

Los transportes interiores en el siglo XVIII y en los primeros años del siglo XIX.

Transportes de personas (*)

(Segunda Parte)

Por JOSE I. URIOL

Ingeniero de Caminos, C. y P.

Se estudian los transportes de personas por los caminos y canales españoles en los últimos tiempos del Antiguo Régimen. Se analizan los viajes a pie, en caballería, en litera, en coche, en la posta, en diligencia y por los canales, llegándose a determinar las velocidades de marcha y los costes. Por último, se resume la situación de las posadas y la seguridad en los caminos. Este artículo es continuación del publicado en el número de julio.

VIAJES EN VEHICULOS DE RUEDAS

Los viajes en coches, en carrozas y en calesas, se generalizan en los últimos años del siglo XVIII, hacia 1790, y sustituyen, en parte, a los viajes en caballerías, y casi totalmente a los viajes en litera, que habían sido hasta esa época la forma usual de viajar de las clases acomodadas. Contribuyen a este cambio varios factores, el desarrollo económico iniciado por Fernando VI y continuado por Carlos III con su repercusión en el aumento del nivel de vida, las innovaciones en los vehículos gracias a la siderurgia naciente y las mejoras en los caminos.

Los coches y carrozas caracterizados por su bastidor único o *viga* del que se suspendía la caja, habían hecho su aparición en España, a finales del siglo XV procedentes de Flandes. En pocos años se generalizó su uso en las ciudades importantes; prueba de ello es una petición de las Cortes de Valladolid, del año 1555, en que se solicita que se prohibiera su uso por los accidentes, e incluso desmanes, que se imputan a los nuevos

vehículos. A pesar de ello su número aumenta de año en año, ya que poseer un coche es símbolo de prestigio y de bien andanza, y desde Sancho Panza, para su mujer, hasta Torres de Villarroel *lograr* un coche es una aspiración de casi todos los españoles.

Aun cuando en los siglos XVI y XVII, la utilización principal de los coches es en las calles y paseos de las ciudades, también los coches circulan por los caminos; una pragmática de 1578 menciona ya explícitamente esta utilización caminera de los nuevos vehículos cuando decía: "pero bien permitimos que los dichos coches y carros se puedan traer de camino con mulas y acémilas, o como cada uno quisiera, con tanto que el ir de camino se entienda para jornada de cinco leguas o más".

Y por esos años, del último cuarto del siglo XVI, vemos a Felipe II viajando en coche por los caminos españoles, según las crónicas de sus viajes y otros documentos de la época. En 1576 sabemos de sus viajes en coche desde Madrid a El Escorial y de El Escorial a Guadalupe, para entrevistarse allí con el rey don Sebastián de Portugal, y también de los viajes en coche desde Madrid a Aranjuez; en 1585, Felipe II va en coche a Zaragoza y a Barcelona, con

motivo de la boda de su hija la infanta doña Catalina con el Duque de Saboya y vuelve, también en coche, por Valencia; y en el año 1592, también en coche, va a las Cortes de Tarazona desde El Escorial pasando por Segovia, Valladolid y Logroño.

Y si la novela sirve de testimonio de las realidades de cada época, en el *Quijote* leemos viajes en coche tanto en el camino de Andalucía, la señora vizcaina y el oidor de la Chancillería de la Nueva España, como en el camino de Barcelona, la mujer del Regente de la Vicaría de Nápoles; es decir, que no sólo el rey y la corte viajaban ya en coche por los caminos españoles en el siglo XVII. Pero a pesar de estos antecedentes los vehículos de ruedas, coches, carrozas o calesas, no debían ser muy abundantes en los caminos españoles en los siglos XVI, XVII y la primera mitad del siglo XVIII puesto que los caminos no estaban adecuados, en general, al tráfico de vehículos de ruedas. A estos efectos es oportuno recordar que en el *Itinerario de Caminos*, de Villuga, del siglo XVI, sólo uno de los ciento treinta y nueve itinerarios descritos es adjetivado como *camino de los carros*; es el camino que une Toledo a Valladolid por Olías, Cabañas, El Viso, Móstoles, Brunete, Venta del Molinillo, Guadarrama, Venta de la Tabla-

(*) Se admiten comentarios sobre el presente artículo, que pueden remitirse a la Redacción de esta Revista, hasta el 31 de octubre de 1979.

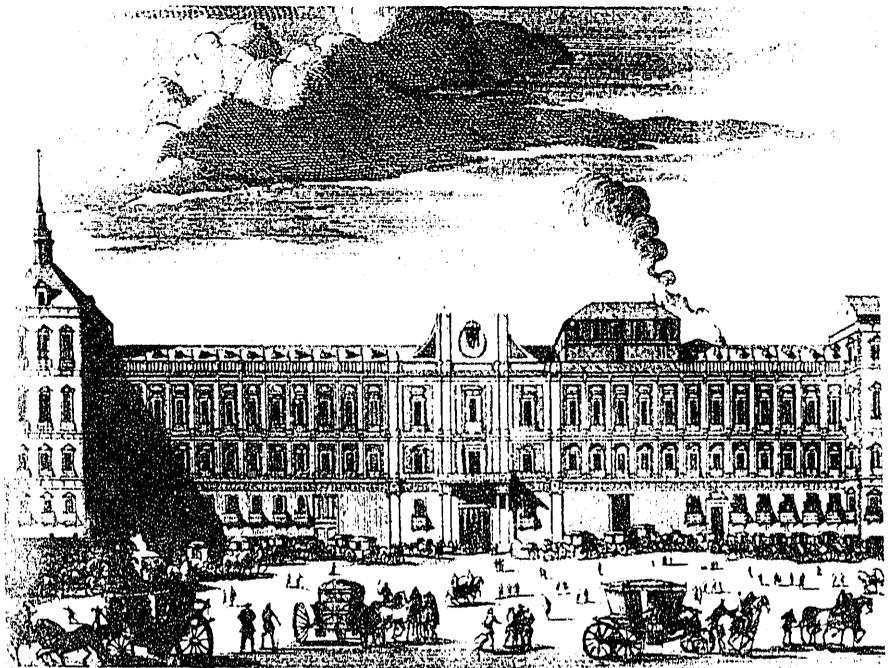
da, El Espinar, Villacastín, Martín Muñoz de las Posadas, Arévalo, Olmedo y Puente Duero; en total 48 leguas, unos 300 kilómetros, solamente.

A mediados del siglo XVIII las cosas cambian; como hemos visto en otros artículos publicados en esta *Revista*, se inicia la construcción de las carreteras modernas en esos años de acuerdo con las ideas de los intelectuales y de los políticos que dan todo su valor económico a las ventajas de los transportes sobre ruedas en relación con los transportes a lomos de caballerías, y en 1758 —pues para esta fecha debe entenderse que valen las correcciones de la edición de 1775 de Matías Escribano— la red de *camino de ruedas* ascendía a unos 12.500 kilómetros, aunque todavía no eran carreteras. Y es, en los últimos diez o veinte años del siglo XVIII, cuando la forma usual de viajar de la gente acomodada es en vehículo de ruedas.

Al igual que en los viajes en caballería, cabe distinguir varias modalidades: en vehículo propio, en vehículo alquilado, en galeras, y en la posta sobre ruedas y en diligencia, que son las innovaciones del siglo XVIII. Las últimas modalidades, a pesar de poder teóricamente incluirse entre la de los vehículos alquilados, tienen suficiente entidad y especificación, alquiler por plazas generalmente, para justificar su tratamiento diferenciado. Como quiera, por otro lado, que el uso preferente, hasta esta época, de los vehículos de ruedas era de carácter urbano, conviene iniciar éste apartado con algunas consideraciones sobre los vehículos de ruedas en las ciudades.

En las ciudades.

Según las narraciones de la época, en todas las ciudades importantes circulaban coches y carrozas propiedad principalmente de la aristocracia civil y



Carrozas delante del antiguo Palacio Real de Madrid.

eclesiástica, existiendo también coches de alquiler, en algunas de ellas.

Labat, el religioso francés al que hemos hecho ya referencia, describe así las carrozas que vio por las calles de Cádiz en 1705: "Las carrozas son tiradas por mulas; hay muy pocas que sean tiradas por caballos... Es verdad que (los caballos) parecen más propios para la silla que para la carroza; aunque tengan mucha fuerza y vigor, no tienen la fuerza de nuestros caballos franceses o flamencos, ni tampoco su cuerpo y su alzada... Estas carrozas nada tienen de magnífico. La mayor parte están rodeadas y cubiertas de hule verde. Los tirantes de los caballos son de cuerda y en su longitud consiste la magnificencia y la cualidad de sus amos... Los cocheros van a caballo, como los de nuestros coches y nuestras carrozas de alquiler. Los lacayos van a pie y no montan detrás más que ya fuera de la ciudad, porque entonces pierden su gravedad y hacen correr sus mulas y sus caballos mientras tienen patas para hacerlo".

La descripción es muy interesante, y aún más si comprobamos su exactitud contemplando el grabado que se acompaña, en el que se ven numerosas carrozas ante el antiguo Palacio Real de Madrid, el que se quemó en el año 1737. Puede observarse en el grabado, que las carrozas no llevan pescantes sino que los conductores van sobre uno de los caballos delanteros; que no llevan cristales, sólo con techo y cortinillas posteriores, y que las ruedas delanteras son de menor diámetro que las posteriores; que en efecto, los tirantes de los caballos son bastante largos y que poco tienen de magníficas. Isabel Turmo añade "Los carruajes del siglo XVII solían tapizarse por fuera, con cuero o terciopelo; los primeros se adornaban con infinidad de tachuelas doradas formando dibujos y los otros con galones, flecos y agramanes. Hubo también algunas cajas talladas y pintadas, y otras lucían adornos de plata cincelada; las de madera dorada surgieron en los últimos años del siglo. Para proteger del polvo y de la lluvia a

estos vehículos se utilizaban unas fundas impermeables, llamadas *caparazones de encera-do*". Esos caparazones deben ser los *hules verdes*, de Labat.

También en Sevilla, Labat habla de carrozas; utiliza una para ir a La Cartuja, sin duda de alquiler, y luego dice que esta institución tenía dos carrozas a la puerta, para servicio del convento y sus invitados: "Hallamos una de las dos carrozas que La Cartuja sostiene a la puerta, y en ella montamos. El criado del padre procurador iba a una puerta y el mío a la otra".

El padre Caino, en 1755, nos habla de los coches en el paseo de Zaragoza: "Voy todas las noches a un gran paseo que es muy ancho y de cerca de una milla de largo; esto, unido a la poca gente que allí se encuentra, hace que los coches y las personas a pie estén allí muy a gusto". Pero la información quizá más importante de Caino, en esta materia es el hecho de que se alquilaran ya carrozas en Madrid: "Para evitar esa incomodidad, con muchas otras que se encuentran en esa villa toman, cuando pueden, una carroza tirada por mulas. Estos coches, que alquilan, son tan necesarios en Madrid para trasladarse como el pan para alimentarse. Por consiguiente, he alquilado uno desde el primer día".

En Madrid, los coches formaban parte del patrimonio de la aristocracia. En la *Historia* de Vicens Vives se cuenta así el inventario de los principales bienes, no inmobiliarios, del Marqués de la Ensenada: "El Marqués de la Ensenada fue considerado un caso inaudito de riqueza y prodigalidad... Según los datos publicados por Rodríguez Villa, sabemos que Ensenada poseía alhajas de oro y brillantes por valor de 60.000 pesos fuertes y 276 cubiertos de plata blanca, que valía 3.312 duros, sin contar la que tenía para su servicio de viaje además,

cuatro uniformes de marina y dos de general, veintiséis trajes y más de cien camisas y otras prendas interiores... Tres mil volúmenes modernos en su librería... Ciento cuarenta cuadros de diversos artistas (Rembrandt, Teniers, Rubens, Velázquez, etcétera), una berlina de cuatro asientos y una de dos, dos coches de gala y tres faetones de campo, con catorce libreas con sus sombreros de punta de España..."

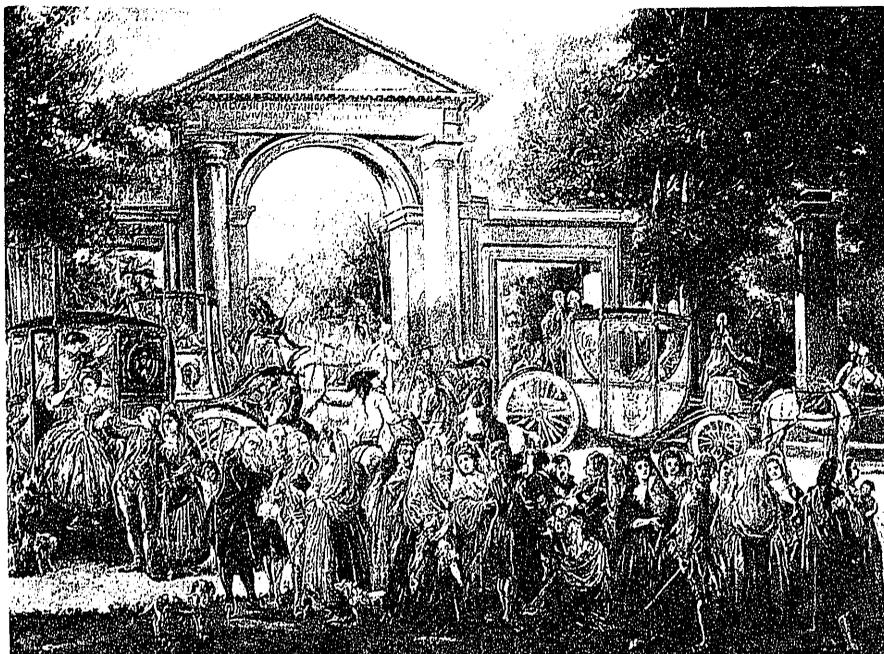
Por esos años, Torres Villarroel escribe en su *Vida* que "lograba coche" y que el ministro don José Carvajal le "ha llevado en su coche y a su derecha por las calles y públicos paseos de Madrid", corroborando la generalización del coche por quienes tenían medios para ello, y de su utilización en calles y paseos de Madrid.

Algunos años después, Dalrymple, el oficial inglés, escribe refiriéndose a Córdoba: "Las personas de calidad tienen hermosos carruajes recargados de dorados y adornos... Sus coches van tirados por mulas que hacen venir de la Mancha"; y refiriéndose a Madrid: "El Prado, paseo público al Este de la villa, es la principal distracción en las noches de verano. Allí se reúne por la tarde un gentío infinito, tanto a pié como en carroza". Peyron, que viaja también por los años setenta, habla de un tráfico importante de coches por el Prado, de Madrid: "El Prado es, sin embargo, regado todos los días durante el verano; pero el calor del clima y el número de coches pronto han disipado esa humedad ficticia".

Los comentarios de Townsed sobre los carruajes en Madrid son aún posteriores, de 1787, y dicen: "El número de coches era considerable y las avenidas llenas de gente..." y en otro párrafo añade: "Cuando ha terminado (la siesta) montan en carroza para ir a dejarse ver en el Prado

donde los coches no van más que al paso. Como se mueven en la misma dirección cada uno mira a los coches que caminan en el otro sentido y saludan a sus conocidos cada vez que se cruzan. Conté 400 coches con ocasión de ciertas fechas notables; algunas veces necesitan dos horas para recorrer el espacio de una milla".

La información más completa sobre alquiler de coches en Madrid, en esos años, puede leerse en Matías Escribano y Ponz. Matías Escribano, en la nota final de su *Guía* da esta valiosa información: "Los alquileres de coches para Madrid, sus paseos y cercanías en la calle de Alcalá y en la Red de San Luis, calle de la Reina y otras", a la que sigue esta otra sobre calesinas y calesas: "Las calesinas hay en muchas calles de Madrid, pero los que las alquilan suelen estar en sus casas, y los mozos y chalanos en la Puerta del Sol, y plazuela de la Cebada, y lo propio sucede con las calesas, por lo que se procurará para la mayor conveniencia y ver el ganado, estar y ajustar con los dueños, que los más viven en la calle angosta de San Bernardo de la Gorguera, Oriente, Peregrinos, Hileras, Ita, mesones de la calle de Toledo, y en los barrios de San Cayetano, San Francisco y otras partes". Y Ponz, al describir los coches de alquiler que encuentra en Londres, en su visita a Inglaterra en 1783, suministra información indirectamente sobre los de Madrid: "Si en Madrid se introdujera a proposición esta moda, me parece que surtiría buen efecto, y la agradecería el público, que no tendría dificultad de dar 4 ó 5 reales por cada hora, como se practica aquí, y en París, en lugar de 20, si lo toma, aunque no sea más que un rato por la mañana, o de 40, si lo quiere, por todo el día, que es menester desembolsar a los alquiladores, y además tener que irlos a buscar a sus casas. Al público es menester cuidarle con conveniencias,



Luis Paret. "Fiesta en el Jardín Botánico".

facilitárselas y ponérselas a la vista. Con este incitativo ganarán más los alquiladores, y toda persona aseada de medianas conveniencias sacrificaría tan corto interés por libertarse de los soles del verano, como en invierno de los molestos guijarros del empedrado". Es decir, que se alquilaban los coches bien por medio día en 20 reales o bien por día completo en 40 reales.

La reproducción que se acompaña de la pintura de Paret, titulada *Fiesta en el Jardín Botánico* muestra, además de la nutrida concurrencia de coches, caballeros y personas a pie, la evolución de los coches. Los que aquí se ven son berlinas, caracterizadas porque el bastidor está formado por dos elementos resistentes paralelos en los que se apoya la caja mediante una suspensión elástica; Paret, que fue, además de pintor, secretario de la Junta de Arquitectura, de la Academia de San Fernando establecida para el examen de los proyectos de las obras públicas en el reinado de Carlos III, fallece en 1799,

por lo que la época a que corresponde la pintura coincide exactamente con el período que analizamos. Son de señalar otras innovaciones en los vehículos: los cristales que los hacen *estufas* y la posición del conductor sobre el pescante y no sobre uno de los caballos como en los vehículos de mediados del siglo.

En el siglo XVIII la nueva dinastía favoreció que se extendiera el estilo francés también en los carruajes y que se construyeran berlinas a la francesa con varas volteadas sin perjuicio de seguir fabricando también vehículos a la española con *varas derechas* y *luces redondas*; según Isabel Turmo, coincidiendo con el reinado de Carlos III se intensifican las construcciones de carruajes y las compras, por la casa real, de vehículos franceses e italianos, llegándose en el inventario de los coches de Palacio, a la cifra verdaderamente importante de 179 carruajes. También apunta que en 1768 había en Palacio una berlina inglesa y que en 1780 "Juan de Elvira, maestro de coches, com-

puso uno de las reales caballerizas que era a la inglesa con cama y mesa, quizá uno de los primeros modelos de viaje que ofrecían estas comodidades".

Las caballerizas reales, construidas por Sabatini —sigue contándonos Isabel Turmo— podían albergar hasta 500 caballerizas; tenían enfermería, cuartos de forrajes, baño frío y caliente, fraguas, herradero y botiquín, y aún, en tiempo de Fernando VII se ampliaron con otro nuevo edificio-cochera.

En su *Diccionario de Hacienda*, Canga Argüelles dice que el número de coches de regalo que había en Madrid el año 1802 ascendía a 2.000 coches. El número total sería, sin duda, superior ya que a ellos había que sumar los de alquiler, los de la Casa Real y demás instituciones, etcétera; y como quiera que la población total de Madrid, según la misma fuente, ascendía a unos 180.000 habitantes, obtenemos un indicador de menos de 90 habitantes por vehículo, en el Madrid del final del Antiguo Régimen.

Vamos a terminar estos comentarios relativos a los coches que transitaban por nuestras ciudades del siglo XVIII con unos párrafos muy descriptivos de Alcalá Galiano en sus *Recuerdos de un anciano*: "En Madrid, aún en 1795 y 1796, solía llegar la doble fila de coches en el Prado, por una parte, a las inmediaciones del convento de Atocha, y por el otro extremo, a las de Recoletos. Esto nacía de ser entonces indecoroso en ciertos empleados no tener coche. No podía un Consejero ir a pié al Consejo sin rebajarse. Tenían coche los más entre los oficiales de Secretaría, personajes de más cuenta que lo son los actuales, si no por su cuna o su talento o instrucción, por su poder o por la esfera en que los ponían las preocupaciones de la sociedad existente. Tenían pues coche gente que vivían con es-

trechez en lo demás. Los coches eran pobres y feos, con rarísima excepción, tirados por mulas. Algunos llevaban el cochero montado; pero había muchos que cocheaban desde el pescante. Los coches colgados de muelles se habían multiplicado en 1806; no así en 1796, en que casi todos estaban sobre sopandas. Algunos Grandes tenían lindísimos trenes que lucían, sobre todo en las procesiones de administración del viático a los enfermos, por Pascua, y de Minerua después del Corpus, en que solían verse varios carruajes de una sola casa. En punto a coches de alquiler, llamados *símones*, los que había eran pocos y pésimos. Los de número o de plaza, es sabido que no han empezado hasta 1847".

Y en nota de pie de página, Alcalá Galiano ilustra la introducción del pescante en los coches con un ejemplo familiar muy instructivo por todos conceptos: "En 1795 y 96 teníamos un coche a medias entre mis padres y mi tío, a la sazón de la secretaria de Hacienda, con una hermana de éste y de mi padre. Mi tío, hombre instruidísimo y de talento, y no mal escritor (don Vicente Alcalá Galiano), era persona de poquísimos mundo, y sólo conocía a Madrid y sus cercanías, donde había venido siendo niño y seguido viviendo. Como empezaba ya entonces a usarse los pescantes y los coches colgados de muelles, mi madre y tía querían estar al uso nuevo: *Niñas, niñas* —decía mi tío, mozo aún, pero viejo en sus modos— *esas cosas son para esas capitales extranjeras* —que el conocía por los libros sólo— *pero no sirven en Madrid con su mal empedrado y sus cuestras*. Resta decir que en punto al pescante ganaron las señoras, y que desde uno altísimo, como eran los de entonces, fueron gobernadas las mulas sin que sucediese mal alguno. En lo de los muelles, nada consiguieron, conservándose las sopandas. De

caballos no se habló, pues casi nadie los gastaba entonces. De los españoles se decía que no servían para el tiro, y los extranjeros no venían a España. Además, pasaban por no resistir el clima".

"En 1807 ya había algunos coches tirados por caballos, pero pocos. Entonces brillaba sobre todos el de la marquesa de Tavares, recién venido de París; carruaje de los llamados bombés, y cuya figura era un esferoide o como un inmenso huevo de avestruz".

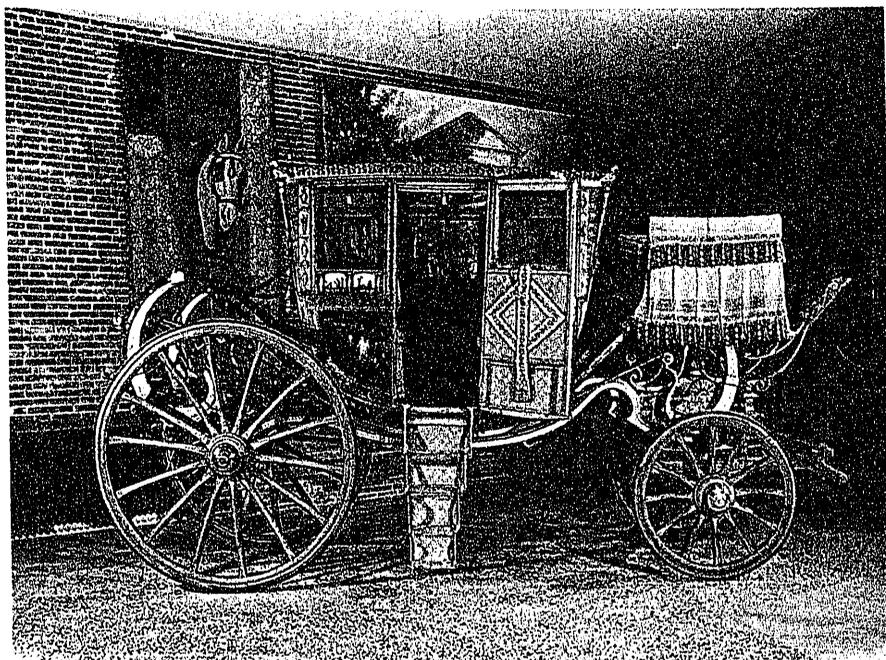
En vehículo propio.

Del primer viaje en coche propio por los caminos españoles del siglo XVIII del que hemos encontrado información es el que realizó, primero la comitiva que fue a recibirle en sentido contrario, y luego el rey Felipe V desde Irún a Madrid para tomar posesión del trono de España en cumplimiento del testamento de Carlos I, fallecido el 1 de noviembre de 1700. Ya hemos hablado de este viaje al comentar el uso de las literas por los caminos en esos años; según la narración del Marqués de Ribas, allí mencionada, el tren de viaje estaba constituido por "cuatro clarines, y dos timbales, con la librea del Rey, banderolas y frisos con sus reales armas; seguían dos escuadras de soldados de las guardas; iban después una carroza de terciopelo verde, y una estufa de lo mismo, ambas para la real persona de su majestad, y después el coche con los gentilhombres de cámara y mayordomos, y otras dos literas, y catorce coches con los demás criados, que debían venir con ellos, y algunos vacíos para la familia, que venía sirviendo a su majestad, y veintinueve calesas y doscientas treinta mulas de paso con las de vacío para los criados, que traía su majestad". Esta comitiva salió de Madrid el 30 de diciembre de 1700 y tardó 17 días en llegar a Irún haciendo el recorrido eludiendo

el paso de Somosierra yendo a Aranda de Duero por Alcalá, Guadalajara, Jadraque, Atienza, Berlanga de Duero y San Esteban de Gormaz; ya con el rey vuelve la comitiva por el mismo camino, en 18 días, con jornadas máximas de siete y ocho leguas y mínimas de dos leguas.

Meses después, como también hemos comentado, Felipe V viaja desde Madrid a Barcelona para recoger a su esposa María Luisa de Saboya, con la que se había casado por poder en Turín, antes de emprender este viaje hacia España. Gaspar Gómez de la Serna, describe así la comitiva real: "Era impresionante el tren de que se componía esta abigarrada expedición. Sin necesidad de repetir las muy diversas clases de vehículos, 14 coches y dos literas además de las carrozas y sillas, y de caballerías, 300 cabezas de ganado, de que se componía... Diré sólo que seguían al rey unas 450 personas..." en un párrafo que parcialmente habíamos reproducido ya al hablar de los viajes en litera. El viaje sigue el camino de ruedas dieciochesco: Guadalajara, Alcolea del Pinar, Marchón, Tortuera, Daroca, Cariñena, Zaragoza, Fraga, Lérida, Cervera, Igualada, Piera y Martorell, que recorre en veintitrés días con jornadas máximas de siete leguas.

Otro viaje estudiado por Enrique Garrandés en el número 67 del *Boletín de Información del M.O.P.* es el de la Infanta María Teresa, hija de Felipe V, que va en coche desde Madrid hasta Versalles para contraer matrimonio con el Delfín de Francia; sale de Madrid el 21 de diciembre de 1744 y llega a Versalles el 24 de febrero de 1745. El itinerario desde Madrid hasta la frontera francesa es el mismo que siguió su padre y que hemos analizado en el párrafo anterior. Según el estudio de Garrandés, invierte desde Madrid hasta San Juan de Luz, veinte días de marcha con recorridos



Museo de Carruajes. Berlina de la segunda mitad del siglo XVIII.

diarios de hasta 56 kilómetros, esto es, 10 leguas cortas. De las cartas de la Infanta, se pueden obtener datos interesantes sobre las velocidades medias horarias; en efecto, hace en un día 8,5 leguas en seis horas y media y en otro 4,5 leguas en tres horas, resultando por tanto velocidades máximas de 1,5 leguas a la hora. Claro es que los viajes de la familia real se realizaban en mejores condiciones que los de los otros viajeros, ya que los pueblos, por órdenes de los corregidores, solían arreglar los malos pasos y dejar expeditos los itinerarios.

Una variante de los viajes con coche propio, que en el siglo XIX se generalizaría con el auge de las diligencias, es alquilar las caballerías mudándolas en las postas, pero siempre con el mismo coche. En el siglo XVIII hemos encontrado dos informaciones sobre esta forma de viajar: una de Alfieri y otra de Bourgoing.

Alfieri que viene a España en el año 1769 se lamenta de que no esté montado este servicio, en estos términos: "... debiendo

el coche marchar a cortas jornadas, a paso de mulo, ya que no hay establecidos apostaderos para los coches..."; pero Bourgoing, en 1792, sí los encuentra ya establecidos en el itinerario de Bayona a Madrid, por donde corre ya la diligencia desde 1789, diciendo: "En el intervalo de una diligencia a la otra, las mulas se emplean para el transporte de los viajeros que tienen coche propio. Así es como yo hice el viaje en 1792". Y apunta otra solución para viajar rápidamente con coche propio: "Hay en España desde hace mucho tiempo una manera muy rápida, pero muy cara de viajar: consiste en distribuir de antemano relevos en la dirección que se desea tomar. Estos tiros de seis mulas hacen recorridos de cinco y seis leguas con una rapidez que no sería posible obtener, corriendo la posta, en ningún otro país europeo".

Pero donde hemos encontrado más información sobre los viajes en coche propio por los caminos españoles es en los *Diarios* de Jovellanos. Como ya hemos indicado en párrafo ante-

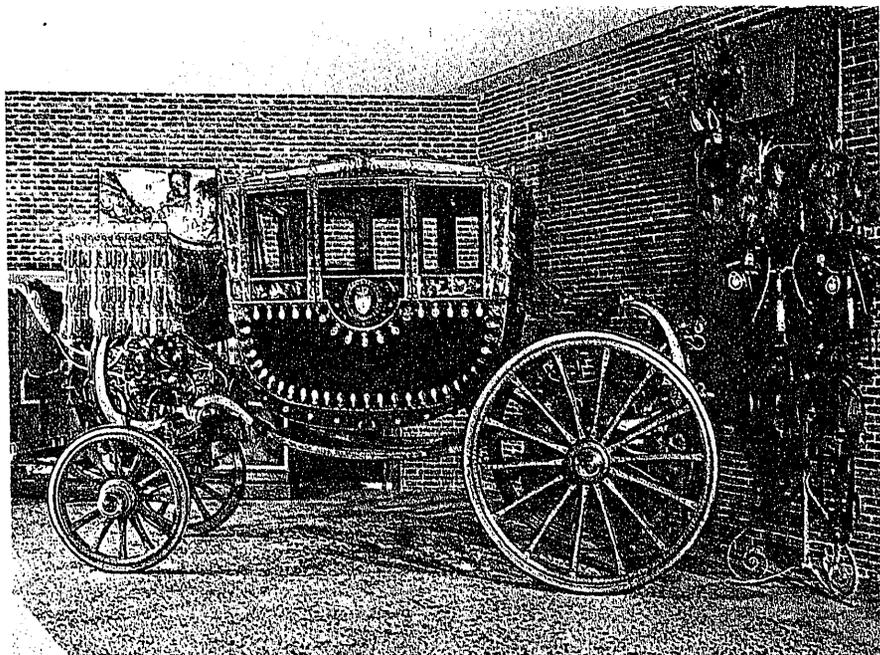
rior, de los 7.000 kilómetros que vienen a sumar los viajes narrados en sus *Diarios* desde 1790 hasta 1810, más de la mitad los recorrió en coche propio o prestado y sólo excepcionalmente alquilado; y también decíamos que podía afirmarse que cuando se trataba de ir de un sitio a otro Jovellanos utilizaba el coche, prefiriendo el caballo para los viajes de estudio, es decir, los propiamente *ilustrados*, haciendo esta distinción de acuerdo con la carta a Ponz, que también se ha transcrito en parte, de la que ahora subrayamos esta frase "Caminar en coche es ciertamente una cosa muy reglada pero no muy a propósito para conocer un país".

Como decíamos, la suma de los itinerarios en coche de Jovellanos, narrados en su *Diarios*, supera los 3.500 kilómetros; vamos a resumirlos de forma sumaria. En 1790, viene de Salamanca a Madrid, en coche, y en tres días de viaje, con una jornada máxima de 80 kilómetros, esto es, 14 leguas cortas; en el itinerario VI o gran viaje, en el año 1791, ya dijimos que en la vuelta, desde Valladolid hasta el pie del Puerto de Pajares, va en coche en su visita al Canal de Castilla invirtiendo catorce días en recorrer 483 kilómetros con una jornada máxima de 10 leguas; de Gijón a Madrid y viceversa, que hace a menudo tarda ocho días, y el viaje en coche, salvo el paso del Puerto de Pajares que hace siempre a caballo, con unas jornadas medias de 60 kilómetros o casi 11 leguas cortas y máxima de casi 16 leguas; en 1801, es conducido arrestado hasta Barcelona con destino al Castillo de Bellver, haciendo el recorrido desde León hasta Barcelona, en diecisiete días con una media de 8,5 leguas al día y máximo de algo más de 11 leguas; a la vuelta del destierro, en 1808, va desde Barcelona hasta Jadraque, recorriendo 560 kilómetros en once días de marcha, es decir,

con recorridos medios del mismo orden que el anterior, unas nueve leguas cortas, y máximo también de unas once leguas al día.

Este último viaje es en coche alquilado, y tiene lugar en mayo después de ocurrir el levantamiento de Madrid; a pesar de estas circunstancias, Jovellanos da noticia de varios coches que encuentra en su viaje: antes de llegar a Zaragoza "el coche de una señora que nos precedía en las jornadas", en Hinojosa del Campo "un archivero de la Secretaría de Hacienda con su mujer y familia en coche; y en una calesa iba en su compañía uno que dijo ser médico del Retiro y censor de la Sociedad de Madrid", y unos kilómetros adelante, en la posada "un oficial de la Secretaría de Aragón, que con su familia nos precede en otro coche...". Es decir, que el viaje en coche por nuestros caminos empieza a generalizarse.

El paso de Pajares no era posible en coche y ello requería cambiar a una caballería, para subir y bajar el puerto de esa forma, volviendo luego a cambiar a otro coche, ya en la otra vertiente; pero cuando era necesario que pasara un vehículo, la solución era que éste pasara descargado y tirado por bueyes en lugar de caballerías. Así se deduce de esta carta de Jovellanos de 1798 cuando vuelve a su tierra natal, después de haber ocupado por poco tiempo el Ministerio de Gracia y Justicia: "Por fin he podido desenvolverme y arreglar mi viaje, que emprenderé mañana de madrugada con ánimo de llegar a León dentro de seis días, sino ocurre alguna novedad en el camino. En León me detendré algunos días, y con eso habrá tiempo para disponer las caballerías. Voy en coche de colleras, llevo una silla de posta con tres caballos propios y una berlina con cuatro mulas de alquiler, que se volverán a León porque los carruajes pasarán el puerto con



Museo de Carruajes. Berlina de la época de Carlos IV.

bueyes. Francisco Colás está mejor y Periquín irá con ellos, y por consiguiente las caballerías que se necesitarán serán para Baltasar y su criado, que regularmente se pedirán a Oviedo, y para mí, el ayuda de cámara, el cocinero y el lacayo serán menester cuatro, que espero que tú me hagas buscar, aprovechando las que hubiere en casa, o las que proporcionasen los amigos. Va también conmigo Sampil para cuidar mi casa, pero a éste le llevarán caballería de la suya". En el itinerario XVI, que trata también de este viaje aclara que la silla de posta la ha comprado a la Dirección de Correos "nueva, aunque no buena, a lo que pude juzgar"; de ahí la necesidad de hacerla llegar hasta Gijón.

En otra carta de Jovellanos nos cuenta, años antes, el destierro del Conde de Aranda y también tiene su interés por el uso generalizado de los coches que denota: "Había asistido al Consejo de Estado; al salir, el duque de Alcudia llamó al gobernador de Aranjuez y le dió la Real Orden; a las cinco de la tarde, salió el conde en su co-

che de colleras, acompañándole el gobernador de Aranjuez hasta Ocaña, y le entregó a un ayunos que va confinado a Jaén, dante con quien siguió; dicen otros que al castillo de la Alhambra".

Cerramos este apartado de los viajes en coche propio con los que Fernando VII, Carlos IV y Godoy hicieron en 1808 desde Madrid a Bayona, en días próximos, con intención los primeros de atraerse a Napoleón a sus respectivas causas y de escapar de un procesamiento el tercero después de su puesta en libertad gracias a las presiones de Murat; la información de estos viajes procede de la *Historia del levantamiento, guerra y revolución de España*, del Conde de Toreno.

Fernando VII salió de Madrid el 10 de abril, hacia Irún por Somosierra, llegando a Burgos el día 12 y a Vitoria, el 14; permaneció en Vitoria, engañado con la esperada llegada de Napoleón, hasta el 19. Ese día, sigue viaje hasta la frontera "en el mismo día (de su salida de Vitoria) llegó a Irún; y el día si-

guiente, 20 de abril, pasa la frontera y llega a Bayona". Es decir, seis jornadas de marcha desde Madrid a Irún. Y la comitiva no era reducida; según Isabel Turmo salieron de caballerizas 26 carruajes que no volvieron y de los que uno se exhibe en el Museo de Compiègne (Francia).

Del viaje de Godoy, puesto en libertad el día 20 de abril, escribe el Conde de Toreno "sin detención tomaron el camino de Bayona adonde llegó Godoy con la escolta francesa el día 26"; es decir, que en este viaje se invirtieron seis o siete días.

Y según la misma fuente, Carlos IV acompañado de la reina María Luisa y de la hija del Príncipe de la Paz salen de El Escorial el día 25 de abril y llegan a Bayona el día 30 del mismo mes; seis días para hacer el recorrido, por tanto.

Comparando los tiempos invertidos en estos tres viajes en el año 1808 desde Madrid a Bayona con los de Felipe V y su hija la Infanta María Teresa por

el viejo camino de ruedas sobre el mismo itinerario vemos que se ha pasado de dieciocho y veinte días a sólo seis días, resultado que puede resumir los adelantos en materia de transportes desde 1700 hasta 1808, al menos en aquellos itinerarios, como éste, en que se ha sustituido el camino de ruedas por una carretera moderna.

Sobre el valor de los coches hemos encontrado en la *Novísima Recopilación* una información interesante en la que la propia administración por Real Orden de 25 de febrero de 1787 estima el valor "de la silla y tres mulas en cantidad de doce mil reales" con motivo de un atropello en el camino de San Vicente a efectos de indemnizar a la perjudicada, en este caso una lavandera, ya que según la regulación vigente así debía hacerse.

Jovellanos da también alguna información sobre esta materia; cuando va a vender una berlina suya, por tanto ya de segunda mano, a los de Peñalva escribe:

"no entran en la berlina, que juzgan cara en 3.000 reales; ofrecen 2.000 y la daré, porque no debe regatear con personas tan propias y de cariño", y cuando se efectúa la venta añade: "Por la noche trae don Juan 3.800 reales por precio de la berlina y una mula; es decir, 2.000 reales por la primera que vale 3.000 y treinta doblones por la segunda que vale 40". Es decir, que según Jovellanos, una berlina de segunda mano valía unos 3.000 reales y una mula apta para el tiro unos 2.400 reales.

Si esto es así, el tiro de seis mulas de un coche de colleras valía cerca de 15.000 reales; y si el coche costaba 5.000 ó 6.000 reales, el coche puesto en servicio no bajaba de los veintitantos mil reales.

En vehículo de alquiler.

Los vehículos de alquiler, que aparecen en unas y otras narraciones, generalmente alquilados por vehículo completo pueden

Goya. "La riña en la Venta la Nueva".



APUNTES PARA UNA HISTORIA DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA

clasificarse en tres grupos: volantes o calesines, calesas y coches de colleras. En párrafos posteriores analizaremos las otras formas de alquiler, generalmente por plaza, silla de postas, galeras y diligencias.

La calesa, que aparece en la reproducción de *La riña en la Venta Nueva*, de Goya, que se acompaña, es un carruaje de dos ruedas con limoneras o varas, caja abierta por delante, dos asientos y capota de vaqueta; podía ir tirada por una o dos caballerías. El calesín o volante, es una calesa ligera, ordinariamente sin capota y tirada por una sola caballería en todos los casos.

Los coches de colleras tenían cuatro ruedas y cuatro asientos normalmente; el tiro formado por seis mulas, apareadas de dos en dos, atadas por cuerdas o correas que dejaban bastante espacio entre las parejas de los animales; llevaban ordinariamente dos servidores, el mayoral que conducía el vehículo y el zagal que cuidaba de que las mulas fueran por donde debían. Este vehículo, así designado por las "colleras" que facilitaban el esfuerzo de tracción de las bestias, llama mucho la atención de nuestros visitantes que suelen describirlo con mayor o menor detalle reiteradamente; antes hemos reproducido un grabado del libro de Laborde en el que ocupa lugar principal un coche de colleras. Vamos ahora a completar esta información con la descripción, un tanto novelesca, del mismo viajero de principios del siglo XIX: "No se puede ver sin inquietud a las mulas al galope sin ningún freno, retenidas por unos ramales de gran longitud que les permiten alejarse o acercarse, errar a la aventura, recorrer caminos tortuosos y "rabortenses", con gran celeridad; parecen siempre próximas a volcar hacia los profundos precipicios, pero la inteligencia de los conductores y la docilidad de los animales evita los

vuelcos. No tienen éstos más guía que la voz del conductor, cuyas inflexiones obedecen con admirable rapidez, bastando un grito del mayoral para dirigir las o detenerlas. Las anima, las empuja o acelera; las hace girar a la derecha o a la izquierda, las aleja y aproxima, o las para repentinamente. Si una mula se desvía o retrocede la llama por su nombre, que generalmente corresponde al de un grado de la milicia, generala, capitana, comisaria, y la bestia lo comprende y obedece. El mayoral y el zagal están siempre vigilantes, al menor peligro, desciende el último del coche para ponerse a la cabeza del tiro y guiarlo con maña volviendo en seguida a su puesto".

El uso de todos estos vehículos de alquiler en los caminos dieciochescos lo encontramos en muchas narraciones de viajeros de la época y por partes diferentes del país. Labat, que como sabemos estuvo en España en 1705, utiliza una calesa de alquiler desde Puerto de Santa María hasta Sanlúcar de Barrameda, en su viaje a Sevilla como se deduce de este párrafo: "Llegamos al Puerto de Santa María al anochecer, y salimos de allí al día siguiente en una calesa, que no nos costó más que dos pesos y medio hasta Sanlúcar de Barrameda adonde llegamos sobre las dos de la tarde". Y al volver desde Sevilla a Cádiz nos cuenta que encarga a su criado que alquile otra calesa para hacer ese viaje; aunque luego se le arreglan las cosas de otra manera. Ello es testimonio que a principios del siglo XVIII se alquilaban calesas que hacían el servicio de Sevilla a Cádiz, en competencia con el barco que parece ser era el modo más generalizado de transporte en ese itinerario.

Esteban de Silhouette, viajero francés que en 1729 recorre casi toda España utiliza "una silla, con dos mulas y un mozo" preferentemente. De esta forma vi-

sita Gerona, Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Murcia, Cartagena, Granada, Sevilla, Cádiz, Badajoz, Talavera de la Reina, Toledo, Aranjuez, Madrid, El Escorial, San Ildefonso, Segovia, Valladolid, Burgos, Vitoria e Irún; sólo, para ir de Antequera a Málaga y volver, va en mula, pues dice que el camino no es apto para ir en vehículo de ruedas. Sobre su forma de viajar escribe: "Se tiene una silla, dos mulas y el mozo por seis francos al día, moneda de Francia"; esto es unos 12 reales de plata o 24 de vellón. Es interesante su descripción de cómo se viajaba en aquellos años: "Las jornadas ordinarias son de cerca de 10 leguas, a una legua por hora. No hay más que hacerse seguir por otras dos mulas, que tirarán del remolque ordinario de una silla. En ese remolque se pondrá una parte de sus equipajes, aquellos que no hayan podido ponerse detrás de la silla, y su cama". En su amplio recorrido con vehículos de ruedas por España solamente subraya las dificultades para éstos, además del itinerario Antequera-Málaga ya comentado, en el paso del túnel de San Adrián, después de Vitoria, en el que opta por el camino de Salinas: "Las sillas no pasan sin grandes dificultades y hay allí varios sitios por los que no se puede subir ni bajar más que con tres parejas de bueyes".

Norberto Caino, jerónimo italiano que ya hemos mencionado en otro párrafo anterior, cuenta así su viaje de Barcelona a Zaragoza: "Dispuestos mis asuntos y mi equipaje bien arreglado en una calesa tirada por mulas que he alquilado para llevarme salí, señor, para venir a Zaragoza"; en la calesa además de Caino iban su criado y el cochero. Y en el viaje desde Madrid a El Escorial, utiliza también una calesa, alquilada sin duda: "El 8 por la tarde, como os lo anunciaba por mi carta del mismo día, salí de Madrid para

El Escorial, que no está alejado más de siete leguas. Tenía una calesa bastante mala, tirada por mulas; apenas había salido de la villa cuando el rey y la reina me alcanzaron con una serie de nueve coches de seis caballos y pasaron ante mí como una exhalación. Es un paseo que hacen de ese modo para su diversión, pero que divierte poco a sus guardias. A favor de esa diversión de sus majestades tuve en el espacio de algunas millas un camino fresco porque lo habrán regado para ellos. Para aprovecharme de ello anduve hasta media noche, que me detuve en una posada bastante parecida a todas las demás por donde había pasado”.

Tomás Fernández Mesa, cuyo *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas* hemos ya utilizado en los comentarios sobre costes y velocidades usuales de las caballerías de alquiler da también información sobre calesas y coches. Según Fernández Mesa, una calesa de Valencia a Madrid costaba 240 reales y un coche “muy regateado” 600 reales “por los siete días y medio que se reputan para andar al paso regular”; contando los retornos, como hemos hecho en las caballerías de alquiler, podemos estimar en 480 reales el coste de la calesa y en 1.200 reales el del coche de colleras, es decir, 64 reales por día la primera y 160 reales por día el segundo, que en atención a las 54 leguas figuradas como distancia en las guías de la época da unos costes por legua del orden de 8,9 reales por legua en calesa y 22,2 reales por legua en coche de colleras. Según nuestro autor esos serían los costes medios para viajes largos, ya que para viajes cortos serían algo menores; dice así el texto: “un calés de aquí a Gandía, que hay nueve leguas larguísimas nos cuesta tres libras (30 reales) habiendo de pagar dos reales al puente de Cullera; a cuya proporción de aquí a Madrid corresponde-

rían unas 16 libras (160 reales) y cuesta lo que menos 24 (240 reales) porque siendo mayor la distancia, es menester que las caballerías sean fuertes y mejores; y no pueden caminar tanto cada día, por haberse de moderar el trabajo en atención a su permanencia y continuación. También, porque si acontece alguna novedad de enfermar, o morir las caballerías, o el calesero, romperse el carruaje, no pagarse el precio, o otra semejante, le cuesta al dueño más trabajo el averiguar el hecho, y el recompensar, o recompensarse el daño; y así hay otras penalidades que lleva el fiar más lejos unos pobres hombres éste que es todo su caudal”. En cuanto a la intensidad de tráfico la estima en una calesa de Valencia a Madrid y otra en sentido contrario al día y en cuanto a las que hacen recorridos parciales en el itinerario podrían equivaler a otras cuatro calesas en todo el recorrido.

Townsend utiliza, como ya habíamos dicho, además de la caballería de alquiler el calesín y el coche de colleras. El calesín lo utiliza en varios itinerarios: de la Junquera hasta Barcelona, de Madrid a León y de Cartagena hasta la frontera francesa, por la costa, por última vez. Al entrar en España en abril de 1786 utiliza un calesín que describe así: “Un volante o calesa en un cochecito ligero, abierto por delante y de dos ruedas. Ordinariamente le enganchan una mula, y si ese volante contiene dos viajeros, el conductor lo sigue a pie o se sienta en una de las varas”. Respecto a los costes de viajar por la zona dice que cobran por este vehículo “con una buena mula acompañada de un buen guía”, 5 chelines, esto es unos 25 reales por día, coste que sin duda, corresponde a todos los días incluyendo los de retorno; en su viaje por Aranjuez se queja de que “por una sola mula en un cochecillo pagase 80 reales”. El viaje a León lo hace en dos etapas: la pri-

mera hasta Valladolid y la segunda desde allí hasta León. La narración es ésta: “El sábado 22 de julio de 1786, mi joven amigo con el agente de su familia y yo, salimos en dos pequeñas sillas; dejamos Madrid poco después de medianoche, para evitar los calores que son insoportables en el centro del día. Por ese arreglo evitamos un mal para caer en otro mayor, al cual no estábamos preparados porque siendo las sillas abiertas, la noche muy fría, y el viento del norte soplando de cara, nos costó mucho trabajo conservar nuestro calor vital hasta la salida del sol”. Y enseguida el dato preciso de los costes y los tiempos: “Los gastos de este viaje fueron como sigue: una calesa para Valladolid, distante 33 leguas o cerca de 160 millas, y por las cuales cuentan cinco días de camino, uno de estancia y cuatro para el regreso; en total diez días, con el salario de un conductor 284 reales. Piden hasta León, media calesa, 100 reales”. Es decir, coste al día 28,4 reales, y repartiendo el coste sólo en el viaje de ida: coste por día, 56,8 reales por día; coste por legua, 8,6 reales por legua; recorrido medio al día, 6,6 leguas. Por otro lado el coste de 200 reales por la calesa de Valladolid a León está en proporción con la distancia entre estas dos ciudades y la de Valladolid a Madrid. Estos costes coinciden bastante con los de Fernández Mesa.

El coche de colleras lo utiliza en sus desplazamientos desde Barcelona a Madrid, desde El Escorial a Madrid y desde Madrid a Carmona en su viaje a Cádiz. Sobre el coste del primero de estos viajes da cuenta en estos términos: “Antes de separarnos tuvimos que arreglar nuestras cuentas. El coche, con dos cocheros y siete mulas, nos costó según nuestros convenios 35 doblones o 20 guineas y dimos como gratificación a los cocheros seis doblones, lo que equivale a tres libras 12 cheli-

APUNTES PARA UNA HISTORIA DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA

nes. El gasto sobre el camino para la alimentación fue de 140 reales. La suma total de nuestro gasto fue, pues, de 26 libras esterlinas, lo que deben mirar como moderado para un viaje de 100 leguas de España, acabado en catorce días. "El coste, pues, de Barcelona a Madrid del coche con siete mulas y dos cocheros, incluida propina, es de 2.600 reales que en atención a los catorce días de viaje y a las 103 leguas figuradas en las guías da estos valores medios: coste por día, 185,7 reales por día; coste por legua, 25,2 reales por legua; recorrido medio al día, 7,3 leguas; valores todos ellos muy similares a los que da Fernández Mesa para el itinerario Valencia-Madrid.

Respecto a los otros dos viajes en coches de colleras, es de interés subrayar la velocidad media elevada en el de El Escorial a Madrid, tres horas y media en siete leguas, es decir, dos leguas a la hora, y el hecho de que también el coche de colleras que le lleva a Andalucía lleva siete mulas como el que le trajo de Barcelona y no seis como hemos dicho antes que era más usual.

Transcribimos también los párrafos que Bourgoing, el diplomático francés, dedica al coche de colleras, de seis mulas por cierto, que utiliza desde Bayona hasta Madrid: "Llegado a Bayona en lugar de seguir por la posta hasta Orogne, a dos leguas de la frontera, cambié mi coche por otro nada elegante llamado de colleras, al que no me acostumbé sin pasar algunos momentos de inquietud. Es un carruaje más sólido que cómodo, arrastrado por seis mulas que no tienen más freno ni más acicate que la voz de sus conductores. Viéndolas unidas entre sí y a la lanza del coche con simples cuerdas, vagar como a la aventura por los tortuosos caminos de la península, el viajero se cree abandonado en manos de la Providencia, pero al menor

asomo de peligro un grito del mayoral basta para contener y dirigir a los dóciles animales. Si disminuyen su ardor el zagal, lo que nosotros llamamos postillón, se apea de la vara, donde va sentado, y los anima a voces y a latigazos, corre a su vera durante un rato y vuelve a su sitio hasta nueva coyuntura".

Unos años antes, Jovellanos en su *Epístola de Jovino a sus amigos de Sevilla* escribe unos versos en los que describe un viaje en coche de colleras, que son considerados por los críticos como los primeros que aparecen en nuestras letras sobre el tema. Según parece, estos versos se compusieron en el camino, quizá en Aldea del Río, cuando en 1778 viene Jovellanos a Madrid, ya nombrado Alcalde de Casa y Corte, desde Sevilla:

"Voyme de tí alejando por ins-
[tantes,
oh gran Sevilla, el corazón cu-
[bierto
de triste luto, y del contino
[llanto
profundamente aradas mis me-
[jillas...
.....
Sumergido mi espíritu en un
[profundo
golfo de congojosos pensamien-
[tos,
va mi cuerpo arrastrado al al-
[bedrío
de los crueles hados. ¡Ay cuán
raudamente me alejan las velo-
[loces mulas
de tu ribera, oh Betis deleitoso!
Siguen la voz, con incesante
[trote,
del duro mayoral, tan insensible,
o muy más que ellos, a mi amar-
[go llanto.
Siguen su voz; y en tanto el
[enojoso
sonar de las discordes campa-
[nillas,
del látigo el chasquido, del blas-
[femo
zagal el ronco amenazante grito,
y el confuso tropel con que las
[ruedas
sobre el carril pendiente y pe-

[dregoso
raudas el eje rechinante vuelven,
mi oído a un tiempo y corazón
[destrozan.
De ciudad en ciudad, de venta
[en venta
van trasladando mis dolientes
[miembros,
cual si ya fuese un rígido ca-
[dáver."

Este otro párrafo de Laborde, que ahora se transcribe puede servir de breve resumen de los servicios que prestaban los vehículos de alquiler a finales del siglo XVIII y principios del XIX: "Los coches de alquiler eran de tres clases: volantes o calesines, calesas y de colleras, todos bastante incómodos, pero por regla general muy sólidos, pudiendo recorrer con algunos de éstos, en ocho días, la carrera de Madrid a Irún".

Y por último Alcalá Galiano en *Recuerdos de un anciano*, nos dice que la clase acomodada cuando viajaba debía hacerlo en un coche de colleras; este párrafo corresponde a su narración de la huida de su familia desde Madrid hasta Cádiz en 1808 ante la inminente entrada en la capital de Napoleón: "A una familia decente era necesario un coche de colleras, medio de viajar, por cierto no barato. Andábamos nueve leguas al día, alguna vez 10, con una enorme zaga y siempre con alguna escolta, saliendo de madrugada y haciendo larga parada en la mitad del día. Así fue, que el día que salimos de Madrid hicimos noche en Aranjuez".

Por la posta sobre ruedas.

Los viajes por la posta, tanto a la ligera como sobre ruedas, los hemos analizado con cierto detalle, como ya lo hemos recordado anteriormente, en otro artículo de esta *Revista*. Por ello vamos ahora a resumir solamente las características de estos viajes, costes y velocidades, a fin de contemplar conjuntamen-

te todos los medios de transportes de la época.

El establecimiento de las sillas de posta o posta sobre ruedas tuvo lugar en 1739 desde Madrid a los Reales Sitios del Pardo, Aranjuez, San Ildefonso y El Escorial con vehículos de dos y cuatro ruedas; según Alzola las tarifas por plaza eran en las sillas de dos ruedas, 11 reales de vellón por legua, y en los de cuatro ruedas, 12 reales por legua.

En 1786, Townsend nos cuenta que utiliza este medio de transporte para ir desde Madrid a Aranjuez, donde se encuentra la Corte y que sólo en tres horas hizo ese recorrido, es decir, con una velocidad media de 15 kilómetros por hora o algo menos de tres leguas por hora, sin duda elevada en su opinión, ya que comenta este viaje escribiendo "parecíamos volar".

El primer servicio de sillas de postas, en largas distancias, corresponde al de Madrid a Cádiz, que según Bourgoing, data del año 1785; dice Alzola que este servicio se prestaba con carruajes de cuatro ruedas a principios del siglo XIX "recorriendo las 100 leguas de la capital a Cádiz en cuatro días y sus noches", es decir, a unas 25 leguas diarias, más bien leguas largas, cuya velocidad media es del orden de los servicios "en diligencia" que, según el Reglamento, debían hacer 30 leguas cortas al día.

La aparición de la posta sobre ruedas es un hito importante en la historia del transporte, ya que a la ventaja conocida de la posta, su rapidez, viene a unirse su mayor comodidad y generalidad; el precio, como hemos visto, seguía siendo muy elevado, superior al de la posta a la ligera. La solución a este problema del precio, vendría con la diligencia, que gracias a la mayor capacidad de sus vehículos, iba a poder ofrecer precios bastante más asequibles; vamos ahora a

tratar de las galeras y de las diligencias.

EN GALERAS Y EN DILIGENCIAS

El alquiler por plaza aparece ya en la *Recopilación*, a finales del siglo XVI, referido a los carros cuando se dice: "Mandamos, que de aquí en adelante en todos estos nuestros reinos no se pueda llevar por el porte de cada arroba de las que fueren en carro, o en cualquier bestia de carga, mas que a razón de tres maravedís por legua, y a razón de un real por cada tres leguas de cada persona que fuese en los dichos carros...". Pero el carro para el transporte de personas por excelencia es la galera, que con cuatro ruedas, en general, estaba dotada de cubierta o toldo, para resguardar a los viajeros de las inclemencias del tiempo.

En 1679, la condesa d'Aulnoy relata que ha visto por Madrid, galeras con capacidad para cuarenta personas. Su descripción es muy interesante, ya que prescindiendo de alguna que otra exageración, es bastante completa: "Sorprenderá la noticia cuando yo diga que acabo de ver llegar diez galeras a esta villa, que dista cuatrocientas leguas del mar, pero son galeras terrestres, y me parece muy bien que las haya cuando hay caballos y perros marinos. Las galeras tienen forma de carro y son cuatro veces más largas que uno de tales vehículos; tienen tres ruedas a cada lado, las cuales no pueden ofrecer un movimiento mucho más agradable que el de las carretas de transporte. La caja es ovalada y muy parecida al casco de las galeras de mar; su cubierta es de tela en forma de toldo, y viajan en cada galera cuarenta personas, que allí duermen y guisan como en una casa ambulante arrastrada por veinte caballos, y que sólo puede maniobrar en campo

abierto, porque su longitud es indescriptible. Generalmente llegan estas galeras por los caminos de Galicia y de La Mancha, país del valeroso Don Quijote. Van diez o doce, una tras otra, para que los viajeros puedan socorrerse cuando sea de necesidad. El vuelco de una galera produce una ruidosa catástrofe, y lo menos lamentable que puede acontecer a los que van dentro es que se rompan una pierna o un brazo; para levantar el vehículo se necesita, por lo menos, el esfuerzo de cien hombres. Los que viajan en las galeras van provistos de toda clase de vituallas, porque la tierra por donde avanzan es tan pobre, que a veces en una extensión de centenares de leguas no se tropieza con otros vegetales que un poco de romero o de tomillo silvestre. No hay posadas ni hospederías donde acogerse, y por este motivo los viajeros aprovechan para comer y descansar las escasas facilidades que la galera les proporciona".

La galera conducía no sólo viajeros sino también mercancías; es un antecedente, en su concepción de transporte, de los trenes mixtos de la época del ferrocarril.

A pesar de la descripción de la condesa d'Aulnoy las galeras ordinarias que circulaban por nuestra geografía eran las de cuatro ruedas y de seis o cuatro mulas como se deduce de la Real Cédula de 1740 en la que regula el número de bagajes con que los pueblos debían asistir a las tropas en sus marchas; según esta disposición las galeras de seis mulas podían llevar 80 arrobas de carga, 920 kilos, y las de cuatro mulas, 60 arrobas de carga equivalente a unos 690 kilogramos.

Según Alzola, a principios del siglo XIX existía un tráfico bastante regular de galeras entre Madrid y las principales capitales, entre Lisboa y Barcelona, y entre Cádiz y Bayona. De Madrid



Dibujo
de Doré.
Viaje
en
galera.

a Cádiz se tardaba unos quince días y el precio de una plaza en la galera era de 220 a 240 reales pudiéndose llevar hasta un baúl; por las noches se dormía en ventas y mesones. Con estos datos obtenemos una velocidad de marcha de siete leguas por día y unos costes por legua del orden de 2,3 reales, que es inferior al que antes hemos obtenido para una caballería de alquiler. De Madrid a Bilbao tardaban once días y de Madrid a Haro siete días y medio.

Las galeras en los caminos principales estaban acondicionadas para llevar viajeros; para ello, disponían de bancos y co-

mo el toldo era bastante alto, la forma de viajar no era del todo incómoda. En los caminos transversales las galeras, normalmente pequeñas, eran más incómodas; según Flores en *Ayer, hoy y mañana*, se colocaba la carga en la parte inferior y encima de ella los baúles que formaban las hileras de asientos, uno a cada lado; a las horas de calor, éste era un tanto agobiante y por la noche o en invierno el frío era intenso, alumbrándose a veces el interior a la luz de un candil. Esta descripción coincide bastante con el grabado de Doré, que se reproduce y que aunque corresponde a una época posterior, debe ser bastante represen-

tativo también de estos viajes en galeras del siglo XVIII y primeros años del siglo XIX. Las galeras eran el modo usual de viajar de estudiantes, empleados y gentes de modesta condición, pues reunía este modo de viaje un coste moderado y una mayor seguridad en el camino.

Las galeras también se alquilaban, a veces, por vehículo completo; muchos ordinarios, es decir, transportistas que de forma periódica iban y venían entre dos poblaciones transportando paquetería y viajeros generalmente, disponían de galeras, que alquilaban por vehículo completo para viajes de familias de un lugar a otro en alguna circunstancia especial. Así se deduce de estos párrafos de Mesoneros Romanos, que cuenta el viaje que hizo su familia, dos personas mayores y cinco niños, desde Madrid a Salamanca en el año 1813, al terminar la guerra contra los franceses: "En el mes de agosto de 1813, apenas evacuada por los franceses la capital del reino a consecuencia de la gloriosa jornada de los Arapiles, mi buen padre, que con suma impaciencia había permanecido incomunicado durante cinco años con su país, aunque sabedor por el rumor público de la desdichada parte que en los desastres de la guerra había alcanzado; que se complacía en referirnos los pormenores de aquella importante jornada, mostrándonos en el mapa con el dedo los pueblos de Arapiles y sus colindantes, Las Torres (donde radicaban sus bienes), Calvarrasa, Babilafuente, y demás que fueron campo glorioso de aquella sangrienta batalla; que suspiraba y gemía, no por sus frutos perdidos, no por sus tierras, incultas o abandonadas, sino por los desmanes causados a su país natal a consecuencia de los frecuentes encuentros de los ejércitos franceses con los aliados anglo-hispano-portugueses, no pudo resistir por más tiempo a su deseo de visitarle y convencerle por su

misma vista de tanta calamidad y desventura".

"Arrastrando los terribles obstáculos que a la sazón ofrecían los caminos destruidos, los pueblos, las ventas y caseríos incendiados, el ataque probable de las bandas de salteadores que había dejado la guerra en pos de sí, y los escasos e inverosímiles medios de comunicación que por entonces eran posibles, ajustó una galera (no recuerdo cuál de las dos que hacían el ordinario servicio entre Madrid y Salamanca, a cargo de los respectivos capataces Pico-ta y Paco Brocas), y al rayar el alba de una mañanita de agosto, previa la saludable y muy prudente preparación con los auxilios espirituales, y probablemente la de arreglar también sus negocios temporales, embanastó en el ya dicho vehículo a toda la familia, compuesta del matrimonio y cinco hijos, todos de tierna edad —yo, que era el segundo, contaba a la sazón diez años—, y emprendimos con la ayuda de Dios una marcha heroica, que ofrecía a la sazón más peligro que el que hoy suelen arrastrar los osados exploradores de las regiones polares".

"Limitaréme, por lo tanto, a decir que en las 33 leguas que separan a Madrid de Salamanca —y que hoy se salva en diez horas por ferrocarril— empleó nuestra galera cinco días mortales, a razón de cinco o seis leguas en cada uno, y andando desde antes de amanecer hasta bien cerrada la noche. La primera de éstas la pasamos en la venta de la Trinidad, o más bien en su portalón, porque la absoluta ausencia de puertas y ventanas, incendiadas por unas y otras tropas, de camas y de muebles de ninguna clase, nos obligó a permanecer a bordo de la galera y consumir en ella las provisiones de boca que llevábamos de Madrid, y que buscar en la venta fuera pedir cotufas en el golfo. Pasamos al siguiente

día el famoso puerto de Guadarrama, divisorio de ambas Castillas, a pie enjuto (por estar a la sazón limpio de nieves) y escoltando modestamente la galera para librar de toda fatiga a las escualidas mulas, que a las cinco o seis horas dieron en los pesebres de la desmantelada fonda de San Rafael. Blasco Sancho, Villanueva de Gómez, Muñoz Sancho y Peñaranda de Bracamonte fueron las regaladas etapas en los días subsiguientes; y mi padre, que era gran andarín y que no podía sufrir el traqueteo de la galera, no bien salimos al amanecer el último día de Peñaranda de Bracamonte, nos empeñó a emprender a pie y por vía de paseo la marcha a la ciudad, de la que aún distábamos siete leguas mortales, y luego que hubimos llegado a Ventosa y Huerta, pueblos más cercanos, todo se le volvía a enristrar el catalejo para ver si alcanzaba a descubrir alguna de las torres que él tenía impresas en la imaginación; pero a medida que íbamos acercándonos se iba también anublado su semblante y lanzaba suspiros y exclamaciones, porque echaba de menos muchas de ellas que habían desaparecido en los horrores de la guerra".

"Llegamos al fin a Salamanca, sanos y salvos, en la tarde de la jornada quinta, y luego que descansamos aquella noche, fue su primer cuidado a la mañana siguiente marchar con toda la familia a recorrer los barrios extremos, señaladamente los que dan al río Tormes, y que ofrecían un inmenso montón de ruinas en absoluta y espantosa soledad".

Pero la gran innovación en materia de transporte de personas por los caminos peninsulares es la diligencia que después de una serie de intentonas llega a cuajar en 1789 en el itinerario de Bayona a Madrid. Esta diligencia, sin embargo, no tuvo larga vida; Bourgoing, lo resume

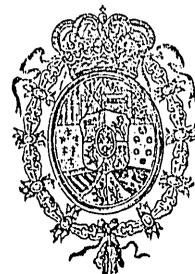
así: "A él (Floridablanca) se debe el establecimiento de una diligencia de seis plazas, que sale dos veces por semana de Bayona para Madrid y que invierte en el recorrido seis días en verano y ocho en invierno... Este servicio fue emprendido en 1789 por un particular, al que fue derogado el permiso al año siguiente, en que la Administración Real se hizo cargo de la empresa. Durante la guerra (se refiere a la de 1793), el servicio ha quedado interrumpido, y es de desear que no tarde en restablecerse". A pesar de estos buenos deseos, las graves vicisitudes que vivió el país en los años subsiguientes hacen que hasta 1818 no reaparezcan los servicios de diligencia en España.

Sobre esta diligencia, un artículo de Antonio de Miguel, en el Boletín del Instituto de Ingenieros Civiles da amplia información; por Real Cédula de 16

✱
REAL CEDULA
DE S. M.

T SEÑORES DEL CONSEJO,

POR LA QUE SE CONCEDE
Privilegio exclusivo por término de nueve años á Don Carlos Bertazzoni, Tesorero del Real Canal de Manzanares, para un nuevo establecimiento de Coches de Diligencia desde Madrid á Bayona.



MADRID MDCCLXXXVII.
EN LA IMPRENTA DE MANUEL GONZALEZ.

Reproducción de la portada de la
R. O. de 1787.

de septiembre de 1787, cuya portada se reproduce, se concede al señor Bertazzoni este servicio por un período máximo de nueve años. Todos los lunes y jueves debían salir simultáneamente dos coches, de seis plazas, desde Madrid y desde Bayona, haciendo ambos la carrera en seis días " a excepción de los meses de diciembre, enero y febrero, en cuyo tiempo son pocos los que se ponen en camino por la mala estación, y por eso se despachará un solo coche por semana, que será el lunes". El nombre de la Compañía sería el de *Compañía de Coches y Diligencias*; debía de disponer de ocho coches de seis plazas y el número de mulas necesarias para poder cambiar los tiros cada cinco o seis leguas. El precio del billete del viaje Madrid a Bayona era de 600 reales, con él se podía llevar "un pequeño talego con la sola ropa de noche, y su peso no ha de exceder de 12 libras, pues pasando alguna cosa más debía ya comprenderse en la clase de maletas y cofres que todo viajante trae consigo, y en

este caso debían pagar un real de vellón por cada libra de lo que pesasen las citadas maletas, cofres, cajones, fardos u otra cualquier cosa que los mismos viajeros hallasen por conveniente conducir". Las ventajas del nuevo servicio también figuran en el artículo que resumimos, transcritas del original: "Estará bien servido el público, tanto por la comodidad de los coches cuanto por el precio, que es casi tan equitativo como el que se paga en los de colleras, calesas y demás carruajes, advirtiéndose que en los de diligencia no tienen que sufrir los viajeros las impertinencias que padecen aquéllos, ya por estar diez y doce días y medio en camino como porque tan pronto quieren salir a las horas que se les antoja, como hacer las jornadas que se les acomoda, pues como en esta diligencia estarán fijos los pasajes de la llegada y la salida no podrán ofrecerse inconvenientes a los pasajeros".

La diligencia de Bayona hacía pues casi 20 leguas diarias de media con un precio por plaza

de unos 5,5 reales por legua. Comparando este precio con los que hemos obtenido para las calesas, vehículo completo, de 8,6 reales por legua a 8,9 reales por legua, y para el coche de colleras, también vehículo completo, de 22,2 reales por legua a 25,2 reales por legua, resulta en efecto un precio parecido si en la calesa van dos personas y en el coche cuatro.

De los viajeros-escritores de la época, prescindiendo de Bourgoing, el que confirme el servicio de esta diligencia de Bayona, es Jovellanos que en su itinerario VI o gran viaje, al que hicimos referencia anteriormente, la utiliza para ir de Vitoria a Valladolid, en dos jornadas. Jovellanos nos cuenta los viajeros que venían en la diligencia cuando él la coge, con sus acompañantes, en Vitoria: "Dos franceses guardias de Corps, uno de la compañía flamenca, otro parece pretendiente, ambos anti-revolucionistas; además un catalán que parece mercader establecido en Vergara".

(Continuará.)