Revista de Estudios Extremeños, 2021, Tomo LXXVII, N.º I, pp. 415-447

Documentación relativa al transporte de suministros de los ejércitos en Extremadura, durante la Guerra de la Independencia Española (1808-1812)

José Sarmiento Pérez
Doctor en historia
jose.sarmiento.perez@gmail.com

Resumen

En el presente artículo establezco, en principio, una serie de consideraciones generales sobre las comunicaciones terrestres y los medios de transporte utilizados a principios del siglo XIX y durante la Guerra de la Independencia española. Complemento esta introducción, con el capítulo dedicado al embargo de caballerías, carros y bueyes, con el objeto de utilizarlos para el transporte de suministros desde unas localidades a otras. Y finalizo el artículo, con una serie de revistas realizadas sobre las brigadas de acémilas de carga de la Real Hacienda.

Palabras clave: *transportes, suministros, embargos, caballerías, carros, bueyes.*

Abstract

In this article I establish, in principle, a series of general considerations on land communications and means of transport used in the early nineteenth century and during the Spanish War of Independence. I complement this introduction, with the chapter dedicated to the seizure of horses, chariots and oxen, in order to use them for the transport of supplies from one locality to another. And I end the article, with a series of magazines made on the brigades of cargo acemilas of the Royal Treasury.

Keywords*: transports, supplies, embargoes, cavalry, carts, oxen.*

I. LAS COMUNICACIONES TERRESTRES Y LOS MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS A PRINCIPIOS DEL SIGLO XIX

Entre los muchos cambios revolucionarios acaecidos en el siglo XIX, uno de los que tuvieron mayores consecuencias económicas y sociales fue la transformación que experimentaron los sistemas de comunicación. Las diferencias de permeabilidad del terreno a las vías de comunicación, aun siendo superables, se reflejaron en las variaciones de inversión necesarias para lograr un mismo resultado, lo que a su vez constituyó un elemento diferencial en el desarrollo de territorios de distinta configuración. La estructura geográfica de la península Ibérica supuso, en el momento en que se configuraron los nuevos sistemas de comunicación, un factor diferencial de indudable importancia. En primer lugar, no permitió la creación de canales, empeño en el que se esforzaron los arbitristas del siglo XVIII con una clara visión de las necesidades, a la que no acompañó habitualmente un conocimiento paralelo de las posibilidades materiales. En segundo lugar, elevó los costos de los caminos terrestres, y exigió mayores inversiones para un servicio igual, aunque lo más frecuente fue conformarse con uno inferior, salvo en momentos y lugares excepcionales.

La financiación de los caminos se realizaba, según la fórmula común en el Antiguo Régimen, mediante atribución de los recursos que se obtuviesen por determinados impuestos, de los que los portazgos y la sal eran los más rentables, añadiéndose en 1804 una parte de la renta de correos.

La construcción y mantenimiento de aquellas vías de comunicación tuvieron elevados costes económicos. Se emplearon millones de reales, más en construir que en mantener carreteras y puentes. Para conocer los detalles de todo esto Almudena Serrano, directora del Archivo Histórico Provincial de Cuenca, nos ha dado conocer un informe, firmado en el año 1803, sobre el mal estado en que se encontraban las carreteras españolas. Según esta autora, había que tener en cuenta que la fundación de la *Escuela de Ingeniería Civil* se llevó a cabo cuando el conde de Floridablanca, como Secretario de Estado y Superintendente de Correos, creó en 1785, la *Dirección General de Caminos.* De ahí surgió, en el año 1799, la *Inspección General de Caminos y Canales,* pero no fue hasta el año 1802, cuando se creó la *Escuela de Caminos de Madrid.* Por tanto, llega a la conclusión que una de las razones explicativas de los problemas relacionados con la construcción y el mantenimiento de las carreteras, pudo ser el que no hubiese existido una formación concreta y adecuada para ello.

En el informe se mencionaba «el estado actual de los caminos y canales de España, causas de sus atrasos y defectos y medios de remediarlos en adelante».

Apostillaba al respecto que: «todos los que hayan recorrido una parte de la España de 1801, les constará el malísimo estado y casi el abandono en que en aquel tiempo se hallaban las carreteras generales, aun en la parte que tenían mayor construcción». Continuaba diciendo que las obras que eran necesarias ejecutar sólo podían salir adelante «reuniendo una multitud de brazos, que es necesario pagar, y pagar con exactitud». El estado de la caja de dineros era bastante raquítico, porque a finales de diciembre de 1801, sólo había en la Tesorería 127.406 reales, para emplear en los caminos. La situación era alarmante: «la mayor parte de los caminos que se tienen por concluidos están en el día intransitables (…) en algunos, aunque en un principio se construyeron con bastante solidez, se ha gastado enteramente su firme por la poca inteligencia con que se ha procurado su conservación (…) la ignorancia y la mala fe son la causa de lo poco que se ha adelantado en este importante objeto, aunque se han gastado millones más que suficientes para concluir y perfeccionar enteramente todos los caminos que se han emprendido. Corriendo las carreteras se encuentran a cada paso testimonios de esta verdad». Como ejemplo de esta ignorancia, a la hora de construir caminos y carreteras, especificaba: «los que principiaron a construir caminos en España no adoptaron, o por mejor decir, no conocían las dimensiones y especie de obras que convenían a este género de construcción». Las célebres y transitadas carreteras de Extremadura o Andalucía, no escaparon a las razonadas críticas del documento, explicando que: «en la de Extremadura está *quasi* todo el camino abierto y apenas había ocho leguas con el firme correspondiente, y todo el mundo sabe que un camino abierto, sin afirmar, es peor que el terreno natural pisado desde tiempo inmemorial por los carruajes y caballerías».[1]

Las comunicaciones terrestres habían experimentado durante el siglo XVIII sensibles mejoras y, por primera vez, respondían a un planteamiento general que convertía a la corte en el centro de un sistema radial de caminos, con una longitud que se acercaba a los 3.500 kilómetros, aun cuando no se completaron sino en vísperas de la Guerra de la Independencia.[2] A título de ejemplo, cabe señalar, como en los caminos radiales promovidos por Carlos III, y que fueron la base de la red actual de carreteras, se construyeron hasta 1802, un puente por cada tres kilómetros y medio de carretera.

[1] SERRANO, Almudena: «Los puentes y el trazado de las carreteras en España a principios del siglo XIX», en https://cadenaser.com/emisora/2019/05/23/ser_cuenca/1558612262_353246.html

[2] ALZOLA, Pablo de: *Las obras públicas en España,* Bilbao, 1899, pp. 372 y sgs. También se puede consultar a: MENÉNDEZ PIDAL, Gonzalo: *Los caminos en la historia de España,* 1951.

En este orden de cosas, y según María del Mar Lozano Bartolozzi, la ciudad de Badajoz, al estar muy condicionado su territorio por las corrientes fluviales, tuvo una preocupación constante por la construcción o mantenimiento de los puentes. El puente de la rivera del Gévora, inmediato a la población, se encontraba al filo del siglo XIX con problemas de construcción, y en 1800 se instó a su reparación desde las sesiones municipales, tras ser comprobado por los Caballeros Comisarios de Fuentes, Puentes y Calzadas e inspeccionado por el Maestro de Obras de la ciudad, don Antonio Ledesma.[3] Pues: «Se halla la entrada de el arruinada que necesita se repare inmediatamente para evitar que con la abundancia de aguas se impida el tránsito a los trajinantes».[4] Y en 1804, se mandó el reconocimiento del puente pequeño que se halla inmediato al de Gévora, «cuyo paso es muy necesario por no haber otro más cómodo al tránsito, para ver que obras de reparación necesitaba».[5]

En el año 1805, se instó mediante real orden, a construir dos puentes, visto el acuerdo celebrado por la Junta Principal de fortificación de esta misma Provincia, según la cual se mandó que:

> Los arrendadores de los baldíos concedidos para el pago del subsidio estimativo de los trescientos millones mandados exigir en todo el Reino, todo con la idea de sacar los fondos suficientes para la construcción de dos Puentes en el término de esta ciudad, uno de la Rivera de Olivenza y otro en el Arroyo de Hinojales visto el proyecto y calculo formado por el Ingeniero Comandante Don José de Gabriel aprobado por el Generalísimo con los demás que comprende y conformándose en todas sus partes…[6]

Empleando para su financiación el resultado de sacar a pública subasta los baldíos de *León* y *Valde el Hombre*, para aplicar el producto de los arrendamientos a la obra. Y ya en 1812, se reconoció la necesidad de reparar el puente de Évora que se encontraba cortado, con el fin de facilitar el paso a los «trageneros y vecinos de la ciudad»,[7] reconociendo la obra el maestro alarife de la ciudad, don Domingo Quirós. Pero Badajoz también tuvo que contribuir al pago de las obras en puentes más alejados, como el que se hizo sobre el río Matachel. Y en

[3] AHMB: *Libro de Sesiones del año 1800 (20 de enero de 1800).* LOZANO BARTOLOZZI, María del Mar: «Imagen y actividad urbana de la ciudad de Badajoz en torno a 1800», en *La Guerra de la Independencia en Badajoz (1808-1814);* RODRÍGUEZ CANCHO, Miguel (Ed.): Badajoz, 2008, p. 309. En las notas a pie de página del artículo va especificando las distintas sesiones celebradas relacionadas con esta temática, como pongo de manifiesto a continuación.

[4] AHMB: *Libro de Sesiones del año 1800.* Sesión 30 de enero. *Idem*, p. 310.

[5] AHMB: *Libro de Sesiones del año 1804.* Sesión del 5 de enero y Sesión del 9 de enero. *Ibidem.*

[6] AHMB: *Libro de Sesiones del año 1805.* Sesión del 7 de febrero. *Ibidem.*

[7] AHMB: *Libro de Sesiones del año 1812.* Sesión del 12 de octubre. *Ibidem.*

1802, debió de pagar la cantidad de 4.183 reales y 6 maravedíes que le habían correspondido para el repartimiento que se había hecho de este puente y lo haría de los fondos de propios.[8]

El trazado de la red ofrecía como características más notables: una mayor densidad de caminos en las zonas de Castilla y Andalucía, la total carencia de caminos litorales, (si se exceptúa el tramo de Barcelona a Valencia), motivada por las dificultades orográficas en el Cantábrico y por el secular temor a los asaltos berberiscos en la zona mediterránea. Por esa causa los caminos evitaban la costa, cuando no optaban claramente por adentrarse en el interior, pese a las dificultades que esto implicaba, como sucedía con la comunicación entre Andalucía y Valencia.

La Guerra de la Independencia determinó la paralización de las obras públicas y el empeoramiento de la red rutera. Las comunicaciones sufrieron graves daños y, especialmente, fueron los puentes sobre los principales ríos los más afectados. Sus reparaciones tardarían décadas en efectuarse. Por ejemplo, el puente de Almaraz, que vio uno de sus arcos destruidos en 1809, por el general Cuesta, tuvo que esperar hasta 1845 para ser reparado. Lo mismo le ocurrió a otra de las grandes obras de ingeniería, el puente romano de Alcántara, gravemente dañado en 1809, que no fue definitivamente reconstruido hasta 1862. Por su parte, Madoz, en 1835, hablaba del estado ruinoso en que se hallaba el puente romano de Mérida sobre el Guadiana, a consecuencia de la voladura de dos de sus arcos en 1812 por los ingleses. Veintitrés años habían transcurrido y ni se había intentado reparar del daño causado. Incluso, otros puentes no se repararon nunca.[9]

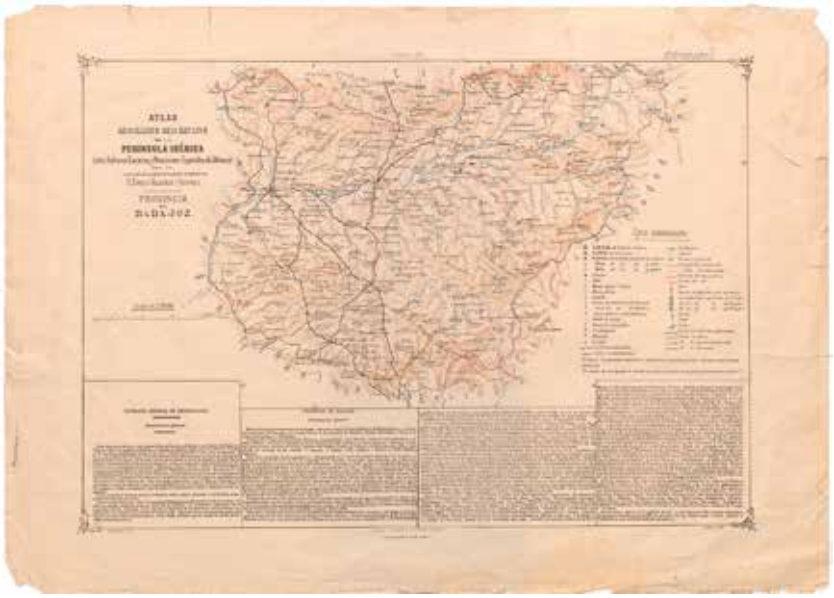
También se produjo la degradación de los caminos que quedaron abandonados en tanto se producía la desaparición de buena parte del ganado de tiro y carga. Por ese motivo, transportar los bagajes del ejército fue una tarea difícil y costosa, al no disponer de medios propios, por las malas comunicaciones existentes y el deficiente estado de los caminos y carreteras. La información necesaria se obtenía por medio de espías[10] y en el campo de batalla mediante

[8] AHMB: *Libro de Sesiones del año 1802.* Sesión de 21 de noviembre y Sesión del 25 de noviembre. *Ibidem.*

[9] *Extremadura. La historia.* Diario Hoy de Extremadura, Vol. II, Badajoz, 1997, pp. 386-387; VICENS VIVES, J., *Historia de España y América, social y económica, vol. V, Los siglos xix y xx. América Independiente.* Barcelona, 1982, pp. 200-201.

[10] La Junta Suprema Central encomendó a Bardají la reorganización del servicio de información con el objeto de tener datos precisos tanto de sus propios recursos como de los del enemigo, y de su número de tropas, planes y movimientos. El 30 de noviembre de 1808, la Junta Central ordenó al general La Peña, jefe del Ejército del Centro, la creación de un servicio de espionaje

correos. Para solventar el transporte y la conducción de los suministros necesarios (como armas, pólvora, trigo, cebada, avena, arroz, garbanzos, bacalao, jamón, harina, galletas, tocino, etc.), los ejércitos efectuaron embargos de caballerías, carros y bueyes en las distintas localidades extremeñas (como pongo de manifiesto en el siguiente capítulo).



Atlas Geográfico Descriptivo, Provincia de Badajoz de D. Emilio Valverde y Álvarez. 1880. Fondos del Centro de Estudios Extremeños.

Los medios de transportes realizados por los ejércitos se basaban en la utilización de bueyes, caballos y mulas, usándose las últimas, indistintamente

sobre las fuerzas francesas, y que recurriera al soborno para lograr su propósito si era necesario. La misma comunicación se hizo a los generales San Juan, Vivas, Cuesta y al duque del Infantado. El espionaje se realizó a través de agentes y espías, desde los carreteros y trajineros que podían obtener información en sus viajes, hasta los oficiales destinados a este fin en misión de reconocimiento, junto a comerciantes, autoridades municipales y clérigos. También los guerrilleros ayudaron, no sólo a interceptar las comunicaciones del enemigo, sino también a obtener datos y a su transmisión. En el Servicio de Información actuaban los comisionados, personas que hacían de enlace entre los espías en zona enemiga, los guerrilleros y los informadores que estaban en la frontera francesa. La información obtenida se transmitía por vía oral o por medios de textos escritos en lenguaje directo o en claves alfabéticas numéricas y alfanuméricas y también en partituras musicales.
http://pares.mcu.es/GuerraIndependencia/portal/viaje/guerra_ideologica/inteligenciaMyC.html

como animales de tiro y carga. Los bueyes se utilizaban uncidos por parejas a las lanzas de las *carretas*, vehículos de dos ruedas sin herrar que podían transportar hasta 40 arrobas (460 kg) y que habitualmente marchaban agrupados formando carreterías de 20 a 30 unidades. Las mulas se utilizaban para arrastrar vehículos de tres tipos básicos: *calesas* de dos ruedas y varas, *coches de colleras* de cuatro ruedas y *galeras* más pesadas que las anteriores y generalmente cubiertas, que cargaban hasta 120 arrobas. Alternativamente eran utilizados como animales de carga formando *recuas* que dirigían los arrieros. Los caballos, que en ocasiones arrastraban el más ligero de los vehículos —*calesín*— se utilizaban habitualmente como montura y proporcionaba el más rápido de los medios de transporte. En tanto bueyes y mulas realizaban la totalidad del recorrido con la consiguiente necesidad de pastaderos donde descansar y alimentarse, los caballos podían ser sustituidos gracias a la existencia de *postas*,[11] distantes entre 12 y 18 km, pero cuya utilización estaba limitada a los correos o condicionada a la previa preparación del viaje.

En 1808, el Ejército español no disponía de un organismo específico dedicado a su mantenimiento. La Real Hacienda mandaba a los intendentes militares necesarios, que recibían el mando sobre la administración civil, provincial y municipal, en aquellos territorios sobre los que se acantonaban o actuaban las tropas. Cuando el Ejército se movía por zonas, ya arruinadas por el paso de las tropas, o por comarcas montañosas, o poco habitadas, el sistema fallaba estrepitosamente, condenando al hambre y al desabastecimiento a los hombres.

Respecto a la capacidad de movimientos, el viejo ejército borbónico, no disponía tampoco de un sistema de transporte militarizado. El mismo, se basaba en tres sistemas que se ajustaban económicamente, con empresarios o particulares civiles: *los Bagajes,* que se tomaban gratuitamente de pueblo en pueblo (caballerías y carruajes que se utilizaban hasta llegar a la siguiente localidad de tránsito, conducidos por sus dueños, que regresaban a sus lugares una vez realizado el relevo). *Las Brigadas de carros,* contaban con 10 carros tirados por 40

[11] En esta época, el entramado de casas de posta sirvió de base para el desarrollo de las rutas de las diligencias, las cuales transportaban también correspondencia mediante el establecimiento de convenios con el Servicio de Correos. Como organización directa del Estado y servicio público con periodicidad regular, el correo no nació hasta el siglo XVIII. La correspondencia se distribuía por medio de valijeros montados, que la llevaban a las respectivas estafetas. Allí las recogían los destinatarios o, en su defecto, personas previamente autorizadas enviadas desde las aldeas, y denominadas peatones, aunque generalmente hiciesen ese servicio a caballo. Al establecerse las diligencias, a principios del siglo XIX, sus empresarios tomaron la contrata de correo y desaparecieron los antiguos oficiales valijeros con sus privilegios e insignias reales. La Guerra de la Independencia paralizó también estos transportes, que fueron restableciéndose a partir del año 1815.

mulas. Dirigidos por un capataz civil. Los carreteros recibían solo media paga a cuenta, para tratar de evitar deserciones. Y *las Brigadas de mulas,* ajustadas con arrieros civiles. Contaban con unas 40 mulas cada una.

Con respecto a la logística británica, debo recordar al respecto, que era bastante más compleja, pues se utilizaba el sistema tradicional del siglo XVIII, consistente en mantener a los ejércitos mediante un sistema de almacenes y convoyes, evitando en lo posible depender de los recursos locales. Todo lo contrario que los ejércitos de Napoleón, que se habían especializado en vivir sobre el terreno, obteniendo los suministros mediante, compra, requisa o directamente por saqueo.

En el cuartel general del duque de Wellington, que, mandaba el ejército británico en la península Ibérica, existían siete departamentos a cargo de civiles. Entre ellos: el *Storekeeper General* (responsable de los almacenes), estaba encargado de los transportes de equipos de campaña, tiendas y pesados equipajes, si bien, entre 1809 y 1811 se tomó la decisión de no transportar dichas tiendas. El *Commissariat* (intendente de víveres), estaba bajo el mando del *Commissary General,* que era el único miembro de los empleos civiles que recibía instrucciones directamente del Tesoro de Su Majestad, desde Londres. Al comenzar la Guerra Peninsular (según la terminología británica), este fue el departamento más importante de los siete. La tarea principal del *Commissary* y de sus colaboradores fue precisamente situar las raciones de galletas, o mejor aún, conseguir transportar y situar la enorme cantidad de comida, bebida, forrajes y repuesto de ropas esenciales para cada unidad del ejército. Para ello, buscaron la ayuda de colaboradores locales, carniceros, panaderos, sastres, guarnicioneros, zapateros, secretarios e intérpretes, guías, carreteros y muleros. En alguna ocasión hubo siete u ocho mil mulas de carga al servicio del *Commissary.* Algunas regiones de España, como le ocurrió a Extremadura, estaban cerca de ser desiertos y solo era posible comprar localmente parte de la comida y la bebida, pero lo más esencial era distribuido desde almacenes de Lisboa y Oporto y sus depósitos auxiliares (como los de Abrantes), a los que las provisiones llegaban desde las Islas Británicas o lugares tan alejados como Turquía o América. El suministro habitual era el normal, pero una de las principales causas de las dificultades para el *Commissary* fue el transporte realizado a miles de kilómetros por malos caminos y que no siempre coincidían con la dirección necesaria. Los encargados de conducir los convoyes, desde los almacenes al frente, no eran jefes con experiencia y tenían pocas referencias para sus dudas. Así Shaumann, a los pocos días de su llegada, tuvo que llevar un convoy de 100 carretas cargadas a Torres Vedras. Los carreteros y muleros trabajaban agrupado en brigadas de 15

hombres, dirigida cada una por un capataz. A Shaumann le resultó difícil que cubrieran una distancia razonable cada día, ya que, sino desertaban, robaban demasiado, se mataban unos a otros o se peleaban con los soldados pendencieros de la escolta. En Portugal las carretas tenían ruedas macizas de madera con un bastidor de tablones, y eran arrastradas por bueyes con herraduras uncidas al eje por un yugo de madera y correas de cuero. Podían llevar una carga de 500 kilos, que era el peso de la comida para 500 hombres durante un día, sobre caminos que eran transitables para los vehículos de la *Royal Waggons Train.*

La dificultad se incrementaba porque los ejércitos británicos solían marchar reunidos, lo que obligaba a transportar una gran cantidad de abastecimiento a través de una sola línea de comunicación. En consecuencia los trenes logísticos británicos solían ser voluminosos y vulnerables. Pero paradójicamente, este defecto se transformó en ventaja durante las operaciones en España y Portugal, ya que la pobreza y devastación del país era tal que resultaba imposible sobrevivir con los recursos encontrados sobre el terreno. No obstante, la campaña del Tajo supuso una experiencia extraordinariamente negativa en este aspecto, precisamente por la imposibilidad de mantener el sistema de almacenes y convoyes.

II. EMBARGO DE CABALLERÍAS, CARROS Y BUEYES

La aportación documental relacionada con el transporte de suministros por parte del ejército es abundante en el Archivo Histórico Provincial de Badajoz, y en el Archivo de la Diputación Provincial de Badajoz, donde se conservan numerosos expedientes relacionados con este tema, correspondientes, sobre todo, a los partidos de Alcántara, Cáceres, Badajoz, Mérida, Llerena y Trujillo. En ellos, se muestran los embargos realizados de carretas, bueyes y caballerías, las dificultades que los distintos ayuntamientos tuvieron para dar los pedidos correspondientes, así como numerosas referencias a los almacenes británicos establecidos en las localidades portuguesas de Lisboa, Oporto y los auxiliares de Abrantes, de donde se obtuvieron víveres y armas.

II.1. Consideraciones generales sobre el embargo de caballerías en Extremadura

Una de las preocupaciones importantes que tuvo la Junta Suprema de Extremadura para la constitución de un ejército, fue la de recabar el mayor número posible de caballos, yeguas o mulas, que pudieran ser de utilidad, como fuerza de choque para el combate, para el transporte de personas, o el de bagajes de las tropas. Para llevar a cabo este cometido la Junta Suprema de Extremadura

mandó ejecutar una serie de órdenes,[12] por las que el marqués de Monsalud (subinspector de caballería) y el marqués de la Romana comisionaron a varias personas de la provincia para que se encargaran de la confiscación de los caballos necesarios en sus distintas jurisdicciones. Los comisionados, con el objeto de llevar a cabo su tarea, se presentaban en los pueblos, reunían al vecindario y seguidamente comenzaban a ejecutar la confiscación de los animales, según las ordenanzas establecidas. Una vez entregados los caballos (que solían ser uno por vecino) se tasaban y se les daban a los interesados unos recibos, en los que se especificaban el valor de cada animal (oscilando el precio entre 900 y 2.500 reales) y sus características.

En este orden de cosas, el 16 de octubre de 1808, el marqués de Monsalud, presentaba el plan que debía observarse para reunir el número de caballos que necesitaba el ejército de la provincia de Extremadura.[13] El 24, se leía una orden de la Junta Central, fechada el 21 de ese mismo mes, acompañada de doce ejemplares del reglamento que, se había establecido para la requisición de caballos con el objeto de reforzar el ejército. En consecuencia, la Junta acordaba que se hiciese una relación pormenorizada de todos los caballos que pudieran ser útiles para el servicio de la ciudad de Badajoz, dándose comisión al vocal don Juan Cabrera de la Rocha para su realización y la posterior entrega al marqués de Monsalud. Esto mismo se hizo extensivo a todos los pueblos de Extremadura.[14] Seguidamente se daba comisión a: don Juan Cabrera, don Juan Pacheco y don Manuel Cordero, para que cuidasen de que no se cometieran fraudes en la requisición de los caballos.[15] El 30, se ordenaba al marqués de Chinchillas que siguiese escogiendo los caballos necesarios para los carabineros reales. Esto se hizo extensivo al partido de Cáceres y al de Llerena.[16] Paralelamente se daba comisión al capitán don Pedro de la Vera, para que viajara a los partidos de Cáceres, Montánchez y la Serena, con el objeto de conseguir 400 mulas que se necesitaban para conducir el tren de artillería, que estaba preparado para salir

[12] *Orden de 6 de octubre de 1808; Reglamento de 6 de diciembre de 1808; Real Decreto de 18 de marzo de 1809* y el *Decreto de 9 de julio de 1810.* SARMIENTO PÉREZ, José, *La Junta Suprema de Extremadura en la Guerra de la Independencia Española. Comisión de Gracia y Justicia (1808-1812),* Badajoz, 2008, p. 202.

[13] ADPB: *Libro de acuerdos de la Junta Suprema de Gobierno de esta capital y provincia de Extremadura,* J56E, l. 0001. Acta de 16 de octubre de 1808, f. 69.

[14] ADPB: *Libro de acuerdos de la Junta Suprema de Gobierno de esta capital y provincia de Extremadura,* J56E, l. 0001. Acta de 24 de octubre de 1808, f. 77.

[15] ADPB: *Libro de acuerdos de la Junta Suprema de Gobierno de esta capital y provincia de Extremadura,* J56E, l. 0001. Acta de 27 de noviembre de 1808, f. 96.

[16] ADPB: *Libro de acuerdos de la Junta Suprema de Gobierno de esta capital y provincia de Extremadura,* J56E, l. 0001. Acta de 30 de noviembre de 1808, f. 97.

con destino a Talavera de la Reina. Con este mismo fin, don Juan Hernández se dirigió a Montijo y la Puebla y se ordenaba a la justicia de Valverde de Leganés, para que enviara a Badajoz 20 pares de mulas.[17]

Habiendo tenido la Junta conocimiento de la venta de algunos caballos que, no eran útiles y que habían sido requisados para el ejército, se ordenaba a don Juan Cabrera que investigase si eso era cierto.[18] Viéndose el estado lamentable en que se encontraba la caballería del ejército de Extremadura a finales del mes de diciembre de 1808, se previno que los militares no vendiesen las raciones de paja y cebada de sus caballos, y que los paisanos no las comprasen, bajo pena de presidio a los que incumplieran dicha norma.[19] Ya en el mes de enero de 1809, se comunicaba que los caballos entregados al comandante general podían quedar en poder de sus nuevos dueños, bajo el pago respectivo con un descuento de doce reales diarios.[20] En el mes de abril, se encargaba a don Juan Cabrera de la Rocha proveer de caballos a gran cantidad de soldados que carecían de ellos.[21] Por último, en mayo, se le concedía amplias facultades a don Juan Tovar, para la requisición de potros y caballos en la villa de Olivenza y sus aldeas.[22]

II.2. Embargo de carros, bueyes y acémilas distribuidos por partidos judiciales

A continuación, y como he mencionado anteriormente, distribuyo cronológicamente la documentación consultada, centrándome en los siguientes partidos judiciales: Alcántara, Cáceres, Badajoz, Mérida, Llerena y Trujillo.

— Partido de Alcántara

El 5 de enero de 1812, la Junta Suprema de Extremadura remitía una orden al alcalde mayor de la villa de **San Vicente de Alcántara**, para que entregase 12 carros y 20 caballerías con el objeto de conducir arroz y bacalao desde Portalegre

[17] ADPB: *Libro de acuerdos de la Junta Suprema de Gobierno de esta capital y provincia de Extremadura,* J56E, l. 0001. Acta de 2 de diciembre de 1808, f. 98.

[18] ADPB: *Libro de acuerdos de la Junta Suprema de Gobierno de esta capital y provincia de Extremadura,* J56E, l. 0001. Acta de 6 de diciembre de 1808, f. 105.

[19] ADPB: *Libro de acuerdos de la Junta Suprema de Gobierno de esta capital y provincia de Extremadura,* J56E, l. 0001. Acta de 29 de diciembre de 1808, f. 132.

[20] ADPB: *Libro de acuerdos de la Junta Suprema de Gobierno de esta capital y provincia de Extremadura,* J56E, l. 0001. Acta de 30 de enero de 1809, f. 155.

[21] ADPB: *Libro de acuerdos de la Junta Suprema de Gobierno de esta capital y provincia de Extremadura,* J56E, l. 0001. Acta de 10 de abril de 1809, f. 207.

[22] ADPB: *Libro de acuerdos de la Junta Suprema de Gobierno de esta capital y provincia de Extremadura,* J56E, l. 0001. Acta de 2 de mayo de 1809, f. 213.

a esa localidad; así como 20 acémilas y 24 carros para el transporte de las armas existentes en Abrantes. La comisión de subsistencias de la villa de San Vicente, el 10 de enero de 1812, ordenaba a don Juan de Rojas Escobar que llevase a cabo el mencionado embargo; acordando que se pagasen 7 reales a cada uno de los carreteros nombrados, por cada legua de ida y vuelta recorrida.[23] Esto mismo se hizo extensivo a las siguientes localidades: Valencia de Alcántara, Herrera, Santiago del Carbajo, Carbajo, Membrío, Salorino, Navas del Madroño y Herreruela.[24] En las contestaciones remitidas, todas las localidades habían manifestado las dificultades que habían encontrado para satisfacer dichos pedidos.

El 3 de febrero de 1812, la comisión de subsistencias de **San Vicente de Alcántara**, comunicaba el pedido que le había correspondido en el reparto realizado[25] de 12 carretas que, rápidamente debían dirigirse al puerto de Abrantes, con el objeto de conducir víveres al cuartel general. Pero al día siguiente los interesados manifestaban, por una parte, la decadencia en que se encontraban sus ganados por falta de mantenimiento, y por otra, hacían alusión al temporal reinante que, en esos momentos imposibilitaban el tránsito de las carretas. Por ese motivo, habían suplicado que dicho embargo se suspendiese hasta que cesaran las lluvias. Sin embargo, la Junta Suprema no permitió dilaciones al respecto.[26]

Ese mismo día, **Santiago del Carbajo,** daba a conocer que a esa localidad le habían correspondido en el reparto cuatro carretas para el mismo fin. Ante esta situación habían comparecido los dueños de los pocos bueyes que

[23] «Estan prontos para salir con sus respectivas carretas Francisco Baldera; Francisco Boyero; Francisco Gordillo; Domingo Porrón; Diego Carrasco; Francisco Segura; Pedro Gitano; Manuel Borriño; Domingo Bejarano; Miguel Macías; Josef Muñoz Gilo y Juan Márquez Menor. San Vicente 10 de enero de 1812. Diego Cid de Ribera; Antonio Pantoja». AHPB, Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión de Subsistencias, Transporte de Suministros, leg. 22.

[24] «Reparto en el partido de Alcántara: San Vicente (12 carros para transportar armas, y 12 carros y 20 caballerías para transportar bacalao y arroz); Valencia de Alcántara (10 carros para armas); Herrera (4 carros para armas); Santiago del Carbajo (5 carros para armas); Carbajo (1 carro para armas); Membrío (5 carros para armas); Salorino (5 carros para armas); Navas del Madroño (8 carros para armas); Herreruela (4 carros para armas)». AHPB, Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión de Subsistencias, Transporte de Suministros, leg. 22.

[25] «Repartimiento: Alcántara (8 carros); San Vicente (12 carros); Herrera (3 carros); Santiago del Carbajo (4 carros. Dio 6 caballerías menores además de 1 carreta); Membrío (4 carros); Salorino (4 carros); Navas (6 carros); Garrovillas (6 carros y 24 caballerías mayores); Brozas (8 carros y 32 caballerías mayores); Herreruela (3 carros). Total: 59 carros y 236 barricas». AHPB, Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión de Subsistencias, Transporte de Suministros, leg. 22.

[26] «San Vicente de Alcántara, 3 de febrero de 1812. Firmaban el documento: José de Osco Recarte; Antonio Pantoja; Facundo González; Márquez Morujo». AHPB, Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión de Subsistencias, Transporte de Suministros, leg. 22.

habían quedado en el pueblo, manifestando la dificultad que encontraban para su cumplimiento: primero, por el deplorable estado en que se hallaban sus bueyes y, segundo, por la imposibilidad de poder enviar los mencionados carros a su destino. Pidiendo, por ese motivo, que se les relevase de tan pesada carga.[27] No obstante, la Junta Suprema de Extremadura les pidió que remitieran 16 caballerías con sus correspondientes sacos de montar.

Por su parte, don Juan Tejeda, don Pedro Mendoza, don Juan Guerrero, don Juan de Sama, don Vicente Morales y otros vecinos de **San Vicente de Alcántara**, habían notificado, el 21 de febrero de 1812, que habiendo llegado al cuartel general seis carretas que habían sido embargadas para la conducción de víveres desde el puerto de Abrantes a Valencia de Alcántara, se les había obligado nuevamente a utilizarlas en un segundo viaje. Situación que les había parecido insoportable, por el deplorable estado en que se encontraban sus ganados y caballerías.

Igual situación planteaba, el 20 de febrero de 1812, don Juan Ribero, vecino de **Salorino** con las 14 carretas que habían entregado. Igualmente la comisión subsistencias de la localidad de **Brozas,** comunicaba, el 23 de febrero de 1812, que no habían podido cumplir aún con la remesa estipulada de 8 carretas o 32 caballerías, por haber destinado sus esfuerzos a proporcionar el dinero correspondiente a la contribución de 160.000 reales.

En esa misma fecha, la comisión de **Santiago de Carbajo,** decía que no podía realizar el envío de las 4 carretas que le habían pedido, o de las caballerías equivalentes, para conducir a esa villa 12 barricas de harina, desde la localidad portuguesa de Abrantes. El 29 de febrero de 1812, la comisión de **Alcántara** comunicaba que tampoco podía hacer efectivo la remesa de 10 carretas o 40 caballerías. La Junta Suprema de Extremadura, sin embargo, les contestó que bajo multa de 200 ducados remitiese los transportes pedidos.[28]

Por una orden del marqués de Monsalud, emitida desde el cuartel general de Valencia de Alcántara, tenemos noticia (el 13 de abril de 1812): en principio, de un repartimiento efectuado a los pueblos del **partido de Alcántara** para el pago de los transportes de víveres, (como reflejo en el cuadro adjunto, de elaboración propia).[29]

---

[27] «Santiago del Carbajo, 3 de febrero de 1812. Firmaban el documento: Juan Luciano Canchado; Juan de la Cruz; Pedro Morgado». AHPB, Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión de Subsistencias, Transporte de Suministros, leg. 22.

[28] AHPB, Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión de Subsistencias, Transportes de Suministros, leg. 22.

[29] AHPB, Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión de Subsistencias, Transporte

Localidades	Cantidad que se repartió en reales	Cantidad dada en reales	Cantidad que falta por dar en reales
Alcántara	5.115		5.115
Aceuche	1.140	1.140	
Arco	240		240
Brozas	8.610		8.610
Cachorrilla	375		375
Cadalso	660		660
Campo	2.040		2.040
Carbajo	315	315	
Ceclavín	6.555	1.000	5.555
Hernán Pérez	240		240
Herrera	1.170	1.170	
Herreruela	630	630	
Mata	1.215		1.215
Membrío	2.955	1.285	1.070
Navas del Madroño	4.320		4.320
Pescueza	720		720
Portezuelo	720	720	
Salorino	2.700	2.700	
Santiago del Carbajo	2.460	2.460	
San Vicente	9.180	5.062	4.118
Valencia de Alcántara	6.000	6.000	
Villar del Rey	675	675	
Zarza	2.850		2.850
TOTALES	**61.185**	**23.957**	**37.228**

Además de una relación de las personas que iban a conducir víveres y portes hasta la localidad portuguesa de Abrantes (según cuadro adjunto de elaboración propia)[30]; así como de los pasaportes que se entregaban a los individuos para llevar a cabo dicha misión.[31]

de Suministros, leg. 22.

[30] AHPB, Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión de Subsistencias, Transporte de Suministros, leg. 22.

[31] Ejemplo de pasaporte impreso: «D. Juan José Nieto, Aguilar, Domonte, Fernández de Santillán,

Apellidos y nombres	Vecinos de	N.º de caballerías	N.º de carretas	Fechas de partida	Reales entregados
Leo, Diego	Albalá	3		22-3-1812	100
Merideño, Benito Guerra, Alonso	Torreorgaz Sierra de Fuentes	6 mayores		24-3-1812	300
Martín, Francisco	Santiago del Carbajo	10 menores		6-4-1812	240
Magueda, Francisco y otros vecinos	Membrío	18 para cargar harina			
Bejarano, Domingo y otros vecinos	San Vicente		5 para cargar harina	9-4-1812	1.000
Pérez Salgado, Diego y otros vecinos	Salorino	24 para cargar arroz		9-4-1812	800
Espárrago, Victoriano	Membrío	Por harina			800
Durán, Domingo y otros vecinos	Villar del Rey	Para cargar arroz		14-4-1812	240
Mogeda, Francisco y otros vecinos	Membrío	20 para cargar arroz		14-4-1812	500
Salgado, Diego	Salorino	24		18-4-1812	1.000
Márquez, Antonio y otros vecinos	Membrío	16		22-4-1812	640
Meca, Pedro y otros vecinos	Montánchez	4 para cargar arroz y harina		25-4-1812	500
Morán, Lorenzo y otros compañeros	La Mata	10		25-4-1812	200
Román, Cristóbal y otros compañeros	La Guardia	18 mayores y menores		27-4-1812	

Golfín, Ponce de León, Becerra, Villalobos, Villacis, Ortiz de Zúñiga, Córdoba, Marqués de Monsalud y Villa Marín, Vizconde de San Salvador y de Camillas, Maestrante de Sevilla y Veinte y Quatro de dicha ciudad, Individuo de las Sociedades Patrióticas de Sevilla y Vascongadas, Caballero del Orden de Santiago; Gentil Hombre de Cámara de S.M. con ejercicio, Vicepresidente de la Junta Superior de Extremadura, Teniente General de los Reales Exercitos, Comandante General interino de la misma y reserva del 5º Exercito y distrito militar. Concedo libre y seguro pasaporte a Juan Meca que con 3 compañeros, vecinos de Montánchez y con igual número de carretas pasan a Abrantes por viveres de los correspondientes a la Real Hacienda. Y ordeno y mando a los Jefes Militares y Justicias de los pueblos por donde transiten sujetos a mi jurisdicción, como a los que no lo fueren pido y encargo le faciliten los auxilios que necesitare, y puedan contribuir al bien del Servicio de S.M. Dado en el Quartel General de Valencia de Alcántara a trece de abril de 1812». AHPB, Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión de Subsistencias, Transporte de Suministros, leg. 22.

También desde el cuartel general de **Valencia de Alcántara,** el marqués de Monsalud, el 9 de junio de 1812, informaba que, el brigadier don Antonio Roselló, jefe del Estado Mayor del ejército, le había comunicado que:

> estando corriente el pasaporte necesario para la conducción de la pólvora que se halla en Alcántara, cedida por el Exmo. Sr. Mariscal General Duque de Ciudad Rodrigo para la plaza de Badajoz, solo resta el número de 20 carros para verificarla, en cuya atención espero que V.E. se sirva expedir sus órdenes para que inmediatamente se sumen y presenten a disposición del comandante general interino de Artilleria el brigadier don Juan Munarrio o del comandante de Artillería de la plaza de Badajoz.[32]

A propósito de esta orden, también se le solicitó a la comisión de subsistencias de la villa de **San Vicente de Alcántara** el envío de 10 carros. Ésta, contestó que sólo podía disponer de 7 carros. Sin embargo, la Junta Suprema, el 17 de junio, presionó para que se cumpliese el cupo con las tres carretas que faltaban.

— **Partido de Cáceres**

El ayuntamiento de **Garrovillas de Alconétar**, en el mes de julio de 1811, solicitaba a don Javier Castaños, que se le eximiese del requerimiento, que el ejército le había hecho, sobre 10 mulos y 8 bueyes de tiro. Aducía al respecto, que no había arrieros en el pueblo, que las labores del campo se realizaban fundamentalmente con jumentos y mulos de corta edad, que después se vendían a otras villas. Adjunto a este documento aparecían también especificados el número de carros y bueyes, embargados en el partido de **Montánchez** y **Cáceres,** y remitidos al cuartel general de Olivenza, donde habían sido recibidos, el 16 de julio de 1811, por don Rafael Galiano, gobernador de la plaza, (según reflejo en los dos cuadros adjuntos, de elaboración propia).[33]

[32] AHPB, Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión de Subsistencias, Transporte de Suministros, leg. 22.

[33] «Cáceres había manifestado que tenía 40 carros empleados en el ejército. Excepto los 40 carros de la villa de Cáceres los restantes de los pueblos que han cumplido han sido entregados en la Quinta de San Serván al Sr. Intendente General el 30 de junio de 1811». AHPB, Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión de Justicia, Justicia Municipal, leg. 8.

Localidades del Partido de Montánchez		
Localidades	**Número de carros**	**Número de bueyes**
Albalá	3	6
Alcuéscar	3	6
Almoharín	4	8
Arroyomolinos	3	6
Botija	1	2
Casas de Don Antonio	2	4
Montánchez	3	6
Salvatierra	3	6
Torre de Santa María	2	4
Torremocha	5	10
Valdefuentes	4	8
Valdemorales	1	2
Zarza	3	6
TOTALES	**37**	**74**

Localidades del Partido de Cáceres			
Localidades	**Número de carros**	**Número de bueyes**	**Número de mulas**
Aldea del Cano	2	4	
Arroyo del Puerco	10		20
Casar de Cáceres	4	16	
Garrovillas	9	8	10
Hinojosa	3	4	
Malpartida	2	4	
Monroy	1	2	
Puebla de Obando	1	2	
Santiago del Campo	2	4	
Sierra de Fuentes	3		6
Talaván	3	6	
Torreorgaz	2	4	
Torrequemada	2	4	
TOTALES	**44**	**58**	**36**

En el año 1812, la Junta Suprema de Extremadura, desde Valencia de Alcántara, pedía al partido de Cáceres 30 carros para la conducción de armamento y municiones, que existían en los almacenes de Abrantes. Sin embargo, la villa de **Garrovillas de Alconétar**, el 3 de septiembre de 1812, solicitaba el relevo que le había correspondido en dicho transporte, así como de las 10 camas que se le había pedido para la villa de Alcántara.[34]

— **Partido de Badajoz**

Con respecto al embargo de carros y bueyes, el 23 de noviembre de 1808, se ordenaba al gobernador corregidor de la ciudad de Badajoz, para que todos los vecinos que tuviesen carros los prestasen, sin distinción de personas, clases y fueros.[35]

También, el 9 de diciembre de 1808, se comisionaba a los señores Murillo, Pacheco, Hernández y Cordero para que recogiesen todas las carretas disponibles en el término de Badajoz.[36]

Don Alonso Benítez y don Andrés Chavero, labradores y vecinos de **Badajoz**, habían solicitado, el 7 de octubre de 1809, la devolución de sus carros, que se encontraban embargados y habían sido utilizados en la conducción de cebada para los campamentos ingleses.[37]

---

[34] Al respecto se hacía referencia a: «los continuos sacrificios que esta sufriendo este vecindario en medio de su notoria pobreza ya en la manutención de la mucha tropa que ha mas de un año existe en esta villa, ya que en la exacción de 160.000 rs. que se pidieron para este Quartel General, ya en su diaria tropa que con motivo de las barcas pasa por esta villa ya en otras contribuciones de zapatos y otros utensilios que se le ha exigido y últimamente en el pedido de caballerías por no haber carros para varios transportes y contribución de camas para la villa de Alcántara, han ahogado las fuerzas de estos naturales a pesar de su acreditado patriotismo (…) En el mes de julio hizo el servicio de transportar desde Abrantes a este Quartel General 234 arrobas y media de arroz y tocino, con la oferta de que se le pagaría el porte, esta no se cumplió (…) Además se están ahora remesando 60 fgas. de trigo a la plaza de Badajoz, y sin embargo, de estos apuros el comisionado D. Antonio Ravé, que existe en Cáceres, continua con multa y ejecución militar si en el día no se le remiten trece caballerías mayores en lugar de dos carros y medio para transportar armamentos y municiones exigiendo vayan prevenidos de costales para conducir trigo a Badajoz y de allí pasar a Abrantes por dichas municiones. Garrovillas de Alconétar, septiembre, 3 de 1812. Francisco García de la Riva; Domingo Durán Cambero; Juan Hurtado Ronco; Antonio Magdaleno; Manuel Rodríguez Hurtado; Tomás Gutiérrez Talaván; Manuel Julián; Carlos Sande». AHPB, Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión de Subsistencias, Transporte de Suministros, leg. 22.

[35] ADPB: *Libro de acuerdos de la Junta Suprema de Gobierno de esta capital y provincia de Extremadura,* J56E, l. 0001. Acta de 23 de noviembre de 1808, f. 91.

[36] ADPB: *Libro de acuerdos de la Junta Suprema de Gobierno de esta capital y provincia de Extremadura,* J56E, l. 0001. Acta de 9 de diciembre de 1808, f. 107.

[37] AHPB: Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión de Gobierno, Recursos

El 23 de octubre de ese mismo año, don José Chapí, también vecino de **Badajoz,** suplicaba que se le eximiese del embargo de sus dos carros, del que había sido objeto, por la justicia de la villa de Zafra, con la finalidad de transportar cebada a Badajoz.[38]

Don Francisco Regalado y don Andrés Delgado, en nombre de los carreteros que se encontraban embargados en el Real Parque de Artillería de **Badajoz**, habían declarado, el 24 de junio de 1811, que sus carretas habían sido requeridas por la Junta Suprema, en principio, para transportar las maderas que se hallaban en los pinares de Badajoz y después para conducir los efectos del Real Parque de Artillería. Como consecuencia de esta situación, afirmaban que llevaban más de 30 días sin ver a sus familias, encontrándose, mientras tanto, en la mayor miseria. La Junta Suprema, contestaba, el 30 de junio de 1811, que sus carretas debían seguir prestando el servicio que estaban llevando a cabo, pero que se les tendría en cuenta para remunerarles en parte, por los perjuicios que hubiesen sufrido.

El 9 de diciembre de 1812, desde **Badajoz,** se daba a conocer que los víveres existentes en Abrantes, debían ser conducidos, primero a Valencia de Alcántara y desde Aldea Gallega a Badajoz. Por este motivo, el 18 de junio, se había comisionado: a don Manuel Verde, factor de víveres, para que exigiese al partido de Cáceres y a varios pueblos del de Alcántara, 166 carros y 83 acémilas. Y a don Diego Parraverde para que llevase a cabo la exacción de 150 carros en el partido de Mérida, así como 3 carretas y 200 caballos en el lugar de Membrío.[39]

Igualmente, la Junta Suprema de Extremadura, comunicaba al ayuntamiento de Badajoz, mediante el oficio de 25 de junio de 1812, que el comisionado don Justo Hernández de Tejada, llevase a efecto la exacción de 80 carros, con sus correspondientes tiros, en el partido de Badajoz. Dichos carros tendrían que ponerse a disposición de la Junta en 24 horas. Esto mismo se había hecho extensivo a todos los pueblos del partido, haciendo hincapié que en caso contrario se les impondría una multa de 200 ducados.[40] La relación de pueblos fue la

particulares, leg. 124.

[38] AHPB: Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión de Gobierno, Recursos particulares, leg. 124.

[39] «Entre los pueblos del partido de Alcántara se excluyó a la villa de San Vicente de Alcántara en consideración al servicio que estaba haciendo en la conducción de pólvora a la plaza de Badajoz». AHPB, Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión de Subsistencias, Transporte de Suministros, leg. 22.

[40] AHPB, Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión de Subsistencias, Transporte de Suministros, leg. 22.

siguiente: La Codosera, Villar del Rey, Talavera la Real, Santa Marta, La Parra, Nogales, Salvatierra, La Torre, Alconchel, Villanueva del Fresno, Higuera de Vargas, Alburquerque, Roca de la Sierra, Corte de Peleas, Feria, La Morera, Salvaleón, Almendral, Valverde de Leganés, Cheles, Valencia del Mombuey, Zahinos, Barcarrota. A esta orden contestaron, don Juan Francisco Gragera y don Antonio Gragera, alcaldes ordinarios de la villa de Talavera la Real, el 2 de junio de 1812, que sus vecinos tenían únicamente doce carros, tirados por dos caballerías, de los cuales siete se hallaban ocupados en las Brigadas del Ejército Británico, dos de ellos se hallaban ocupados en el servicio de dicho ejército en el campamento de La Albuera y los tres restantes en formar un depósito de heno para surtir a las tropas, y en conducir al parque de Artillería de Badajoz la madera que estaba cortada en Aldea del Conde. Don Tomás Becerra Gautín, alcalde ordinario de Valverde de Leganés, el 4 de julio de 1812, contestó que en el pueblo no había ningún carro ya que los franceses los habían quemado todos. Por su parte, don Cristóbal de Ocano y don Andrés Mateo de Rivera, alcaldes ordinarios de La Torre, dijeron que solamente podían poner en camino a dos carros.

— **Partido de Mérida**

La Junta Suprema Central le envió a la Junta Suprema de Extremadura la *Real orden de 31 de julio de 1809,* expedida por don Martín de Garay en el Real Alcázar de Sevilla, por la que mandaba que:

> ejecutivamente, y en posta se remitan víveres al Exercito Anglo-Hispano, para auxiliar su indigencia en el momento crítico, que hace los mayores esfuerzos contra el enemigo, para salvar nuestra Patria de la más dura esclavitud.[41]

El 2 de agosto de 1809, don José Nicolás Antonio Marzuelo, notario de la villa de **Almendralejo**, contestaba al respecto que:

> sin la menor demora pasó el Sr. D. Josef Castillas Castilla, Auditor de Guerra, honorario como Regente de la Real Jurisdicción de esta villa, asistido de mi el escribano, sus alcaldes mayores y otras personas de auxilio, a hacer requisición de toda clase de víveres y en efecto se verificó por ahora de 27 fanegas de garbanzos, 34 arrobas y libra de tocino, 4 libras de jamón, 8 arrobas de arroz y 13 arrobas y libra de bacalao (…) se ha remitido en 7 carros a el Exercito a cargo de

[41] «Suministros de víveres al ejército anglo-español en Galicia, Salamanca, Extremadura y Andalucía. Por parte de los ayuntamientos de Extremadura, Andalucía, como consecuencia de la Real orden de 31 de julio de 1809 de la Junta, dirigida a las justicias de los ayuntamientos situados en el camino desde Sevilla a Talavera, Badajoz y Plasencia, Aracena, Villagarcía». AHN, *Sección de Guerra,* Estado, 39 B.

> uno de los conductores Alonso Bote y está ya dada lista a uno de los alguaciles mayores para embargar otros 7 carros para mañana.[42]

Don Alonso Barrena, desde **Puebla de la Calzada**, se dirigía al general Castaños, solicitando la devolución de los carros embargados, ya que se necesitaban para llevar a cabo la recolección en el pueblo. El 27 de mayo de 1811, se le contestaba desde el cuartel general, situado en Valverde de Leganés, que era justa la solicitud y que la Junta Central tomaría las providencias oportunas a fin de que cuanto antes se verificase el relevo de los carros que pedían. Pero reconocía que en ese momento no podía ejecutarse por la falta de carros que había, hasta completar el número preciso para el sitio de Badajoz.[43]

— **Partido de Llerena**

El 8 de diciembre de 1808, se pedía a la Junta de Llerena, que auxiliase a la Junta Suprema de Sevilla con todas las mulas y carros posibles, para conducir la artillería y víveres necesarios a esa ciudad.[44]

El alcalde de la villa de **Montemolín,** don Jerónimo Torrecilla de Tejada, contestaba el 2 de agosto de 1809, a propósito de la mencionada *Real orden de 31 de julio* de ese mismo año, que había enviado a disposición de don Gregorio García de la Cuesta:

> 10 caballerías cargadas con 42 arrobas de arina, 6 de tocino y 2 fanegas de garbanzos (…) a pesar de que en la tarde del 27 de dicho anterior, lo hice también de 54 acémilas mayores, cargadas de 5 y 8 fanegas de cebada, en cumplimiento también de otra orden que fue presentada por el comisionado al efecto Francisco Carmona.[45]

Por su parte, don Diego Ladrón de Guevara, alcalde mayor de la villa de **Bienvenida**, escribía, el 4 de agosto de 1809, —en contestación a la misma real orden— que a pesar de que su pueblo era uno de los más pobres de la provincia, y de que su población se dedicaba mayoritariamente a la agricultura:

> el día antes habían salido para el mismo Exercito 94 bestias, con 3 fanegas de avena cada una otras 40 para la de Zafra con igual destino.[46]

---

[42] AHN: *Sección de Guerra,* Estado 39 B, n.º 57.

[43] AHPB: Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión de Justicia, Justicia Municipal, leg. 8.

[44] ADPB: *Libro de acuerdos de la Junta Suprema de Gobierno de esta capital y provincia de Extremadura,* J56E, l. 0001. Acta de 8 de diciembre de 1808, f. 106.

[45] AHN, *Sección de Guerra,* Estado 39 B, n.º 69.

[46] AHN, *Sección de Guerra,* Estado 39 B, n.º 59.

Sobre esta misma tesitura, don Luís Ginés de Algora, escribano de **Villagarcía**, notificaba que el alcalde, don Manuel Navarro, había enviado el día 9 de agosto «las caballerías correspondientes con 57 fanegas de cebada». Que el día 14, habían salido 10 caballerías para la villa de la Fuente, con el objeto de cargar galletas u otros efectos que hubiesen quedado en dicho pueblo, después de haber estado allí ubicado el cuartel general. Y que también se habían embargado, ese mismo día, otras 30 o 40 caballerías para conducir cebada al ejército.[47]

Por último, don Lozano Gallardo y don Manuel Liáñez, vecinos de **Burguillos del Cerro**, solicitaban, el 26 de agosto de 1811, que se les devolviese los seis bueyes requisados que se habían utilizado para la conducción del Parque de Artillería que existía en San Pedro los Majarete.[48]

— **Partido de Trujillo**

Según Jacinto Marabel, en la localidad de **Trujillo** se habían establecido una serie de almacenes con el objeto de recopilar los suministros destinados a las tropas aliadas. De esta forma, los convoyes, procedentes de Badajoz, comenzaron a abastecer a dichas instalaciones y se autorizó a los oficiales para que acudieran a diligenciar el aprovisionamiento de sus respectivas unidades.[49]

III. REVISTAS PASADAS A LAS BRIGADAS DE ACÉMILAS DE CARGA DE LA REAL HACIENDA

Según el conde Federico Moretti y Gascone,[50] *revista* era el examen individual que se hacía del número de soldados, de su instrucción, del estado de su vestuario y armamento y de las brigadas de acémilas; por lo que había varias especies de revistas efectuadas para examinar cada una de estas cosas.[51]

[47] AHN, *Sección de Guerra,* Estado 39 B, n.º 80.

[48] AHPB, Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión de Justicia, Justicia Municipal, leg. 8.

[49] MARABEL, JACINTO J., «Fiebre y sábanas: el otoño de Wellington en Badajoz (I)», en *Coloquios Históricos de Extremadura,* 2020.

[50] MORETTI GASCONE, FEDERICO (conde de), *Diccionario Militar español-francés. Dedicado al Rey Nuestro Señor,* Madrid en la Imprenta Real, 1828, p. 334.

[51] *Revista de armas.* Era la que se pasaba públicamente una vez a la semana a todos los soldados, examinando si tenían sus armas en estado de usarlas y con la limpieza que correspondía. *Revista de comisario.* Era la que a principio de mes pasaba el comisario de guerra, verificando el número de individuos de cada clase que componían un cuerpo militar, para abonarles su paga en las oficinas de cuenta y razón. *Revista de inspección.* Era la que, de tiempo en tiempo, pasaba el inspector general u otro oficial de graduación en su nombre, a cada uno de los cuerpos del arma, examinando su estado de instrucción y disciplina, el modo con que había sido gobernado por los

En este caso incluyo las revistas pasadas a las brigadas de acémilas de carga de la Real Hacienda, correspondientes: al *Ejército de Operaciones del Centro*, al *Cuarto Ejército*, al *Ejército de Operaciones de la Isla y Plaza de Cádiz* y a las *Brigadas de Carros de la Real Hacienda*, según documentación consultada en el Archivo Histórico Provincial de Badajoz, y que expongo a continuación en cuadros adjuntos de elaboración propia.[52]

— **Ejército de Operaciones del Centro**

El *Ejército de Operaciones del Centro* estaba formado por las cuatro divisiones de Andalucía, bajo las órdenes de don Francisco Javier Castaños (duque de Bailén); junto con las divisiones de Castilla, bajo el mando de don Gregorio García de la Cuesta; las de Extremadura y las de Valencia y Murcia, que entraron en Madrid bajo el mando de González Llamas. El Ejército de Extremadura no llegó a unirse por completo al *Ejército del Centro* como estaba previsto, aunque en noviembre de 1808, dos de sus divisiones participaron en la batalla de Gamonal (Burgos), y otras tropas de Somosierra. Poco después, con Cuesta al mando, en enero de 1809, volvieron a denominarse Ejército de Extremadura.[53]

Relacionado con las brigadas de acémilas pertenecientes a este Ejército, establezco a continuación el extracto de seis revistas, pasadas en la Real Isla de León[54] en los años 1810 y 1811, por el inspector y comisario de guerra don Mateo Cortezo Alonso:

inmediatos jefes, la inversión y estado de caudales y todo cuanto pertenecía a la mecánica del cuerpo; oyendo menudamente las representaciones y quejas de todos los individuos, y providenciando todo lo que juzgase oportuno. *Revista de tropa.* Era la que pasaban ordinariamente, un día cada semana, a los soldados sus oficiales respectivos públicamente, delante de los jefes de su cuerpo, reconociendo las mochilas para ver si tenían cada uno las prendas de vestuario que le correspondían y en el estado que debían.

[52] AHPB, Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión Militar, Revistas, legajos: 33, 37 y 38.

[53] Sobre estos ejércitos puede consultarse a: GÓMEZ RUÍZ, M.; ALONSO JUANOLA, V., *El Ejército de los Borbones,* Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Militar, vol. V, Madrid, 1999; GÓMEZ RUÍZ, Manuel; ALONSO JUANOLA, Vicente; *El Estado Militar Gráfico de 1791,* Ministerio de Defensa, Madrid, 1997.

[54] *Real Isla de León.* Isla sobre la que se asientan las ciudades de Cádiz y San Fernando. Su nombre proviene del que fue su propietario, Juan Ponce de León, a quien se la donó Enrique IV, y es famosa por haberse celebrado en ella, en los albores del siglo XIX y en angustiosas circunstancias, unas Cortes extraordinarias. *Diccionario de Historia de España,* dirigido por Germán Bleiberg, Volumen 2, Alianza Editorial, Madrid, 1986, p. 511.

Extracto de la *Revista de 15 de julio de 1810*			
Brigadas	**Número de mozos**	**Número de acémilas**	**Reales de vellón al mes**
N.º 3	39	39	17.406…17
N.º 4	40	40	15.216
N.º 5	39	39	19.995
N.º 6	39	39	19.871
N.º 7	42	42	17.685…16
N.º 8	34	34	14.717
N.º 9	47	47	20.708
N.º 10	38	38	14.694
N.º 11	40	40	15.810
N.º 12	35	35	13.702
Totales	**393**	**393**	**169.804…33**

Extracto de la *Revista de 22 de agosto de 1810*			
Brigadas	**Número de mozos**	**Número de acémilas**	**Reales de vellón al mes**
N.º 3	43	43	19.251
N.º 4	40	40	14.911
N.º 5	39	39	19.632
N.º 6	39	39	19.871
N.º 7	42	42	17.330…16
N.º 8	38	38	16.342
N.º 9	47	47	20.708
N.º 10	38	38	14.694
N.º 11	40	40	17.298
N.º 12	34	34	13.682…17
Totales	**400**	**400**	**173.719…33**

Extracto de la *Revista de 15 de octubre de 1810*			
Brigadas	**Número de mozos**	**Número de acémilas**	**Reales de vellón al mes**
N.º 3	43	43	19.871
N.º 4	37	37	14.051
N.º 5	39	39	20.015
N.º 6	39	39	19.871
N.º 7	41	41	16.910…16
N.º 8	35	35	14.700
N.º 9	45	45	20.156
N.º 10	37	37	14.524
N.º 11	39	39	16.238
N.º 12	36	36	14.027…17
Totales	**391**	**391**	**170.364…33**

Extracto de la *Revista de 6 de noviembre de 1810*			
Brigadas	**Número de mozos**	**Número de acémilas**	**Reales de vellón al mes**
N.º 3	39	39	15.720
N.º 4	35	35	12.930
N.º 5	39	39	19.350
N.º 6	39	39	19.230
N.º 7	40	40	15.915
N.º 8	42	42	16.290
N.º 9	45	45	18.870
N.º 10	37	37	13.780
N.º 11	40	40	16.206
N.º 12	40	40	15.495
Totales	**396**	**396**	**165.780**

Extracto de la *Revista de 10 de diciembre de 1810*			
Brigadas	**Número de mozos**	**Número de acémilas**	**Reales de vellón al mes**
N.º 3	39	39	16.244
N.º 4	34	34	13.071
N.º 5	39	39	20.015
N.º 6	39	39	19.871
N.º 7	38	38	16.012…16
N.º 8	40	40	16.135
N.º 9	46	46	20.879
N.º 10	36	36	15.966
N.º 11	38	38	15.819
N.º 12	39	39	15.661
N.º 1 acémilas propias del Rey	49	49	3.968
La de tiro propia del Rey	20	20	2.232
Totales	**457**	**457**	**175.871**

Extracto de la *Revista de 10 de enero de 1811*			
Brigadas	**Número de mozos**	**Número de acémilas**	**Reales de vellón al mes**
N.º 1	49	49	3.968
N.º 1 de tiro	20	20	2.232
N.º 3	39	39	16.244
N.º 4	34	34	13.051
N.º 5	40	40	20.531
N.º 6	39	39	19.871
N.º 7	38	38	16.042…16
N.º 8	39	39	15.933
N.º 9	46	46	20.424
N.º 10	36	36	15.996
N.º 11	36	36	15.004
N.º 12	37	37	14.523…17
Totales	**453**	**453**	**173.824…33**

Las seis revistas enumeradas se efectuaron entre el 15 de julio de 1810 y el 10 de enero de 1811. El número de brigadas oscilaron entre 10 y 12. En concreto, en las dos últimas revistas se contabilizaron dos nuevas: la N.º 1, acémilas propias del rey y la de tiro también propia del rey. Como puede observarse en los cuadros, el número de mozos y acémilas coincidían, oscilando entre 20 y 49. Y el total referido a este aspecto fluctuaba entre 391 y 457. El gasto mensual en reales de vellón variaba entre 165.780 y 175.871.

— **Cuarto Ejército**

El *Cuarto Ejército* estaba formado por el de Extremadura, las tropas que se encontraban en la Real Isla de León, el campo de Gibraltar y en el condado de Niebla. Relacionada con las brigadas de acémilas pertenecientes a este Ejército, expongo a continuación el extracto de tres revistas, pasadas también en la Real Isla de León en 1811, por el mencionado inspector y comisario de guerra, don Mateo Cortezo Alonso:

Extracto de la *Revista de 20 de febrero de 1811*		
Brigadas	**Número de acémilas**	**Reales de vellón al mes**
N.º 3	32	14.672
N.º 4	35	12.342
N.º 5	40	18.508
N.º 6	39	17.948
N.º 7	38	14.490
N.º 8	39	14.364
N.º 9	45	18.192
N.º 10	36	14.448
N.º 11	36	13.542
N.º 12	36	13.195
La del N.º 1 propias del rey	48	3.584
La de tiro del rey	6	1.392
Totales	**437**	**156.677**

Extracto de la *Revista de 20 de marzo de 1811*		
Brigadas	**Número de acémilas**	**Reales de vellón al mes**
N.º 3	40	16.554
N.º 4	40	14.911
N.º 5	38	19.279
N.º 6	40	20.336
N.º 7	41	17.437…16
N.º 8	39	16.253
N.º 9	40	18.709
N.º 10	18	9.331
N.º 11	40	16.114
N.º 12	40	16.278…25
N.º 1	47	3.968
La de tiro del rey	6	744
Totales	**429**	**169.915…7**

Extracto de la *Revista de 20 de abril de 1811*		
Brigadas	**Número de acémilas**	**Reales de vellón al mes**
N.º 3	20	10.580
N.º 4	32	12.010
N.º 5	40	20.630
N.º 6	20	11.160
N.º 7	5	4.248
N.º 8	38	15.380
N.º 9	40	17.520
N.º 10	18	9.030
N.º 11	40	15.720
N.º 12	26	11.395
La de mulas del rey	50	4.560
La de tiro del rey	6	720
Totales	**335**	**132.953**

Las revistas se pasaron siempre los días 20 de los meses de febrero, marzo y abril de 1811. El número de brigadas (12), coincidían con las del *Ejército*

del Centro. Como novedad no aparecían especificado el número de mozos. El número de acémilas osciló entre 6 y 50, y su cómputo total entre 335 y 437. Su gasto mensual varió entre 132.953 y 169.915…7 reales de vellón.

— **Ejército de Operaciones de la Isla y Plaza de Cádiz**

Relacionada con las brigadas de acémilas de este Ejército, expongo a continuación el extracto de cuatro revistas, pasadas en la Real Isla de León en 1810, por el inspector y comisario de guerra don Mateo Cortezo Alonso:

Extracto de la *Revista de 15 de marzo de 1810*		
Brigadas	**Número de acémilas**	**Reales de vellón al mes**
N.º 3	38	16.142
N.º 4	36	12.462
N.º 5	39	19.995
N.º 6	39	19.870
N.º 7	42	16.941
N.º 8	39	16.182
N.º 9	34	15.035
N.º 10	42	16.554
N.º 11	31	11.780
N.º 12	26	9.083
Totales	**366**	**154.044**

Extracto de la *Revista de 15 de abril de 1810*		
Brigadas	**Número de acémilas**	**Reales de vellón al mes**
N.º 3	40	18.374…17
N.º 4	39	12.550
N.º 5	39	19.350
N.º 6	39	19.230
N.º 7	42	17.115
N.º 8	39	15.660
N.º 9	47	19.320
N.º 10	44	15.900
N.º 11	29	10.500
N.º 12	26	8.790
Totales	**384**	**156.789…17**

Extracto de la *Revista de 15 de mayo de 1810*		
Brigadas	**Número de acémilas**	**Reales de vellón al mes**
N.º 3	40	17.871
N.º 4	39	14.446
N.º 5	39	19.995
N.º 6	39	16.871
N.º 7	42	17.685
N.º 8	37	15.132
N.º 9	47	20.708
N.º 10	44	17.174
N.º 11	39	16.244
N.º 12	28	11.903
Totales	**394**	**171.429**

Extracto de la *Revista de 15 de junio de 1810*		
Brigadas	**Número de acémilas**	**Reales de vellón al mes**
N.º 3	40	17.295
N.º 4	40	14.580
N.º 5	39	19.350
N.º 6	39	19.230
N.º 7	42	17.115
N.º 8	37	15.360
N.º 9	47	20.040
N.º 10	44	16.620
N.º 11	40	16.020
N.º 12	35	13.692
Totales	**403**	**169.302**

Las cuatro revistas precedentes se pasaron todos los días 15 de los meses correlativos de marzo, abril, mayo y junio de 1810. En este caso este Ejército estaba constituido por 10 brigadas (3ª-12ª). El número de acémilas oscilaba entre 26 y 47 y su total entre 366 y 403. Su gasto mensual varió entre 154.044 y 171.429.

— **Brigadas de carros de la Real Hacienda**

Brigadas	Capataz	Número de carros	Años	Haber diario
Primera Brigada	Manuel Lagos	35	1809	30 reales
Segunda Brigada	Antonio Giral	16	1809	30 reales
Tercera Brigada	Luciano Nieva	51	1809	30 reales
Cuarta Brigada	Luque	32	1809	30 reales

Las cuatro brigadas enumeradas, con sus correspondientes capataces, reunían un total de 134 carros (oscilando entre 16 y 51). Las revistas se pasaron todas en el año 1809, siendo igual el haber diario que recibieron (30 reales).

IV. CONCLUSIONES

En conclusión, la Guerra de la Independencia española determinó la paralización de las obras públicas y el empeoramiento de la red rutera. Las comunicaciones sufrieron graves daños y, especialmente, fueron los puentes sobre los principales ríos los más afectados. Sus reparaciones tardarían décadas en efectuarse.

También se produjo la degradación de los caminos que quedaron abandonados en tanto se producía la desaparición de buena parte del ganado de tiro y carga. Por ese motivo, transportar los bagajes del ejército fue una tarea difícil y costosa, al no disponer de medios propios, por las malas comunicaciones existentes y el deficiente estado de los caminos y carreteras.

Para solventar el transporte y la conducción de los suministros necesarios (como armas, pólvora, trigo, cebada, avena, arroz, garbanzos, bacalao, jamón, harina, galletas, tocino, bebidas, etc.), los ejércitos efectuaron embargos de caballerías, carros y bueyes en las distintas localidades extremeñas. Utilizando, para el acopio de dichos suministros, almacenes, como los de Lisboa y Oporto o depósitos auxiliares (como los de Abrantes) en el reino de Portugal, así como los de Trujillo en el territorio extremeño.

Al establecerse las diligencias, a principios del siglo xix, sus empresarios tomaron la contrata de correo y desaparecieron los antiguos oficiales valijeros con sus privilegios e insignias reales. La Guerra de la Independencia paralizó

también estos transportes, que fueron restableciéndose de nuevo a partir del año 1815.

A partir de 1809, Extremadura tuvo que soportar la presencia de tres ejércitos: el español, mal administrado; el inglés, exigente, y el francés enemigo. La tradicional mala situación de la Hacienda española se agravó como consecuencia de la desarticulación administrativa que ocasionó la guerra. En estas circunstancias excepcionales, abastecer a los ejércitos, que vivían sobre el terreno, se convirtió en tarea siempre problemática, dominada por la improvisación, de consecuencias nefastas para la población.

V. BIBLIOGRAFÍA

ALZOLA, Pablo de: *Las obras públicas en España.* Bilbao: 1899.

ARTOLA, Miguel: *La burguesía revolucionaria (1808-1874), Historia de España Alfaguara V.* Madrid: 1983.

Diccionario de Historia de España, dirigido por Germán Bleiberg, volumen 2. Madrid: Alianza Editorial, 1986.

Extremadura. La historia, Vol. II. Badajoz: Diario Hoy de Extremadura, 1997.

GÓMEZ RUÍZ, Manuel y ALONSO JUANOLA, Vicente: *El Ejército de los Borbones.* Madrid: Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Militar, vol. V, , 1999.

El Estado Militar Gráfico de 1791. Madrid: Ministerio de Defensa, 1997.

LOZANO BARTOLOZZI, María del Mar: «Imagen y actividad urbana de la ciudad de Badajoz en torno a 1800», en *La Guerra de la Independencia en Badajoz (1808-1814),* RODRÍGUEZ CANCHO, Miguel (Ed.). Badajoz: 2008.

MARABEL, Jacinto J.: «Fiebre y sábanas: el otoño de Wellington en Badajoz (I)», en *Coloquios Históricos de Extremadura,* 2020.

MENÉNDEZ PIDAL, Gonzalo: *Los caminos en la historia de España,* 1951.

MORETTI GASCONE, Federico (conde de): *Diccionario Militar español-francés. Dedicado al Rey Nuestro Señor:* Madrid en la Imprenta Real, 1828.

SARMIENTO PÉREZ, José: *La Junta Suprema de Extremadura en la Guerra de la Independencia Española. Comisión de Gracia y Justicia (1808-1812).* Badajoz: 2008.

La Junta Suprema de Extremadura en su Comisión de Subsistencias (1808-1812). Badajoz: Diputación de Badajoz, Colección Historia, n.º 65, 2020.

«Libro de acuerdos de la Junta Suprema de Gobierno de esta capital y su provincia de Extremadura: 1808-1809», en *Revista de Estudios Extremeños,* Tomo LXXI, n.º II. Badajoz: 2015, pp. 1137-1190.

Vicens Vives, J.: *Historia de España y América, social y económica, vol. V, Los siglos xix y xx. América Independiente.* Barcelona: 1982.

VI. FUENTES INÉDITAS UTILIZADAS

AHMB (Archivo Histórico Municipal de Badajoz), *Libro de Sesiones entre los años 1800 y 1812.*

AHN (Archivo Histórico Nacional), *Sección de Guerra,* Estado, 39 B.

AHPB (Archivo Histórico Provincial de Badajoz), Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión de Subsistencias, Transporte de Suministros, leg. 22.

AHPB, Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión de Justicia, Justicia Municipal, leg. 8.

AHPB, Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión de Gobierno, Recursos particulares, leg. 124.

AHPB, Hacienda, Junta Suprema de Extremadura, Comisión Militar, Revistas, legajos: 33, 37 y 38.

ADPB, (Archivo Diputación Provincial de Badajoz), *Libro de acuerdos de la Junta Suprema de Gobierno de esta capital y provincia de Extremadura,* J56E, l. 0001.