 5572,7 m. según el RAE.

⁷ 11,500 Kg. según el RAE.

⁸ N. R., libro 6, título 19, ley XV.

⁹ Tratado 6.º, título XIV “Regla que ha de seguirse en el alojamiento de las tropas cuando marchen”, Art. 2.º, y Tratado 7.º, título IX “Funciones del conductor general de equipajes, y orden en que han de marchar los del ejército”, Art. 22. *Ordenanzas del ejército para su Régimen, Disciplina, Subordinación y Servicio: dadas por su Majestad Católica en 22 de octubre de 1768*, Caracas, 1841, Imprenta de V. Espinal.

Las personas que se podían acoger a alojamiento por aquellos años eran los oficiales, sargentos, cabos y soldados que transitaban en comisión o para algún servicio militar¹⁰; los matriculados de mar en servicio activo¹¹, y también cuando fueran a incorporarse al servicio o se retiraran a sus casas licenciados¹². El listado se veía cada cierto tiempo incrementado; por ejemplo, en 1817 se incluyó en él a los “individuos del cuerpo político de la Real Armada”, pues se había dado el caso de que José María de Rosas, contador de la provincia marítima de San Sebastián se dirigía al Ferrol y no tuvo alojamiento en la ciudad de Santander porque así lo dispuso el gobernador de la ciudad, que entendió que no entraba en la normativa de alojamientos¹³.

Tras la Guerra de la Independencia y debido al brusco descenso de acémilas y jamelgos por el abandono del campo, saqueos, y falta de hombres, hubo de contemplarse el problema que presentaban los bagajes para la agricultura, que se veía afectada por los continuos traslados de tropas por territorio nacional. Para resolver el problema, se ordenó que los generales y oficiales del ejército “expresen en los pasaportes que concedan a cualquier número de tropa los bagajes y transportes que absolutamente les fuera indispensable”¹⁴.

Durante la guerra algunas localidades habían intentado reducir el número de exenciones para alojamientos. Así, en respuesta a las reclamaciones enviadas al Consejo Real por los eclesiásticos y nobles de Zaragoza se quejaron sobre el atropello a sus privilegios, se dispuso que “hasta nueva providencia se guarden á los eclesiásticos, nobles, militares y demás privilegiados las exenciones que les están concedidas por las leyes, ordenanzas y Reales resolución” y sólo en casos “extraordinarios” se

¹⁰ N. R., libro 6, título 19, ley XXVIII.

¹¹ Real orden de 22 de septiembre de 1817 por la que se manda que a los matriculados no se les repartan bagajes, alojamientos ni otras cargas sino en casos urgentes y con intervención de los Jefes de Marina. *Apéndice a los tomos I, II, III y IV de los Decretos del Rey Don Fernando VII. Se refieren todas las Reales Resoluciones Generales que se han expedido por los diferentes Ministerios y Consejos en todo el año. De Orden de S. M.*, Madrid, 1819, Imprenta Real, pp. 401.

¹² Real orden de 29 de noviembre de 1791, que los matriculados, cuando van a servir, o se retiran a sus casas despedidos, deben facilitárseles los alojamientos y bagajes necesarios. N. R. Libro 6, título 19, ley XXIII.

¹³ Real orden de 2 de mayo de 1817 por la que se manda que cuando se transite en comisión del servicio o regresando de haberlo concluido al departamento todo oficial del cuerpo político de la Armada sea alojado. *Estado General de la Real Armada, parte II*, Madrid, 1818, Imprenta Real, pp. 70-71.

¹⁴ Orden circular de 24 de mayo de 1815. *Decretos del Rey Don Fernando VII. Se refieren todas las Reales Resoluciones Generales que se han expedido por los diferentes Ministerios y Consejos en todo el año. De Orden de S. M., Tomo II.* Madrid, 1819, Imprenta Real, pp. 344.

modifique pero siempre en el orden gradual visto anteriormente¹⁵. Nadie quedaba exento de prestar el servicio de alojamiento, o su equivalente, llegándose a amonestar al duque de Rivas por no contribuir con la cuota de sustitución, ya que sólo estaban exentos “los palacios episcopales y casa de curas párrocos”¹⁶.

Estaban exentos del servicio de bagajes todos los que gozaban de fuero militar¹⁷; los casados, durante los primeros cuatro años de matrimonio, y los que tenían seis hijos varones vivos (en ambos casos estaban eximidos de todas las cargas concejiles¹⁸); también lo estaban las caballerías dedicadas a la conducción de caudales públicos, y los caballos y carruajes de las casa de postas¹⁹, los milicianos provinciales, y sus padres, mientras aquellos estuviesen bajo su potestad²⁰; los oficiales y soldados que se hallasen en actual servicio²¹, los carruajes y caballerías ocupados en el transporte de efectos para el ejército²²...

La provisión de los bagajes correspondía a los ayuntamientos, quienes para distribuir este servicio proporcionalmente, debían tener un padrón (tal y como se tenía para los alojamientos de la tropa²³) Las posadas debían acoger a la tropa, pero para no verse sus dueños afectados en su negocio se les permitía dejar libre una habitación y cuadra para los transeúntes²⁴. El mismo ayuntamiento, atendiendo la situación de algunos

¹⁵ Orden circular de 19 de agosto de 1815, *ibidem*, pp. 575 y 576.

¹⁶ Real orden de 29 de diciembre de 1819. *Recopilación de las leyes y reales disposiciones promulgadas en los años desde el de 1807 al de 1833*, Barcelona, 1842, Imprenta de D. Ramón Martín Indar, pp. 164 y 165.

¹⁷ N. R., libro 6, título 4, ley V.

¹⁸ N. R., libro 5, título 1, ley XIV.

¹⁹ N. R., libro 3, título 13, cap. 12.

²⁰ Real Orden de 20 de septiembre de 1826 para que las Justicias de los pueblos y demás autoridades guarden a los individuos de los Regimientos de Milicias todos los privilegios personales prevenidos en las Ordenanzas (Decretos, 1827, t. XI, pp. 175 y 176).

²¹ N. R., libro 6, título 4, ley V.

²² N. R., libro 3, título 16, ley I.

²³ Circular del Consejo Real de 17 de septiembre de 1818, se encarga a todas las autoridades el cumplimiento exacto de las leyes que se citan en orden a la provisión de guías de bagajes y alojamientos. *Decretos del Rey Don Fernando VII. Se refieren todas las Reales Resoluciones Generales que se han expedido por los diferentes Ministerios y Consejos en todo el año. De Orden de S. M., tomo V*, Madrid, 1819, Imprenta Real, pp. 517 y 518. Instrucción de 3 de febrero de 1823 para el gobierno económico-político de las provincias, art. 69. *Ley para el gobierno Económico-político de las provincias, decretada por las Cortes extraordinarias en 3 de febrero de 1823, sancionada por S.M. en 2 de marzo de dicho año, y mandada a llevar a cumplimiento por S.M. la Reina Gobernadora en decreto de 15 de octubre de 1836*, Valencia, 1840, Imprenta de Cabrerizo, pp. 28.

²⁴ Real orden de 8 de julio de 1829, de que los las justicias de los pueblos guarden la debida proporción de echar alojamientos en los mesones. *Recopilación de las leyes y reales disposiciones promulgadas*

vecinos, eximia del servicio de bagajes, contratando con algún particular o empresa para que facilitara a la tropa los necesarios, siendo las condiciones que se quedarían con el pago establecido más una cantidad abonada por la corporación; para que esto funcionase las oficinas de la Real Hacienda Militar expedían cartas de pago justificativas de dicho servicio.

Finalmente, en tiempos de Mendizábal las Cortes, a instancias de una solicitud del Ayuntamiento de Mérida para que se declare que “en el servicio de alojamientos no debe haber exención alguna”, acorde con la Constitución (que estaba todavía tramitándose) que obligaría a todos los españoles a concurrir a las cargas públicas según sus posibilidades. Si bien las exenciones habían quedado reducidas a obispos y párrocos (y esto lo había hecho un “gobierno absoluto” como indican los diputados), las Cortes declaraban que el “Gobierno Nacional” debía hacer desaparecer también esta exención, dejando solo excluidos a los militares retirados²⁵, si bien esta ‘rendija’ fue usada por muchos elementos para justificar el que no sirviesen al servicio de alojamientos o bagajes, como se diera el caso de un capellán militar, o de miembros de los Carabineros, que se consideraban parte del cuerpo de funcionarios de Hacienda y por tanto, deberían también estar exonerados de cargas concejiles.

JAÉN EN UN AÑO CLAVE PARA ESPAÑA

A la hora de analizar cómo funcionaba, y en qué fallaba, el servicio de bagajes y alojamientos la mejor opción es optar por analizar una villa en que se produjese, en un momento puntual y extraordinario, un continuo movimiento de tropas que ponga al cabildo y la población en la tesitura de ver si es capaz de satisfacer las necesidades requeridas, con las exenciones estudias, y si se aplicaban. Este puede ser el caso de la ciudad de Jaén durante la segunda mitad del año 1836.

Por disposición del testamento de Fernando VII, a su muerte quedó como regente y tutora de la primogénita Isabel II, María Cristina de Borbón, viuda ya de Fernando VII y madre de la pequeña reina de apenas 3 años. María Cristina ejerció como regente durante siete años, hasta el 12 de octubre de 1840 en que fue obligada a renunciar. Durante estos años se enfrentará a la Primera Guerra Carlista (1833-1840), diversas

en los años desde el de 1807 al de 1833, Barcelona, 1842, Imprenta de D. Ramón Martín Indar, pp. 165.

²⁵ 2.º dictamen de la comisión de diputaciones provinciales, *Diario de las Sesiones de Cortes*, 15 de marzo de 1837. *Cortes constituyentes de la Nación Española. Diario oficial de las Sesiones de marzo de 1837. Tomo III*, Madrid, 1837, Imprenta del Eco del Comercio.

luchas políticas, algaradas y sublevaciones (tema este último que entra en nuestra investigación) consiguiendo que el gobierno de la nación sea siempre difícil, y provocando una gran animadversión hacia la tutora real.

En España se está dando fin del gobierno del progresista Mendizabal como Presidente del Consejo de Ministros (25-XI-1835 a 15-V-1836) en que había llevado a cabo una labor tildada de revolucionaria (supresión de las comunidades religiosas, a excepción de las que realizaran actividades educativas y sanitarias)²⁶. Con el dinero obtenido, así como por el llamamiento a filas a la llamada “quinta de los cien mil”²⁷, autorizando la redención a metálico (4000 reales)²⁸, las tropas isabelinas debían alcanzar el triunfo en una guerra que se alargaba sin que se vieran viso de terminar. Las desamortizaciones causaron indignación entre los moderados y la aristocracia, lo que provocó la caída de Mendizabal²⁹.

La regente María Cristina entregó el poder a los moderados en la figura de Francisco Javier de Istúriz Montero (15-V-1836 a 14-VIII-1836) que no contó con el apoyo de las Cortes, siendo censurado por éstas, por lo que se vio obligado a disolverlas³⁰ siendo en este momento que se sublevaron varias ciudades, como Jaén³¹. La caída moderada vendría con el motín de La Granja (12-VIII-1836) pronunciamiento que llevaron a cabo varios sargentos de la guarnición donde se hallaba en ese momento la Corte, obligando a la regente a firmar un decreto³² que restablecía la

²⁶ Germán RUEDA HERRANZ: “El proceso de desamortización de bienes eclesiásticos (1769-1964) en España. Cuantificación y consecuencias socioeconómicas” en Bernard BODINIER, Rosa CONGOST I COLOMER y Pablo F. LUNA (ed.), *De la Iglesia al Estado: las desamortizaciones de bienes eclesiásticos en Francia, España y América Latina*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, 2009 pp. 191.

²⁷ Real Decreto de 24 de octubre de 1835, declarando S. M. soldados a todos los españoles desde la edad de 18 a 40 años y mandando que por ahora se apronte inmediatamente 100.000 hombres. *Decretos de la Reina nuestra Señora Doña Isabel II, dados en su Real nombre por su Augusta Madre la Reina Gobernadora y Reales órdenes, resoluciones y reglamentos generales expedidos por las Secretarías de Despacho Universal y Consejos de S. M.*, Madrid, 1836, Imprenta Real, pp. 495-500.

²⁸ *Ibid.*, Art. 7º.

²⁹ Juan RICO Y AMAT: *Histórica política y parlamentaria de España, (desde los tiempos más remotos hasta nuestros días) escrita y dedicada a S.M. la Reina Doña Isabel II. Tomo III*, Madrid, Imprenta de las Escuelas Pías, 1862, pp. 11

³⁰ *Ibidem*, pp. 28

³¹ *Ibidem*, pp. 34

³² Real decreto de 13 de agosto de 1836, por la que manda se publique la Constitución política del año 1812, *Gaceta extraordinaria de Madrid*, n.º 607 del lunes 15 de agosto de 1836.

constitución de 1812, y el nombramiento de un nuevo gobierno encabezado por el progresista José María Calatrava³³.

Jaén como capital y provincia verá pasar a tropas de Málaga y Granada que se sumaron a la sublevaciones contra el gobierno moderado (unidades que subían desde Granada o que se acuartelaban en esta tierra fronteriza con Castilla), pero además, verá cruzar por sus tierras al ejército carlista del general Gómez Damas, que a finales de agosto desfilará por Jaén en dirección a Córdoba, lo que movilizó más, si cabe, a la provincia. Está claro que es en esta situación extrema en que mejor podemos analizar un servicio como este y ver en qué fallaba, qué funcionaba, y qué podía mejorar.

PROBLEMÁTICA A LA HORA DE CUMPLIR CON UN SERVICIO PÚBLICO

Para nuestro estudio hemos recurrido al legajo 1078 que se encuentra en el Archivo Histórico Municipal de Jaén, en el conocido como “Fondo Arco de los Dolores” por estar allí su ubicación, dentro del apartado “2.1.5. Asuntos Militares” que recoge más de 300 expedientes (hasta la fecha, pues aún se está en proceso de vaciado y descripción de la documentación que el archivo posee) y dentro de ésta en el subapartado “Expedientes de Requisición Militar” que abarca desde principios del S. XIX a mediados del XX.

Vemos en el primer documento de 1836, que con fecha 6 de enero³⁴, es un oficio del ayuntamiento de Jaén dirigido a la Junta de la Villa de Mengíbar (que dista unos cuatro leguas en la vía que va en dirección a Madrid) informando que había llegado a la ciudad el “Cuadro del Regimiento de Caballería 5º de Ligeros” con varios carros procedentes de aquella villa y que hubo de valerse de cuatro de ellos porque los que hay en Jaén son de ganado vacuno, y se justifican indicando que previendo las necesidades de la tropa se embargaron los suficientes que requería el ejército, pero como el ganado que conduce estos carros es más pesado que las mulas, se hallaban sin animales que tirar y encima, los animales de los cortijos adscritos de este término, faltaron a la solicitud de presentarse³⁵ y

³³ Real decreto de 14 de agosto de 1836: “vengo a nombrar a para la secretaría del despacho de Estado con la Presidencia del Consejo de Ministros a D. José María Calatrava”, *ibidem*.

³⁴ Archivo Histórico Municipal de Jaén, Legajo 1078 (en notas sucesivas AHMJ-1078) doc. 18.

³⁵ Este embargo de animales estaba amparado en la real orden de 26 de marzo de 1834 para la conducción de tropas en carros, y el modo en que debe abonarse a los cuerpos el importe que oca-

así se negoció con los conductores lo que habían de cobrar por llevar la carga hasta la villa de Campillo de Arenas (que dista unas cinco leguas) en dirección sur. La cantidad abonada fue de 30 reales a cada individuo (la citada Orden habla de real y medio por legua de más que tuvieran que realizar) lo que coincide con las distancias que hay entre la capital y la villa de Campillo de Arenas en la frontera con el Reino de Granada.

El siguiente expediente³⁶ tiene fecha de 28 de abril, y es una propuesta que realiza la empresa Antonio García y Cía. para el arriendo de bagajes. Las condiciones que presenta son, por una parte, que el empresario ofrecía tener disponible en todo momento el número de caballerías que fuesen suficientes para cubrir el cupo que correspondía a la ciudad de Jaén; en segundo lugar pedía que los propietarios con los que contratasen el alquiler de sus animales quedasen a su vez exonerados de cualquier tipo de embargo por parte de la justicia; en tercer lugar se estipulaban los precios, pretendiendo la empresa que los animales y carros fueran alquilados por meses o años, independientemente de la distancia recorrida, es decir, que si no había necesidad de los mismos, el negocio era redondo para los empresarios (precios orientativos era que cada carro o carreta costaría diez reales por cada mes o 120 reales por año; el de cada caballería mayor cuatro reales por cada un mes o 48 cada año y el de cada bestia menor dos reales por cada mes o 24 reales al año.) Por último, se animaba a los alcaldes de pago a que hiciesen publicidad entre los propietarios de caballos y carros de la contrata y condiciones, junto con las ventajas que suponía, cosa que se hizo el 6 de mayo en reunión realizada en el ayuntamiento de Jaén, a la que asistieron los alcaldes de pago y ciertos representante de los labradores. Este negocio no tuvo que llegar a buen puerto puesto que en la documentación posterior nunca más hace aparición esta empresa ni este servicio de alquiler de bagajes, seguramente los propietarios no estuvieron de acuerdo con los precios o el ayuntamiento se lo pensó mejor, o viendo las que venían, la empresa vio que no le salía redondo el negocio.

siones, donde se estipulaba que “por cualquier causa la justicia de un pueblo no releve algunos de los que vengan del anterior, prendiendo el competente aviso, y hayan de continuar para que no se atrase el servicio, tendrá que pagar el doble” *Decretos de la Reina nuestra Señora Doña Isabel II, dados en su Real nombre por su Augusta Madre la Reina Gobernadora y Reales órdenes, resoluciones y reglamentos generales expedidos por las Secretarías de Despacho Universal y Consejos de S. M. Tomo XIX, Madrid, 1835, Imprenta Real, pp.168 y 169.*

³⁶ AHMJ-1078, doc. 19.

En cabildo de 29 de abril de 1836³⁷ se informa al “Señor comandante general de las Armas de esta Ciudad” que el continuo tránsito de tropas por la ciudad de Jaén estaba provocando muchos problemas con el alojamiento que representaba, incluyendo el esfuerzo que había hecho el vecindario para acomodar el acuartelamiento de los quintos que residían allí, y que obligó a la entrega de jergones para que pudiera dormir la tropa. Todo esto, junto a las calamidades de años anteriores (no se menciona cuáles, pero se entiende que la guerra carlista que ya duraba tres años) hace que la ciudad no pueda hacer cargo del coste de un alojamiento permanente de la partida de Voluntarios de Andalucía que reside en la ciudad, pero quedando claro que ellos pretenden facilitar lo necesario para la comodidad de los Soldados, por lo que solicitan al comandante de la plaza que estando acuartelados en el cuartel de los Descalzos los restos del Provincial de Murcia, los acoja y así se alivie a los vecinos de tal carga de alojamiento, a la vez que “se conservará la disciplina militar que tan recomendada se halla” lo que nos hace sospechar que la continua confraternización de los voluntarios con las familias que los alojan estaba provocando problemas de convivencia.

El 2 de mayo el comandante responde al oficio del ayuntamiento informando que ha dado las órdenes para que quede acuartelada, con inclusión del sargento que la manda, la partida de Escopeteros Voluntarios de Andalucía. El 10 de mayo el cabildo autoriza al alcalde a que invierta lo necesario para que se mejore el servicio de acuartelamiento, y que dicha partida, que se ha previsto corta, sea abonada en los gastos del Cabildo de propios, pues es beneficioso para Jaén y sus ciudadanos.

El 10 de Agosto³⁸ hay un bando del alcalde constitucional D. Juan Vicente Escalona, sobre la llegada de una columna del ejército de Málaga compuesta por 1500 a 2000 hombres, y lo anuncia para que se disponga lo necesario para el alojamiento; pero indica más, debido a que esta tropa está relacionada con la sublevación que la provincia ha habido frente al gobierno de Madrid, manda que a su entrada repiquen las campanas, que los vecinos adornen las fachadas de las casas de la Ciudad, y que se ilumine por la noche y que por una vez, se agasaje a toda la tropa que compone la columna con ración de carne y vino, cuyo coste garantiza la Junta, como premio que merece la Guardia Nacional y demás tropas que componen dicha columna. El ofrecimiento de carne y vino no es baladí,

³⁷ Ibídem doc. 82.

³⁸ Ibídem, doc. 83.

pues como hemos visto en las Ordenanzas del ejército, no debía darse por parte de los que alojaban, nada más que sal, aceite y vinagre a la tropa, corriendo el cocinar en la intendencia y habilidad de cada soldado³⁹.

Al día siguiente hay otro Bando del alcalde⁴⁰ sobre la llegada de una columna del ejército de Granada para proteger, igualmente, el alzamiento de la provincia, informando que llegarán a Jaén esa misma tarde y debiendo alojarse en las casa de los vecinos, y debido al consiguiente reparto de plazas de alojamientos, se pide a la población que no se ausente de la ciudad y tenga todo listo para acoger a estos soldados, que junto a los del día 10, llenaban ya la ciudad. Se comunica que cada Alcalde de barrio alojará a la tropa de sargento para abajo, y hace una solicitud en el sentido de que ya que actualmente se está formando la Guardia Nacional de la Junta de Jaén, y necesita dedicar el máximo de su tiempo para entrenar, que se les dispense de “formar ante los recién llegados” para poder acabar antes y poder descansar.

Ese mismo 11 de agosto⁴¹ se publica oficio (urgente) del presidente de la Junta Provincial dirigido al Jefe Político de la provincia para que se avise al Ayuntamiento de Jaén para que al anochecer tenga prevenidos 60 bagajes mayores y menores para una columna de tropas que llegará de Málaga y otras dos compañías de la Guardia Nacional de esta Ciudad, y que para conseguirlos haga todo lo preciso, incluyendo requisas en los pueblos limítrofes, y así no se produjeran retrasos en un “servicio de grave interés a la Causa Nacional” (entendemos que este servicio grave ampara el bordear alguna exenciones que hemos visto existían).

El 17 de agosto⁴² la Junta Directiva de la Provincia de Jaén, informa al ayuntamiento de Jaén que van a llegar a la capital dos Compañías de la Guardia Nacional de los pueblos de Martos y Mancha Real, y se comunica para tenga preparado todo lo necesario para alojarlos (con este es tercer alojamiento que sufren los vecinos en menos de un mes con la problemática consecuente) Pero si eso no es poco, el 19 de agosto hay otro oficio de la Junta Directiva de la Provincia comunicando que se ha ordenado movilizar a toda el Batallón de la Guardia Nacional de la provincia, y que

³⁹ El Alcalde también solicitó al Obispo que todas las campanas tañesen al entrar las tropas, y habría que intentar imaginar los pensamientos que pasarían por la mente de Monseñor sabiendo que dichas tropas iban a destronar al gobierno moderado para imponer de nuevo a los radicales con Mendizábal. No consta la respuesta del obispado.

⁴⁰ AHMJ-1078, doc. 84.

⁴¹ Ibidem, doc. 65.

⁴² Ibidem, doc. 86.

se va a alojar en Jaén, y como esto ya parece que puede soliviantar a la población, además de que se prevé una presencia larga de esta tropa, la Junta solicita al Cabildo de la ciudad a que nombre una comisión que se entere del estado del Convento de la Coronada y de las reformas que necesitaría, en caso de ser útil, para habilitarlo de Cuartel.

El 19 de agosto⁴³ hay un bando del Alcalde sobre la llegada de una segunda columna de Granada, y pide que se adopten las medidas convenientes para que sea recibida y obsequiada tal y como lo fue la del 10 de agosto que venía de Málaga, si bien con un ligero tirón de orejas para los ciudadanos, pidiendo que esta vez no tengan que acomodarse por sí mismo como sucedió con varios individuos del batallón malagueño. Se reitera la obligación de que se tengan abiertas las puertas de las casas y que no se ausenten por ningún pretexto, para que se pueda alojar a la tropa (se ve que si no se encontraba a un vecino, no se podía usar su casa como alojamiento de tropas, lo que seguramente harían muchos propietarios).

Tal y como hemos visto en la Circular del Consejo Real de 17 de septiembre de 1818 y la Instrucción de 3 de febrero de 1823, los ayuntamientos debían tener una provisión de bagajes, es por ello, que el 20 de agosto⁴⁴ se informa de los vecinos que van a componen el depósito de Bagajes (en este caso son quince vecinos), mandándose a un escribano a cada una de las casa a notificar que es necesario para el cabildo tener disponibles caballos para el servicio que pueda solicitar la autoridad militar (capitán general) como ha ocurrido en esos días (11 de agosto) y que seguramente costó cumplir, por lo que se comunica incluyendo las penas que puedan incurrir si no acuden a la llamada del consistorio. Este documento contiene las anotaciones que el escribano hizo ante cada uno de los propietarios, o en su ausencia, ante familiares. Recojo alguno de ellos:

Se notifica a Joaquín Esteban Gómez, dignidad de Chantre de la Catedral, que si bien está exento de alojar, no lo está de prestar su caballo para bagajes. Se notifica así mismo a Manuel Sagrista, pero este manifiesta que su jaca está en esos momentos siendo utilizada (arrendada entendemos) por el Nacional de Caballería Ambrosio (ilegible) ya que su caballo está imposibilitado, por lo que no podrá cumplir por ahora con el bagaje si fuera solicitado. Diego Fernández de Moya comunica que debe haber un error, pues no posee un caballo, sino una yegua pequeña. No consta en el documento cómo se ha realizado la terna de propieta-

⁴³ Ibídem, doc. 85.

⁴⁴ Ibídem, doc. 66.

rios, ni en qué se habrán basado, aunque seguramente en algunos de los estudios estadísticos que se comenzaron a realizar en el siglo XIX a partir del famoso de Ensenada (1752), como fueron los intentos de Martín de Garay, ministro con Fernando VII, en 1818⁴⁵. Otro vecino, Manuel Velasco, comunica al escribano que su caballo lo tiene cedido a su hijo Francisco, Nacional de Infantería, ya que va a pasar a caballería por la debilidad de fuerzas que tiene, y se entiende que estando en uso en el ejército, no podrá ponerlo al servicio del Cabildo⁴⁶.

Se presentan casos de patriotismo el caso de Jacinto Ballar que indica que pone el caballo a disposición del Ayuntamiento aunque indica que “lo privaría de continuar medicándose en los Baños de Jabalcuz y otras salidas que hace convenientes a su salud”. Los mencionados Baños distan poco más de una legua desde Jaén, y siempre se han visitado por sus aguas medicinales, con lo que este hombre sufriría de problemas respiratorios o digestivos. Otro caso de patriotismo lo tenemos en Lorenzo de Bonilla, que comenta que el día 15 de ese mes había vendido su jaca a un marchante de Lucena llamado Antonio Herrador, pero que si el Ayuntamiento necesitaba del servicio de dicha jaca, estaba dispuesto a recomprarla.

En otro caso, el interpelado no es el propietario del caballo que tiene, como es el caso de José Carrasco que se lo está guardando a Manuel (ilegible) Capitán de nacionales de Málaga que al pasar el día 11 por Jaén le suplicó que lo cuidase (entendemos que estaba enfermo de alguna manera y no quería deshacerse de él) hasta su regreso que lo recogería. Semejante pasa a José María Pérez que manifiesta que el caballo que existe en su casa es de Félix Maestre, Nacional movilizado de caballería y el otro es de su hijo político, Antonio Jiménez, Alférez del Escuadrón de la Guardia Nacional de esta Capital⁴⁷.

Este servicio de bagajes pronto es reclamado en fecha 2 de septiembre⁴⁸ en que se informa que de los siete caballos que se han reclamado a los propietarios que se averiguaron en fecha 20 de agosto, para un servicio urgente que ha de prestarse esa tarde para el capitán general de Jaén Granada, solo han podido reunirse cinco de estos sujetos, y encima,

⁴⁵ Más información sobre este intento de reformar la Hacienda Nacional en: Miguel Ángel BRINGAS GUTIÉRREZ: “Un catastro poco conocido: el apeo y valuación general de Martín de Garay, 1818-1820”, *Catastro*, abril (2003), pp. 143-158.

⁴⁶ N. R., libro 6, título 4, ley V.

⁴⁷ *Ibidem*.

⁴⁸ AHMJ-1078, doc. 21.

en medio de los mayores apuros y afanes, ya que no se podían usar los caballos que usan los Guardias Nacionales Juan Pedro Horcada y Eusebio Saro que no son suyos sino de Bernardo Charte y el otro de José Cortina, y se recuerda que los Guardias Nacionales no están sujetos a la Justicia Ordinaria. Los caballos finalmente son los de Pedro Calbá, Jacinto Ballar (el enfermo visto) Ramón de Quesada, José Cortina y un vecino de los Villares (el servicio de bagajes no fue tan bien como se había previsto)⁴⁹.

El 24 de septiembre⁵⁰ hay un oficio del presidente de la Junta de Armamento y defensa de la provincia dirigida al alcalde, solicitando un caballo (el mejor dice) sin falta para esa tarde y ensillado para manchar a donde se determine. El problema es que todos los caballos de esta capital se habían entregado a los individuos desmontados del Escuadrón de la Guardia Nacional de la capital con orden de que no se les devolviera a sus dueños hasta que la tropa no tuviera otros de que disponer, por lo que el consistorio, un poco con cierta crítica, indica que se comunique a la mencionada tropa que ellos presten el caballo.

El 30 de septiembre⁵¹ hay un oficio del intendente de Ventas dirigido al Ayuntamiento solicitando diez bagajes para el traslado de los papeles y efectos de la Hacienda Nacional a la Catedral, para librarlos de cualquier accidente que pueda ocurrir en aquellos momentos (Córdoba será tomada el primero de octubre por el general carlista Miguel Gómez Damas) y que este servicio sea a la mayor brevedad. Hay escrito del día siguiente del Ayuntamiento que responde que aunque el peligro que ha tenido Jaén por las tropas “facciosas” ha desaparecido, y por tanto no es tan urgente como lo ha sido en los días anteriores, donde hubiera tenido más lógico el traslado de la documentación de la Hacienda, pero si es su deseo, accede a poner a su disposición los diez bagajes. No sabemos si pudieron reunir dichos bagajes o les ocurrió como el 2 de septiembre y tuvieron que recurrir a otros municipios.

El 21 de octubre⁵² se produce un oficio de la Junta de Armamento y defensa, dirigido al Ayuntamiento, ordenándole se hagan por fin las obras necesarias en el Convento de la Coronada, para albergar el Batallón de Milicia Nacional de la provincia (recordemos que el 17 de agosto se había

⁴⁹ Por comparación, en la cercana localidad de Torredelcampo, se realizó en 1818 el documento “Estadística, Valuación y Apeo” y se contabilizaron 97 caballos de aparejo, yeguas, y silla. Archivo Municipal de Torredelcampo: “Catastro del Marqués de la Ensenada” (sic.).

⁵⁰ AHMJ-1078, doc. 67.

⁵¹ *Ibidem*, doc. 20.

⁵² *Ibidem*, doc. 87.

nombrado una comisión para estudiar las reformas necesarias para habilitar dicho convento) y que las obras las costee el ramo de amortización.

El 15 de noviembre⁵³ hay un oficio del Gobierno político de la provincia, dirigido al Alcalde, ordenando ponga a su disposición seis bagajes mayores preparados para cargar, y vistos los magros resultados de veces anteriores, le advierte que si para satisfacer este pedido no hubiese bastantes en Jaén, se sirva de los pueblos inmediatos, si fuera necesario acudiese al “auxilio de la autoridad militar para que no se demore”.

Llega diciembre, y el 13 del mismo⁵⁴ hay un oficio del comandante general de la provincia, dirigido al Ayuntamiento, comunicando que habiendo pasado las causas que motivaban el establecimiento de un Depósito de Bagajes, se suprime éste (depósito que sólo se usó una vez y que como vimos, de quince dueños aparecieron solamente cuatro) Y a partir de ese momento, se recurrirá a los pueblos limítrofes.

Por último, cuando la situación político-militar ya se ha tranquilizado en la provincia, encontramos un documento con fecha 17 de diciembre⁵⁵ en el que el ayuntamiento de Jaén se dirige de nuevo al de Mengíbar comunicándole que los caballos y carros que utiliza un tal Diego Moreno, aperador en la Atalaya baja (término de Mengíbar), no son de su propiedad, sino de su señor D. Blas Vasallo, el cual es vecino de Jaén, y que se da la circunstancia de que éste ya contribuye al servicio de alojamiento y Bagajes pero en la capital, así que les manda el cabildo de Jaén que no le requieran sus animales (como seguramente habrá sucedido en laguna ocasión y nuestro Blas Vasallo se habrá quejado ante la autoridad) al encargado, recordando que la normativa (Regla 4ª del itinerario militar circulado para su observación por el Excelentísimo señor capitán general el 17 de enero de 1833) está en vigor sin haber sido derogado.

El 22 de diciembre⁵⁶ el Cabildo escribe al comandante general de la provincia para hacerle llegar la queja que continuamente llegan de los vecinos de la capital hacia el continuo alojamiento de tropa que pernocta en la ciudad, así como los que residen, con lo que les supone de exacción de “jergones y cabezales” dándose la situación de que “no se les enfrían las camas”. Para ello, el Ayuntamiento recuerda al comandante que la remonta de los Granaderos a Caballo de la Guardia Real (fuerza que

⁵³ Ibidem, doc. 68.

⁵⁴ Ibidem, doc. 69.

⁵⁵ Ibidem, doc. 88

⁵⁶ Ibidem, doc. 89

hasta el momento no había aparecido ni se tenía constancia en los documentos analizados) hacen uso de un cuartel en el que se podría acoger a muchas más tropas (esta queja, como hemos visto, ya se ha dado por un uso parcial del Convento de los Descalzos y de la Coronada, sin que parezca que se solucione la cuestión del alojamiento, y debemos pensar en una gran cantidad de tropa acantonada en Jaén) Solicitan pues que los remontistas recojan sus arreos y permitan alojar a los soldados que en ese momento están repartidos por la capital.

Este tema nunca quedará totalmente resuelto puesto que ya en pleno 1837, y cuando la situación política había recobrado aguas más tranquilas (que no las militares) hay una minuta del cabildo de Jaén con fecha 22 de abril⁵⁷ en que sugiere al comandante general de armas el que se acuartele a la tropa de caballería en el edificio de la Compañía, lugar donde ya se hallan alojados los caballos que habían sido requisados, siendo este edificio un lugar amplio para acoger a tropa y animales. Así la vecindad se quitaría un peso, y “se conservará la disciplina militar según lo prevenido”. Este último apunte no es la primera vez que lo menciona el cabildo en sus epístolas con los mandos del ejército (en el documento de 29 de abril de 1836 ya se quejaban de problemas de disciplina) por lo que vemos cómo el alojamiento de tropa en casas particulares afectaba (según los gobernantes de la ciudad) a la correcta conducta de la tropa.

Como hemos indicado, son estos los expedientes que se conservan, abundando los referidos a los meses de verano cuando se produce el levantamiento de las provincias, y al ser Jaén zona de paso obligado hacia Madrid, sufren sus ciudadanos los efectos del continuo trasiego de tropas y reclamaciones de bagajes, y a pesar de ser en este año una localidad con menos de 20000 habitantes (datos extrapolados a partir del censo realizado 40 años después⁵⁸) podemos imaginar que esos miles de soldados repartidos por la ciudad afectaron a la población, y los continuos casos de exenciones a la norma (que no se mencionan, así como disgustos ni disputas) provocaron más de una vez que la autoridad tuviese que mediar. Casos como el Chantre de la Catedral al que se le recuerda que no tiene que alojar, pero sí ceder su caballo, o las indicaciones de vecinos que no están, o soldados que no tuvieron donde dormir hacen ver que la situación en la villa estaba degenerando, frente a ese intento continuo del

⁵⁷ *Ibidem*, doc. 90

⁵⁸ El censo poblacional realizado en el año 1877 indica 24.395 habitantes. Instituto Nacional de Estadística. <http://www.ine.es/inebaseweb/pdfDispacher.do?jsessionid=044631DF12548D9B95AD64CFB087FE63.inebaseweb01?td=192279> (consultado por última vez el 20-02-2016).

ayuntamiento de animar a los habitantes a que reciban lo mejor posible a los soldados que lleguen, engalanando calles, o que las campanas repiquen en su honor, como vimos el 10 de agosto.

En cuanto a bagajes, Jaén es una ciudad con muy pocos caballos, o con muchas exenciones, por cuanto el depósito de bagajes solo refería a quince vecinos de la capital, y de ellos, como vimos, muchos exhibían motivos para no hacer entrega de sus bestias (“no es mío”, “es de mi hijo soldado”, “se lo guardo a un oficial”, “ya lo he vendido”, etc.) con lo que se demuestra que este servicio, en cuanto a Jaén, fallaba desde cualquier punto y no son veces las que el gobierno militar hace notar al cabildo que haga uso de cualquier medio para conseguir los bagajes.

CONCLUSIONES

Partía al principio del artículo de una hipótesis de investigación, la cual era conocer las causas que provocaron el que las Cortes decretasen el fin de las exenciones al servicio de bagajes y alojamientos en 1837, y está claro que ya a principios del siglo XIX este sistema adolecía de una un lastre normativo, que impedía al ejército del momento poder realizar la guerra (pues esta era la situación en el momento de la promulgación del decreto de 1837). En bagajes se producían situaciones en que se hacía inviable un servicio práctico para los ejércitos que tuviesen que discurrir por una localidad, con lo que se hace necesario muchas veces bordear la normativa para poder hacer frente a la necesidad. Entra dentro de la lógica que las Cortes decretasen el fin de las exenciones bajo la idea de “todos iguales ante la ley” por lo menos, en cuanto a cargas impositivas y municipales, y sobretodo cuando la misma legislación es bordeada cuantas veces es necesario, o se regula o desregular en función de las necesidades reales. No fue hasta que la península fue testigo de grandes movimientos de tropas con la Guerra de Sucesión y sobretodo la de la Independencia que el gobierno se ve obligado a regular las exenciones, pero siempre intentará volver a la situación anterior en cuanto la situación mejora. El siglo XIX verá una serie de guerras civiles que pondrán a los legisladores ante una realidad en que la necesidad era mayor que los privilegios. En los bagajes, eliminando las exenciones, si bien cabría hablar también de se adquiere y mejora la logística del ejército, cuestión lógica si se quería mejorar el servicio y las propias fuerzas armadas. En el alojamiento, con la creación de establecimientos fijos para que la tropa se acuartelase, aprovechando las desamortizaciones que habían dejado a muchas ciudades con grandes conventos y monasterios donde podían

alojarse en un momento dado la tropa, como ya hemos visto que pasó en Jaén. Sobre este tema, es necesario analizar las quejas continuas a pérdida de disciplina de la tropa y problemas que generan en la ciudad, y cómo la ciudad se hallaba cansada de prestar este servicio. Si bien no nos extrañará el saber que años después, aun seguirán dándose casos de continuos alojamientos de la tropa, y quejas de los vecinos, debiendo entenderse como una cuestión económica, el arreglo y adecuación de cuarteles implicaba un desembolso económico que no se daba con el sistema de alojamientos, que ahorra al Estado también en proveerse de camas y mobiliario, así como de cocinas y sanitarios. Era un sistema barato a nivel cortoplacista.

Se puede seguir investigando, y se debe, en cuanto a ver si esta situación que vemos se produce en Jaén se daba en otros sitios antes de 1837; si mejoró el servicio posteriormente a 1837; los intentos que habría por parte de ciertas clases para volver al sistema anterior, o si debido a la creación de unidades de logística (y posteriormente la llegada del tren y vehículos con motor de combustión) esta normativa dejó de afectar a la población (aunque en momentos puntuales se mantuvo, recordamos los taxis de París transportando a las tropas al frente). En alojamientos, a largo plazo los cuarteles y zonas habilitadas permitieron que la población dejara de acoger a la tropa, aunque deberíamos ver si posteriormente no se produjeron situaciones en que se obligase a los vecinos a acogerlos y cuál fue la respuesta de la población. Dentro de las actuales funciones de los alcaldes está el que toda la población cumpla con los servicios o cargas, incluyendo “bagajes, alojamientos y de transportes” por lo que se podía ver si la actual legislación ampara situaciones como las que hemos visto, o si es un remanente legal que ha quedado sin uso práctico. ¿Podríamos vernos obligados a acoger durante meses a soldados en nuestro hogar, o a ceder nuestros vehículos en régimen de alquiler para el traslado de tropas, chocando con las más elementales leyes de propiedad privada e intimidad?

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BIBLIOGRAFÍA:

Libros:

RICO Y AMAT, J (1862): *Histórica política y parlamentaria de España, (desde los tiempos más remotos hasta nuestros días) escrita y dedicada a S.M. la Reina Doña Isabel II*. Tomo III, Madrid, Imprenta de las Escuelas Pías.

Artículos de Revista:

RUEDA HERRANZ, G (2009): “El proceso de desamortización de bienes eclesiásticos (1769-1964) en España. Cuantificación y consecuencias socioeconómicas”, en Bernard BODINIER. Rosa CONGOST I COLOMER y Pablo F LUNA (ed.), *De la Iglesia al Estado: las desamortizaciones de bienes eclesiásticos en Francia, España y América Latina*. Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, pp. 177-204.

BRINGAS GUTIÉRREZ, M.A. (2003): “Un catastro poco conocido: el apeo y valuación general de Martín de Garay, 1818-1820”, *Catastro*, abril, pp. 143-158.

Página Web

Instituto Nacional de Estadística (n.d.). Jaén, censo de 1877, <http://www.ine.es/inebaseweb/pdfDispacher.do?jsessionid=044631DF12548D9B95AD64CEB087FE63.inebaseweb01?td=192279> (consultado por última vez el 20-02-2016)

FUENTES NORMATIVAS:

Decretos (1816-1834). *Decretos del Rey Don Fernando VII. Se refieren todas las Reales Resoluciones Generales que se han expedido por los diferentes Ministerios y Consejos en todo el año. De Orden de S. M.* Madrid: Imprenta Real.

— (1834-1836). *Decretos de la Reina nuestra Señora Doña Isabel II, dados en su Real nombre por su Augusta Madre la Reina Gobernadora y Reales órdenes, resoluciones y reglamentos generales expedidos por las Secretarías de Despacho Universal y Consejos de S. M.* Madrid: Imprenta Real.

— (1840). *Ley para el gobierno Económico-político de las provincias, decretada por las Cortes extraordinarias en 3 de febrero de 1823, sancionada por S.M. en 2 de marzo de dicho año, y mandada a llevar a cumplimiento por S.M. la Reina*

Gobernadora en decreto de 15 de octubre de 1836. Valencia: Imprenta de Cabrerizo.

Diario de las Sesiones de Cortes (1837). *Cortes constituyentes de la Nación Española. Diario oficial de las Sesiones de marzo de 1837. Tomo III.* Madrid: Imprenta del Eco del Comercio

Estado (1815). *Gaceta extraordinaria de Madrid.* Madrid: Imprenta Real.

— (1818). *Estado General de la Real Armada.* Madrid: Imprenta Real.

Ordenanzas (1728), *Ordenanzas de Su Majestad para el Régimen, Disciplina, Subordinación y Servicio de la Infantería, Caballería y Dragones, de sus ejércitos en guarnición y en Campaña.* Madrid: Imprenta de Juan de Aritzia.

— (1841). *Ordenanzas del ejército para su Régimen, Disciplina, Subordinación y Servicio: dadas por su Majestad Católica en 22 de octubre de 1768.* Caracas: Imprenta de V. Espinal.

Recopilación (1805). *Novísima recopilación de las leyes de España. Tomo III. Libros VI y VII.* Madrid: Imprenta Real

— (1842). *Recopilación de las leyes y reales disposiciones promulgadas en los años desde el de 1807 al de 1833.* Barcelona: Imprenta de D. Ramón Martín Indar.

DOCUMENTACIÓN ANALIZADA

Legajo 1078 que se conserva en el Archivo Municipal de Jaén, apartado 2.1.5. “Asuntos Militares”, subapartado “Expedientes de Requisición Militar”.

