

APUNTES PARA UNA HISTORIA DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA

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

Transportes de personas (*)

(Primera 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.

El siglo XVIII aporta a la historia del transporte en España innovaciones y perfeccionamientos del mayor interés: construcción de carreteras y canales, postas sobre ruedas y diligencias, transportes por los canales, etc. En cierto modo, y como en tantas otras cosas, el siglo de las luces constituye punto de partida de todo el desarrollo actual en esta actividad económica y de ahí el interés de analizar los transportes en ese siglo y en los primeros años del siglo XIX, hasta la invasión francesa, cuando termina el Antiguo Régimen.

En este artículo vamos a tratar exclusivamente del transporte de personas, es decir, de las distintas formas de trasladarse de un lugar a otro de nuestra geografía, que utilizaban nuestros mayores y los extranjeros que nos visitaban. A los procedimientos tradicionales, los viajes a pie, caminando, y a lomo de una cabalgadura propia —caballo, mulo o asno— se habían añadido, ya en siglos anteriores, como se deduce de las leyes 8 y 9 del título 10 del libro VI de

la Recopilación, servicios de transporte a cargo de tercero y mediante un precio tales como las mulas de silla de camino, los coches y las literas, y los carros y bestias de carga de carreteros y arrieros; a estos medios vienen a sumarse, en esta época que analizamos, la silla de posta, las diligencias y los pequeños barcos de pasajeros que utilizan los canales construidos.

En el grabado del *Voyage pittoresque*, de Laborde, que reproducimos pueden contemplarse muchas de estas formas de viajar y la profusión de viajeros en las afueras de una ciudad española hacia 1800. En primer término, tres caminantes, dos de ellos con aspecto frailuno y el tercero con el equipaje a cuestas de los otros dos. En segundo plano y a la izquierda otros dos caminantes reposan, sentado uno y reclinado sobre una gran piedra el otro; también en segundo término, por un lado dos oficiales a caballo y en sentido contrario un grupo de tres viajeros sobre caballos y mulas y el que parece principal precedido de un mozo de mulas a pie. En tercer término, un coche con tiro de seis mulas con mayoral al pescante y zagal llevando de los bocados a las de cabecera de línea; detrás del coche dos parejas, de hombre y mujer cada una de ellas, sobre

jamugas cabalgando sobre sendas mulas con su correspondiente mozo cada una de ellas. Los restantes componentes de la composición son dos carros de transporte al fondo, tirados por bueyes y una reata de mulos de arriería, unos diez o doce en los límites del grabado.

Vamos a ir analizando con detalle cada una de estas formas de viajar a fin de comprobar su vigencia en esos años y de cuantificar en lo posible sus principales características: velocidades de marcha y precios de transporte.

Viajes a pie.

En el siglo XVIII se siguen dando las circunstancias precisas, al igual que en siglos anteriores, para que los viajes a pie, caminando, sigan constituyendo la formá más generalizada de viajar del pueblo llano y modesto, que constituía la mayoría de la población. Bien es verdad que en general, ese pueblo llano viajaba poco o nada, en aquella época, y la mayor parte de sus individuos morían donde habían nacido sin haber conocido otros lugares; las principales razones para viajar, para los que viajaban, eran las migraciones de temporada para faenas agrícolas específicas, siega, recolec-

NOTA. — La bibliografía se incluirá completa al final de la serie de tres artículos.

(*) Se admiten comentarios sobre el presente artículo, que pueden remitirse a la Redacción de esta Revista, hasta el 30 de septiembre de 1979.



Grabado del "Voyage pittoresque", de Laborde

ción, etc., las peregrinaciones a lugares devotos, las idas y venidas de los estudiantes y de los soldados, etc. Muchas veces estas motivaciones debían entremezclarse y lo que empezó en peregrinación terminaba en una visita turística.

El caminante a pie, peregrino o no, encontraba muchas más facilidades que hoy día para sus desplazamientos; la profusión a lo largo y ancho de la geografía española de conventos, hostales de peregrinos, y demás instalaciones de ayuda y protección al caminante, la mayor parte de ellos propiedad de la iglesia, facilitaba en gran medida esos desplazamientos de forma gra-

tuita ofreciendo alojamiento y comida.

Esta categoría de viajeros no utilizaba, en general, los mesones ni las ventas, en los que naturalmente había que pagar los servicios prestados; cuando fallaba el convento o el hostal acudían a guarecerse en la casa, o mejor en el corral de la casa, de un vecino del pueblo donde se dormía o en último caso y si el tiempo no era malo, pasaban la noche a la luz de las estrellas en pleno campo.

La información más precisa sobre esta modalidad de viajar en el siglo XVIII, la hemos obtenido de la *Peregrinación de*

un campesino picardo a Santiago de Compostela, que refiere una peregrinación en 1726. El peregrino entra por Irún y llega a Santiago de Compostela siguiendo el camino de Santiago; después va a Oviedo, y de Oviedo sigue viaje, caminando siempre, a Madrid, y desde Madrid vuelve a Francia por Pamplona y Roncesvalles. Del análisis de esta narración se deducen estas características de esta forma de viajar caminando: las jornadas medias de cada itinerario van de 25 a 35 kilómetros, esto es, oscilan entre casi cinco leguas y seis leguas, ambas leguas cortas; el viaje se hace en grupo, aunque reducido, para mutua

APUNTES PARA UNA HISTORIA DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA

defensa y ayuda; a pesar de que esta peregrinación se realiza en los meses de noviembre y diciembre, son escasas las referencias a las inclemencias del tiempo, lo que hace suponer que el viajero que se ponía en camino, se proveía de ropa y calzado apropiado, como hacen hoy los excursionistas y montañeros; se utilizan los conventos y hostales de peregrinos para pernoctar y comer donde los hay y cuando nos los hay en donde se puede, pero fuera de mesones y ventas. Este donde se puede es muy variado, como se deduce de estos ejemplos; en uno de los lugares donde pernoctan escribe: "dormimos en casa de un aldeano sobre paja cortada de la que dan de comer a los bueyes"; en otro lugar, añade: "donde nos recogimos en una corraliza de corderos, sobre un montón de paja. Fue la primera vez que dormimos al aire libre"; y, por último, en Jadraque, en su caminar de Madrid a Pamplona, dice: "donde dormimos bajo una roca, donde un campesino había hecho una cuadra".

Torres Villarroel, en su *Vida*, también relata algunos viajes a pie que vienen a corroborar las conclusiones anteriores. En su primer viaje a Portugal, en 1715, poco menos que escapado de su casa, nos cuenta: "Precipitado de mis imaginaciones, una tarde que salieron al campo mis padres y hermanas, y quedé yo solo en casa apoderado de los pocos ajuares de ella, tomé una camisa, el pan que pudo caber debajo del brazo izquierdo, y doce reales en calderilla... y sin pensar en paradero, vereda ni destino me entregué a la majadería de mis deseos y a la necedad de la que llaman buena ventura; y una y otra acompañada de la soltura de mis pies, me pusieron aquella noche en Calzada de Don Diego. Tomé posadas en las gavillas de las eras... me encaminé a Portugal. Entré por Almeida". Después de permanecer algún tiempo al servicio de un ermitaño portugués,

sigue viaje a pie hasta Coimbra, como se deduce de este otro párrafo: "sin haber padecido más incomodidades que las que por fuerza ha de pasar el que camina a pie y sin dinero, llegué a la celeberrima Universidad de Coimbra".

Más tarde, cuando ha cambiado fundamentalmente su situación y es ya un escritor de éxito, peregrina a Santiago de Compostela primero y a Guadalupe después, caminando como buen peregrino, pero sin desdeñar las ventajas de esa situación económica adquirida. La peregrinación a Santiago desde Salamanca y a través de Portugal, la describe en estos párrafos: "Fue el más penoso el que hice de ir a pie a visitar el templo del Apóstol Santiago, y fue sin duda el más indignamente cumplido... Salí de Salamanca reventado de peregrino, con el bordón, la esclavina, y un vestido más que medianamente costoso. Acompañábame D. Agustín de Herrera, un amigo muy conforme a mi genio... Detrás de nosotros seguían cuatro criados, con cuatro caballos del diestro y un macho donde venían los repuestos de la cama y la comida. Atravesamos por Portugal para salir a la ciudad de Tuy..." Menor es la información que da de la otra peregrinación a Guadalupe, de la que escribe: "Ya más robusto y con disposición de sufrir los caminos y mesones de España, empecé a pagar a Dios los votos y los prometimientos con que procuré desde mi cama aplacar las suavidades de su justicia, y fue la primera visita a su Madre Santísima de Guadalupe, adonde partí a pie desde mi casa el día veinte de junio de 1745". En esos años, el que Torres Villarroel viaje a pie sólo se justifica por el voto y la intención religiosa; es por ello, que en este viaje utiliza los mesones, es decir, que en cuanto a los medios utilizados, el caminar corresponde a la forma del pueblo llano y el pernoctar y comer en

los mesones a la gente acomodada.

Sin embargo, cuando temeroso de la justicia huye con su amigo Salazar a Francia no se atreve a utilizar ventas y mesones en general, por razones de seguridad personal, y nos cuenta indirectamente que podía llegarse a aquel país pernoctando en ermitas y conventos. Torres escribe: "Llegamos al anochecer a la Granja del Paular de Segovia... Enderezamos nuestro destino a la Francia; eran las ermitas y conventos de frailes nuestro refugio, sagrado y abrigo; y cuando estos lugares no se proporcionaban a la regularidad de las jornadas, se disponía el rancho en las campañas y sobre la tierra de Dios", esto es, acampaban en medio del campo como hemos visto hacer a nuestro peregrino picardo años antes, y casi en el mismo camino.

De la profusión de los establecimientos benéficos en todos los caminos, propiedad generalmente de la iglesia y de su atención a los menesterosos, y según las ideas de la época todo caminante era en principio un menesteroso, dan información abundante muchos de los viajeros —escritores de aquellos años. Así, por ejemplo, Bourgoing, que escribe en la última década del siglo XVIII, dice: "En centros benéficos, los españoles podían dar lecciones a los países extranjeros mejor organizados"; y Townsend, unos pocos años antes, escribe refiriéndose al hospital u hostel de peregrinos de Oviedo: "Aquí es donde son recibidos y alojados durante tres noches los peregrinos de todas las partes del mundo, que van a posternarse ante el altar de Santiago, en Galicia. Si por casualidad alguno de ellos muere, es enterrado con mayor pompa que el primer noble de la provincia, y todos los canónigos le siguen hasta la fosa".

En cuanto a la afirmación que hemos hecho sobre la dificultad

de distinguir y diferenciar con nitidez cuándo un viajero era peregrino y cuándo no, en muchos casos, valga este ejemplo obtenido de la narración de Labat, a principios del siglo XVIII. Dice Labat que había muchos trabajadores extranjeros en España desempeñando una serie de oficios que los españoles despreciaban, aguadores, criados, vendimiadores, vendedores ambulantes, etc., y que de vez en cuando volvían a su país de origen, Francia generalmente, llevándose el dinero ahorrado: "Aseguraban que había sólo en Andalucía más de 20.000 franceses de las provincias de Auvernia, de la Marca y de los alrededores de la Garona... Estas gentes no dejan de hacer, cada tres años, un viaje a su país y de llevar allí 300 ó 400 pesos fuertes...". Pero que en esos viajes de vuelta, los peligros eran dos, los ladrones y las aduanas, ya que estaba prohibida la exportación de dinero metálico, y que para ello estas gentes al ir a su país: "para librarse de los ladrones se reúnen, van en grupos... Evitan los grandes caminos y los pasos donde están los guardias y toman casi siempre el camino de Santiago. Allí se metamorfosean en peregrinos y pasan los montes pirenaicos pidiendo limosna y cantando y en una forma que no da motivo para sospechar que van cargados de dinero". En principio, pues, los caminantes debían ser considerados como presuntos peregrinos y atendidos con facilidad en los centros benéficos de pueblos y ciudades.

Las migraciones de temporada de los jornaleros del campo debían dar otro contingente importante de viajeros a pie por los caminos españoles. En 1774, el mayor inglés Dalrymple, que desde Gibraltar viaja a caballo hasta Avila y El Ferrol con objeto de visitar las instalaciones militares y navales de esas poblaciones, en su camino de acceso a Galicia encuentra, a partir de Benavente, varios grupos

de jornaleros gallegos que vuelven a su tierra después de haber efectuado los trabajos de la recolección en Castilla y Andalucía. Precisamente en Benavente dice que los vio dormir al aire libre, era el mes de agosto, junto al cementerio y en Ponferrada escribe: "Habiendo encontrado un gran número de gallegos que regresaban a sus casas entré en conversación con uno de ellos que me dijo que su número era de 60.000, que me costó mucho creerlo, pero me fue luego confirmado por una autoridad más importante. Salen todos los años de Galicia y se extienden hasta Andalucía; su marcha es a comienzos de mayo; su regreso, a fines de agosto y de septiembre. Me dijo que había hecho de ese modo cuatro viajes a Castilla, y que ese le había valido 110 libras, pero que sus camaradas no traían más que de 60 a 63 cada año".

Y no sólo iban los gallegos a Castilla, sino también a Portugal como se deduce de este otro párrafo del mismo autor: "Independientemente de ese gran número de gallegos de que he hablado que van todos los años a Castilla, hay también 30.000 que van igualmente a hacer la vendimia y las recolecciones a Portugal".

Que estas migraciones no estaban exclusivamente reducidas a Galicia, puede también fácilmente deducirse de este párrafo de uno de los Diarios de Jovellanos, escrito algunos años después que los antes mencionados y referido ahora a La Rioja: "Estos jornaleros son por lo común, para las labores menudas de las viñas; para las grandes, vienen aragoneses".

Viajes en caballería.

El viaje sobre una caballería, caballo o mula generalmente, es la forma más general de viajar de las personas con alguna posición, en la mayor parte de los

años que contemplamos. Las ventajas, en cuanto a comodidad principalmente, de este modo de transporte respecto al simple caminar que antes hemos analizado son manifiestas; su principal inconveniente, el coste, que era muy superior al de viajar a pie, ya que, además de que era menester alquilar una caballería o disponer de ella en propiedad, yendo a caballo o en mulo no podían utilizarse generalmente los numerosos establecimientos benéficos de la iglesia a que hemos hecho referencia, mas que en circunstancias excepcionales.

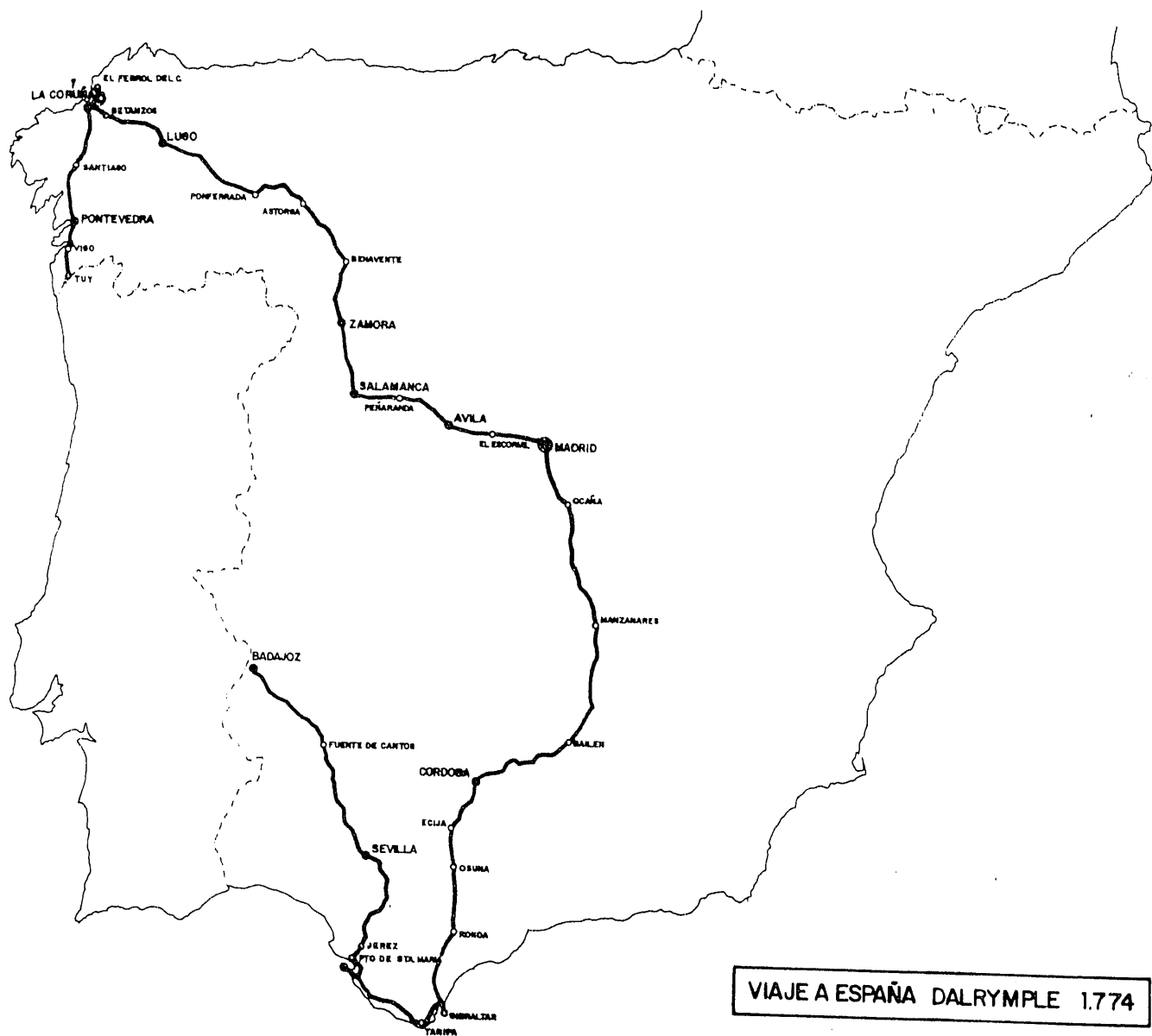
Dentro de esta forma de viajar cabe distinguir dos o mejor tres modalidades: en caballería propia, en caballería de alquiler o por la posta, a la ligera. Esta última modalidad es realmente una variante del alquiler, pero presenta características tan distintas en cuanto a velocidad y precios que parece más oportuno analizarla por separado.

En caballería propia.

En las relaciones de viajes por España de esta época se encuentra información de primera mano sobre esta forma de viajar y no sólo en escritores-viajeros españoles como Villarroel, Ponz y Jovellanos, sino también en algunos extranjeros como Alfieri y Dalrymple. Vamos a resumir brevemente cada una de esas narraciones a fin de poder sacar algunas conclusiones de tipo general.

Victorio Alfieri, el poeta italiano, viajó por España hacia 1770; a pesar de que viene con coche propio, compra unos caballos españoles con intención de hacer el viaje montado, pero sus extravagancias dan lugar a una extraña manera de viajar. En el camino de Barcelona a Madrid, relata así esa forma de viajar: "Casi todo el camino solía hacerlo a pie, llevando junto a mí el bello caballo andaluz, que me acompañaba como un perro fi-

APUNTES PARA UNA HISTORIA DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA



VIAJE A ESPAÑA DALRYMPLE 1774

delísimo... Para ello hacía siempre que me precediera mi acompañamiento con el coche y las mulas y yo les seguía de lejos...". Se deduce de su relato que en ese itinerario invierte quince días, es decir, que sus jornadas son de unas siete leguas, como media; y que en su viaje de vuelta desde Cádiz a Barcelona, por la costa, tarde treinta días, con una media por jornada análoga, también de unas siete leguas.

El Mayor W. Dalrymple, de la guarnición británica de Gibraltar, hizo un viaje por España en 1774 con objeto de visitar la Academia Militar de Avila, re-

cién establecida por el general O'Reilly, y el astillero de El Ferrol, que el Marqués de la Ensenada había construido hacía unos años, como ya hemos comentado anteriormente. Todo el viaje lo hace en su propio caballo; los itinerarios que recorre por España son los que se han representado en el gráfico que se acompaña, y totalizan unos 2.000 kilómetros; utiliza ventas y mesones para pernoctar. Desde Gibraltar hasta Madrid invierte dieciséis días de marcha; con una media, por tanto, de unas siete leguas diarias y con un recorrido máximo de 10 leguas en alguna jornada

como la de Gibraltar-Gaucín, en la que, según su relato, estuvo "cerca de once horas a caballo"; de Madrid á La Coruña marcha otros dieciséis días, con lo que el recorrido medio diario es también de unas siete leguas y con un máximo de 11 leguas en la jornada de Zamora a Benavente, en la que de nuevo el viajero subraya el esfuerzo realizado al escribir en Benavente: "a donde hemos llegado después de once horas de marcha"; de La Coruña a Tuy, cuatro días de ir a caballo con recorridos diarios análogos a los anteriores; desde Badajoz a Gibraltar, prescindiendo de sus estancias

en Sevilla y Cádiz, tarda once días, con recorridos medios de unas ocho leguas y máximo de 10 leguas en la jornada de Cádiz a Vejer de la Frontera.

De los escritores españoles, el primero en cuanto al tiempo es Diego de Torres Villarroel, al que ya hemos hecho referencia por sus viajes a pie en sus primeras andanzas y como peregrino, pero que después utiliza el caballo para sus desplazamientos. Así, por ejemplo, cuando sospechosos de haber participado indirectamente en una muerte en Madrid deciden, él y su amigo Salazar, poner tierra por medio y huir a Francia, como también ya hemos relatado, utiliza el caballo hasta Bayona: "El día 12 de mayo, a las dos de la tarde, salimos del expresado lugar, a caballo y con el alivio de 600 doblones y dos criados que nos servían con puntualidad y cariño...". Por cierto, que la vuelta de este viaje la hace, él y su amigo, de una forma un tanto rocambolesca, disfrazados de arrieros con una recua de seis mulos; dice así Villarroel: "Disfrazados con el traje de arrieros (que ésta fue la solución que pensamos por oportuna para escapar de las rondas) con los vestidos de unos mercaderes de Fuentelaencina que casualmente tropezamos en Bayona, salimos de ella. Ellos, galanamente adornados con nuestros vestidos y caballos, y nosotros sorbidos en unos coletes mugrientos, en mangas de camisa, con los botones abigarrados, la vara al cinto, gobernando los ramales de seis mulos y gruñendo votos y porvidas, nos desaparecimos de Bayona... Con dos horas de diferencia (sin habernos acaecido aventura singular en el viaje) llegamos a Fuentelaencina, entregamos los machos, los géneros y la cuenta, y dimos mediana razón de nuestras personas y muchas gracias a los mercaderes. Despedidos de ellos... Nos dividimos, tomando D. Juan el camino de Madrid y yo el de

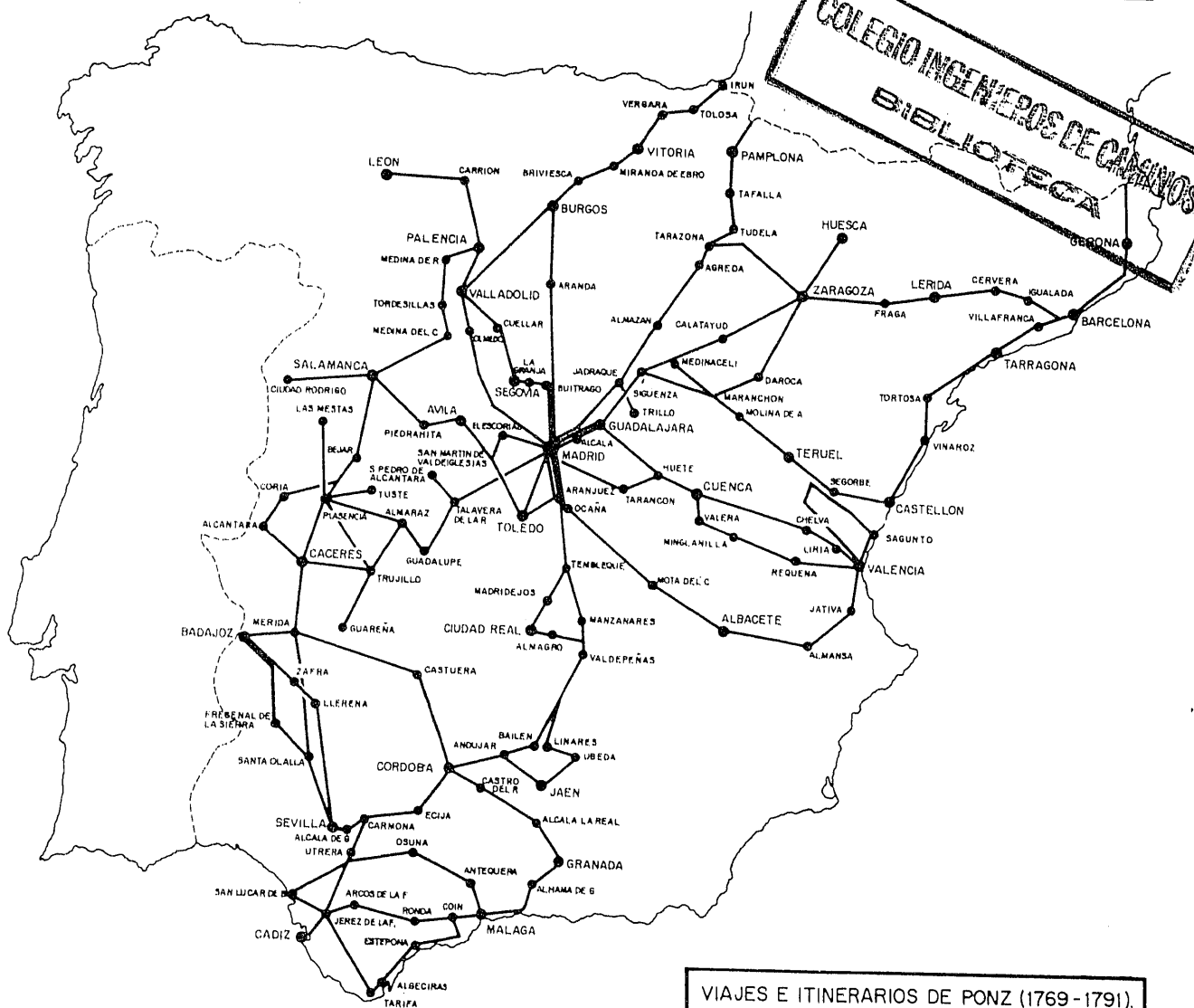
Salamanca". Por último, conviene quizá subrayar que Villarroel, que se jacta de poseer coche en Madrid en sus años de triunfo, "lograba coche", no hace referencia a este modo de viajar por los caminos, fuera de Madrid, a pesar de que en aquellos años son frecuentes, varias veces en el año, los viajes que realiza entre Salamanca, donde tiene su cátedra, y Madrid, donde publica la mayor parte de sus obras; de otro párrafo sobre uno de estos viajes Madrid-Salamanca, que se reproduce en un apartado posterior, se deduce que el medio utilizado para ellos es el caballo. Hay que recordar que estamos hablando de la forma de viajar hacia los años 1740-1750 cuando utilizamos la información de Diego de Torres Villarroel.

Pero aún años después sigue siendo el caballo la forma ideal para viajar para Antonio Ponz, el viajero ilustrado que recorrió más de 3.000 leguas largas, de 1769 a 1791 por casi todos los rincones de España, en un principio para "hablar principalmente de los edificios, y otras obras públicas, que existen en España, manifestando el artificio y excelencia de algunos, así como la falta de inteligencia y propiedad de otros". Su *Viaje de España* se publicó en 18 tomos en tamaño de bolsillo, con la intención explícita de que pudiera servir de guía y comentario a los que así lo desearan "para que sirvan de guía a los que desean ver, y conocer los casos dignos de estimarse en los pueblos y ciudades de España; y con esta mira se procurará distribuir esta obra en libritos, que no puedan embarazar mucho, por si alguno tuviese por conveniente llevar aquella parte de ellos que le pueda ser de utilidad en sus viajes". Pero Antonio Ponz es el primer viajero español de la ilustración y su *Viaje* tiene una trascendencia mayor. La intención de sus viajes, y de sus escritos posteriores, es "ilustrar" a la sociedad espa-

ñola sobre la compleja problemática de unos y otros lugares: sus costumbres, clima, producción agrícola, industria, caminos, posadas, obras de arte, etcétera, a fin de conseguir el progreso de todo ese mundo. En el gráfico que se acompaña se han representado los viajes e itinerarios de Ponz, incluyendo los de Madrid a Irún y de Pamplona a Madrid que figuran en su otro libro *Viaje fuera de España*. Puede apreciarse que recorrió la mayor parte de la Península; solamente aparecen zonas en blanco en el noroeste y en el sureste. En números redondos, 25.000 kilómetros es el resumen de los viajes de Ponz por nuestro país; casi en su totalidad, salvo el último viaje a Andalucía, lo hace a caballo y utiliza normalmente las posadas para pernoctar y comer. Quizá es un buen resumen de las muchas dificultades que tuvo que superar para hacer tantos kilómetros, muchas veces por caminos desacostumbrados, y en aquellos años, estas palabras del propio Ponz: "... es necesario empezar, montando a caballo, echarse luego a correr por esos caminos sin temor de soles, fríos, lluvias y demás incomodidades; dormir, cuando se ofrece, en el duro suelo de los mesones; comer mal, y gastar mucho".

El éxito del libro de Ponz fue grande, en España y en el extranjero. Carlos III le da un oficio regio para que pueda dedicarse a sus viajes y a sus escritos; en 1773 es nombrado académico de la Historia y en el año 1776 secretario de la Real Academia de Bellas Artes. La influencia de su *Viaje* en el mundo ilustrado español puede colegirse de este párrafo de una carta que le dirigió Jovellanos, en la que se lamenta de que Ponz no incluya a Asturias en su trabajo: "Si el único objeto de sus viajes y escritos fuesen las bellas artes, tuviera alguna disculpa su silencio, porque ciertamente no es Asturias el

APUNTES PARA UNA HISTORIA DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA



suelo donde más han florecido. Pero después que la agricultura, la industria, los montes, los caminos, la población y todos los objetos de que pende la felicidad de una provincia, dan materia a sus observaciones, o yo me engaño mucho, o Asturias tiene mucha razón para quejarse de no haber hallado todavía en sus cartas el lugar que merece".

También Jovellanos es otro importante viajero de la ilustración. Nacido en Gijón en 1744, vivió algún tiempo en Sevilla, y luego reparte su vida entre Gijón y Madrid, amén de sus siete años de destierro forzoso en Mallorca. Sus *Diarios* recogen con gran detalle sus activida-

des, y naturalmente sus viajes, entre 1790 y 1810; entre estos últimos cabe distinguir dos tipos distintos: los viajes de estudio, tales como el gran viaje o itinerario VI y el viaje de pruebas o itinerario X, y los viajes de ir o venir de un lado a otro como, por ejemplo, los varios viajes de Gijón a Madrid o viceversa, o el itinerario XVIII designado por Jovellanos camino del destierro cuando es conducido con guardia armada desde Gijón a Barcelona con destino a Mallorca.

Los primeros son los verdaderos viajes "ilustrados" en los que Jovellanos, al igual que Ponz, mira, escudriña, analiza y critica cuanto se pone delante de sus ojos. Los otros son más

bien simples viajes, aunque su espíritu analítico no está ausente de la observación o de la descripción oportuna, o de vivir una nueva experiencia, si ha lugar. Analizando los grandes viajes de Jovellanos contenidos en los *Diarios*, es decir, excluyendo aquellos itinerarios que hacen referencia a sus numerosas excursiones por el Principado, se deduce que el total de kilómetros recorridos en ellos se aproxima a los 7.000 kilómetros; que de ellos más de la mitad se recorrieron en coche propio o prestado, recorridos que coinciden, en general, con los que hemos llamado simples viajes; que algo menos de la otra mitad, que coincide más o menos



Viajero a caballo

con los itinerarios de estudio o *ilustrados* se recorrieron a caballo, con caballos propios; y que también Jovellanos utiliza, aunque en cortos recorridos, los nuevos modos de viajar del siglo, la diligencia entre Vitoria y Valladolid y la navegación por el Canal Imperial de Tudela a Zaragoza.

En el grabado que se acompaña se ve a un caballero dieciochesco, con un sombrero de tres picos y su capa, por nuestros viejos caminos; el grabado puede ser representativo de los viajes de Ponz, que generalmente va acompañado de un mozo o de un guía sencillamente, y de los de Jovellanos, que en sus viajes va siempre rodeado de amigos y servidores, como veremos.

En el itinerario VI o gran viaje sale Jovellanos de Gijón el 6 de agosto de 1791 y no vuelve hasta finales de noviembre; su principal objetivo es el estudio de la posible utilización del carbón asturiano en las ferrerías santanderinas y vascas y al regresar aprovecha la vuelta para visitar las obras del Canal de Castilla; va acompañado de cuatro personas "el prebendado de Avila D. Felipe Posada, Acebedo, Eugenio, Pachín de Peón" de su servicio y recorre la mitad del itinerario a caballo, 572 kilómetros, el itinerario de Vitoria a Valladolid, 231 kilómetros en diligencia, y desde Valladolid en coche en su visita al Canal de Castilla. Esos 572 kilómetros, Gijón, Llanes, Astillero, Santander, Bilbao, Durango, San Sebastián y Vitoria, le llevan quin-

ce días de marcha, omitiendo los días en que no viaja, es decir, que la jornada media corresponde a unos 38 kilómetros equivalentes más o menos a siete leguas cortas, con máximos de 56 y 57 kilómetros en algunas jornadas, es decir, unas 10 leguas. Por cierto, que a la salida de San Sebastián hacia Vitoria tiene que cambiar de caballo, porque el suyo se hirió: "Quedó el caballo a curar y tomé uno de alquiler con un mozo".

En 1795, Jovellanos saliendo también de Gijón va hasta Logroño y vuelve, consultando archivos de iglesias y monasterios, itinerario X o viaje de pruebas; todo el viaje lo hace a caballo salvo el pequeño tramo desde La Robla hasta Mansilla de las Mulas; según nuestros números, 1.070 kilómetros recorridos a caballo, en treinta y un días, esto es, jornadas medias de casi 35 kilómetros o seis leguas y media, y máximas de unos 57 ó 58 kilómetros, esto es, 10 leguas cortas, como en el párrafo anterior. En este viaje va con un amigo, y el servicio de ambos; al salir de Gijón, el 12 de abril, escribe: "A las tres salimos el doctor Liaño, su don Juan, mis Acebedo y Pachín, para Oviedo".

El tercer y último gran viaje a caballo de D. Gaspar Melchor de Jovellanos es el correspondiente al itinerario XIV o comisión secreta a La Cavada; sale de Gijón el 19 de agosto del año de 1797: "A caballo a las tres y cuarto, sol claro, templado por vendaval largo. Comitiva: Acebedo, Colás, Pachín de Peón, montados; a pie, Toribín y el *granadero de Asturias*, Baltasar de Moris". Va a León, Espinosa de los Monteros, Vitoria, Cestona, Bilbao, Santander, La Cavada, Reinosa y de nuevo a Gijón. En total unos 1.150 kilómetros que recorre en treinta y dos días; las jornadas medias resultan de 36 kilómetros, menos de siete leguas, y las jorna-

das máximas, de 55 y 56 kilómetros, esto es, 10 leguas cortas, otra vez.

Ponemos fin a esta forma de viajar con caballería propia reproduciendo un texto muy significativo, de Jovellanos precisamente, que permite, en nuestra opinión, precisar que es en esos años cuando se produce la sustitución, en gran parte, de los viajes a caballo por los viajes en coche, por los caminos españoles. Se trata de un párrafo de otra de sus cartas a Ponz; en este caso la primera, cuya fecha según los comentaristas es la de 1782; hace referencia a uno de los viajes de Madrid y Gijón, y con ese motivo, escribe:

"Veo que usted estará esperando la descripción del país y los pueblos que hemos recorrido en esta travesía; pero, amigo, la espera en vano, porque no me atrevo a emprenderla. Oígame usted antes de condenarme".

"Caminar en coche es ciertamente una cosa muy regalada, pero no muy a propósito para conocer un país. Además de que la celeridad de las marchas ofrece los objetivos a la vista en una sucesión demasiado rápida para poderlos examinar, el horizonte que se describe es muy ceñido, muy indeterminado, variado de momento en momento, y nunca bien expuesto a la observación analítica. Por otra parte, la conversación de cuatro personas embanastadas en un forlón, y jamás bien unidas en la idea de observar, ni en el modo y objetos de la observación; el ruido fastidioso de las campanillas y el continuo clamoreo de mayores y zagales, con su *bondolera*, su *capitana* y su *tordilla*, son otras tantas distracciones que disipan el ánimo y no le permiten aplicar su atención a los objetos que se le presentan." Comentarios muy parecidos a este, *mutatis mutandis*, han acompañado a todas las innovaciones tecnológicas en el campo de los transportes,

bien cuando se sustituyó la diligencia por el ferrocarril, bien cuando se ha sustituido, en ciertos viajes, el automóvil por el avión.

En caballería de alquiler.

La caballería de alquiler, en general la mula, tiene gran rai-gambre en el transporte de viajeros por nuestros caminos. En la novela del siglo XVII, desde *El Quijote* hasta la última novela picaresca, la mula de alquiler es uno de los elementos esenciales de la acción; aparece en una y otra página, en una y otra ocasión, generalmente como contrapunto humorista, que el autor subraya, para dar un mayor colorido a la narración. En general, se pone en duda la calidad de estos animales para el transporte de personas, ya que se les presume resabiados y de poco fiar; recordemos a estos efectos, por ejemplo, este párrafo de *El Quijote*: "El vizcaíno, que así le vio venir, aunque quisiera apearse de la mula que, por ser de las malas de alquiler, no había que fiar de ella...", o aquel otro aún más incisivo: "Y fue el mal que al subir a las ancas el Barbero, la mula, que en efecto era de alquiler, que para decir que era mala basta".

Hacia 1600 aparecen en la *Recopilación* ordenanzas que fijan el coste diario de *cualquier bestia de silla de camino*; es éste de dos reales y cuartillo, de plata, al día corriendo también a cargo del viajero el sustento de la mula tasado en dos celemines de cebada los días de marcha y uno y medio los de descanso, además de la paja necesaria. Se establece también la obligación de llevar un mozo para el cuidado de las mulas cuando se alquilaran, al menos, tres debiendo abonarse a este mozo cuatro reales diarios, de plata también, incluyendo el jornal y la alimentación en ese precio; un arancel de 2 de mayo de 1681, según nota de pie de página de la *Novísima Recopi-*

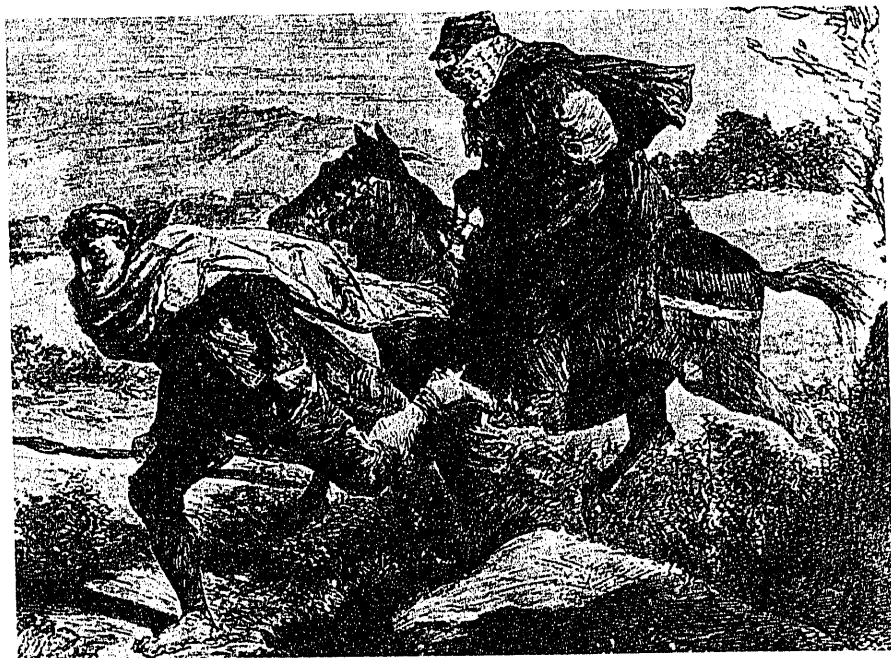
lación actualizó los precios de alquileres de estos medios de transporte.

Como este texto no lo hemos podido encontrar, hemos acudido, también en este caso, a la información directa de los usuarios de estas caballerías de alquiler y a los datos que suministran los estudios sobre la materia, que no son muy abundantes, por cierto.

Ya a principios de siglo, en el año 1705, tenemos constancia de la existencia de este tipo de transporte en la narración de Labat. Labat es un religioso francés, que vivía en las colonias de esa nación en el Caribe, y que se dirige a Italia para asistir al capítulo general de su Orden, pero al llegar a Cádiz, en barco, se detiene unos meses, más de los que él pensaba, por las incidencias de la guerra de Sucesión. Desde Cádiz va al campo de Gibraltar, para observar las incidencias del sitio de aquella plaza, conquistada el año anterior por los ingleses, y en otra ocasión, también desde Cádiz, va y viene a Sevilla.

En uno y otro viaje utiliza según su propia narración, mulas y caballos de alquiler; por ejemplo en su excursión a Tarifa y Algeciras, escribe: "Partimos el domingo 22 de noviembre de 1705. Llevábamos cada uno un criado y habíamos alquilado cuatro mulas, sin contar la del mozo que nos guiaba y llevaba el centeno para nuestra montura"; y al volver de ella añade en este otro párrafo: "Salí de allí (Tarifa) el 8 de diciembre con mi criado, y un mozo, es decir, un criado de la cuadra cuyo dueño nos había alquilado los caballos hasta Cádiz".

Los grabados de la época que se acompañan, muestran en uno de ellos a un jinete acompañado de un mozo, el jinete al trote y el mozo a la carrera, y en otro un viajero al paso, con otra mula para el equipaje, en amena y tranquila conversación con el



Jinete y guía a la carrera

mozo de mulas; son escenas de esta forma de viajar. Como decíamos, la caballería típica de alquiler es la mula de camino; ya Silhouette, otro de los viajeros del siglo XVIII, dice en 1729: "Apenas si hay en España otros caballos que los que tienen para el uso de la caballería, porque los particulares se sirven comúnmente de mulos y de mulas que resisten más a la fatiga".

Parece que no debía ser difícil, en cualquier lugar, encontrar, si era preciso, alguna caballería para alquilar. En este sentido es interesante una de las páginas de la *Vida*, de Torres Villarroel, en donde cuenta uno de sus viajes, en pleno invierno, desde Madrid a Salamanca; va a caballo, acompañado de un criado también a caballo; no especifica si propios o alquilados y al pasar la sierra de Guadarrama, se pierden; los caballos caen en unos cepos preparados para los lobos y quedan aprisionados y malheridos, pasan la noche al sereno, al día siguiente el lobero saca a los caballos de los cepos, se refugian en Las Navas y allí, cuenta Villarroel, alquilan otros

caballos, pues los suyos no pueden continuar el camino: "Murió un caballo, y el otro se curó con mucha dificultad en Las Navas; y en dos jacos de alquiler de este lugar proseguimos nuestra derrota hasta Avila de los Caballeros". También hemos visto, en este mismo sentido, cómo Jovellanos alquila un caballo en Hernani, al herirse el que él llevaba, bastantes años después.

En 1755, el padre Caino, un jerónimo lombardo, viene a España, entrando por Barcelona, de donde se dirige primero a Madrid y luego a Salamanca. En sus viajes utiliza mulas de alquiler y vehículos de ruedas; vamos ahora a analizar sus descripciones sobre las mulas de alquiler. Desde Barcelona va a Montserrat; escribe: "El alba comenzaba, apenas, a dejarse ver, cuando las mulas que había alquilado la víspera estuvieron en mi posada, con sus palafreneros para conducir las, según la costumbre de España. El ruido de sus patas me despertó, me levanté al punto, y, puestas mis botas, partimos...". Los pa-

lafreneros no son naturalmente sino los mozos de mulas.

También es interesante el párrafo en que Caino describe cómo hizo su viaje desde Zaragoza a Madrid: "He salido, señor, a la una de la tarde de Zaragoza y he tomado el camino de Madrid... Mi equipaje, tanto para mí como para mi criado y su bagaje consistía en dos mulas, cada una con su mulero y un *bidet* con su palafrenero...". La palabra *bidet*, que aparece en cursiva en el texto, significa "jaca o caballo pequeño para montar", según se lee en los diccionarios franceses como acepción hoy vigente aún. Resulta, por tanto, que en este viaje, Caino y su criado alquilaron una jaca con su correspondiente mozo, que sería para Caino, y dos mulas con otros dos mozos, una para el criado y otra para el equipaje, como hemos visto en el grabado antes comentado.

Por último, en lo que respecta a los viajes en mula de alquiler del padre Caino, reproducimos estos párrafos que corresponden al viaje de Valladolid a Salamanca, con el incidente ocurrido al burro que llevaban: "He salido de Valladolid el 23 de septiembre para dirigirme a Salamanca... Dos mulas y un burro para llevar mi equipaje, a falta de no poder encontrar otras dos, han compuesto mi séquito en este viaje, que ha durado dos días, a través de llanos muy hermosos... El burro, que había quedado atrás, a cierta distancia, al pasar por un tablón que había a través sobre un foso, había caído en el agua patas arriba y había puesto mi equipaje en leña. Mis libros sufrieron por ello más que todo lo demás. Me los trajeron completamente mojados... Pero el mayor mal fue para el burro que habiendo caído desde lo alto y no habiendo sido auxiliado demasiado pronto, se encontró en las últimas cuando lo sacaron a



Viajero en mula de camino y con mozo

la orilla del foso y expiró un momento después”.

Por esos años se publica en Valencia el *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas*, de Tomás Fernández Mesa, que aporta alguna información económica sobre los transportes en aquellos años. Según este autor una caballería de Valencia a Madrid costaba unos 100 reales de vellón y se tardaba “al paso regular” unos siete días y medio. Con estos datos podemos valorar el coste medio por día y por legua; en primer lugar, debe considerarse que en la hipótesis del estudio

se entiende que sólo se abona el trayecto de ida sin incluir el retorno; incluyéndolo, como parece más realista, el coste sería de 200 reales por el viaje, lo que da un coste diario, en siete días y medio, de 26,7 reales por día; según Fernández Mesa la distancia entre Valencia y Madrid, es de 54 leguas, y, por tanto, el coste por legua sería de 3,7 reales por legua. Bien es verdad que esa estimación de la distancia no es muy exacta, ya que la existente entre Valencia y Madrid, expresada en leguas cortas, corresponde a 63 en lugar de las 54, pero como quiera que en todas las guías de la

época figuran 54 leguas o un número similar como leguas de ese itinerario, sin duda sería esa la base de cálculo a efectos de los costes del transporte y, por tanto, estimamos que no debe corregirse ese coste unitario de 3,7 reales por legua en caballería de alquiler y que puede resultar significativo para otros caminos españoles. Recogemos aquí, por su interés también, las estimaciones de Fernández Mesa sobre las frecuencias de los viajes en caballería desde Valencia a Madrid; supone, para sus cálculos económicos, que diariamente salen cinco “caballerías de montar” de Valencia para Madrid y otras tantas en sentido contrario, y que los que hacen viajes más cortos, sobre el mismo itinerario, pueden estimarse, a efectos de recorridos, en otras 20 caballerías que hicieran el recorrido completo.

En 1786 viene a España J. Townsend, un viajero inglés que anota con meticulosidad los recorridos, los costes, etc., de su excursión; es quizá la fuente más importante de información a estos y a otros muchos efectos, entre los libros de viajes de extranjeros de aquellos años y de su valor documental puede juzgarse sabiendo que el ejército francés lo tradujo a ese idioma para que sus unidades militares lo utilizaran como guía en la invasión de la Península, algunos años después. Townsend utiliza casi todos los medios disponibles para sus viajes por España, según se puede apreciar en el gráfico que se acompaña en el que se han distinguido con símbolos diferentes los itinerarios recorridos con cada uno de ellos: caballería, calesa, coche de colleras, caballo de postas, silla de postas, etcétera.

Vamos ahora a analizar la información de Townsend sobre los viajes con caballerías de alquiler. Como puede apreciarse en el gráfico Townsend va en caballería de alquiler en su via-

la ida y 20 por la vuelta, con todos los gastos a cargo del mozo. La velocidad media entre Oviedo y León, 21 leguas, es de nuevo la de 7 leguas por día, y el coste por legua asciende ahora a 5,7 reales por legua. Pero refiriéndose a la segunda parte de este viaje, escribe: "El precio ordinario que un mozo de mulas pide en Castilla la Nueva es de cuatro reales por día para él y otro tanto por su mula, y seis para la cebada", es decir, 28 reales por día, 14 de ida y otro tanto de vuelta, que con un recorrido medio de siete u ocho leguas al día, equivale a tres y medio o cuatro reales por legua.

Desde Málaga hasta Granada viaja, de nuevo, en mula de alquiler con mozo o guía, cuyo coste queda también reflejado en su relato: "Pagué por una excelente mula de Málaga a Granada, cuya distancia es 17 leguas, 86 reales o 16 chelines, menos una pequeña fracción", y como tarda tres días, pernociando en Vélez-Málaga, y en Alhama, resultan los valores medios siguientes: recorrido medio diario, algo menos de seis leguas; coste medio por día, casi 27 reales; coste medio por legua, 4,7 reales por legua.

De Granada a Cartagena, va también en mula de alquiler, pero esta vez de unos arrieros; el camino lo encuentra muy malo: "Hay que haber hecho el camino de Granada a Lorca para conocer bien todas sus fatigas. Allí el alimento es malo y los albergues peores"; y, como siempre, existe información sobre tiempos y costes, ocho días de viaje y 200 reales por el alquiler "lo que haría cinco chelines por día sin pagar la vuelta porque la mula pertenecía a los cosarios o carreteros públicos"; con ello, resultan estas medias: recorrido medio diario, algo más de seis leguas; coste medio por día, 25 reales por día; coste medio por legua, cuatro reales por legua.

Creemos que merece subra-

yarse que, de la lectura de los párrafos de Townsend relativos a sus viajes en mulas de alquiler, se deduce que las mulas no eran tan malas como decían nuestros novelistas; hemos leído en uno de los párrafos el epíteto de "excelente" dedicado a uno de estos animales. También Peyron, que viajó por España en 1772 y 1773 al resumir sus impresiones sobre los viajes dice: "Con algunas precauciones se viaja bastante cómodo en España. Los coches son allí buenos, las mulas enseñadas, los cocheros fieles, pacientes y laboriosos", y aunque quizá los elogios sean algo excesivos en relación a otros viajes, es cierto que las mulas españolas impresionaban en general, favorablemente a los extranjeros, por su seguridad sobre todo.

Así, por ejemplo, Young, otro de los viajeros del siglo XVIII, que en 1787 hizo un breve viaje por Cataluña, desde Viella hasta La Junquera, pasando por Barcelona y Gerona, para conocer la agricultura catalana, dice al hablar de su viaje por los accesos al Pirineo: "El camino es tan malo que ningún caballo, salvo uno de los de montaña, podría sostenerse allí; nuestras mulas, sin embargo, se adelantaban con toda seguridad, en medio de las piedras que rodaban por el borde de precipicios de una profundidad aterradora". Y en párrafo anterior, describe cómo hace este viaje: "Mi amigo Lazowski y yo hemos montado sobre las mejores mulas... Nuestro criado con el equipaje nos sigue en una tercera. Nuestro guía marcha a pie alabándose de que tiene buenas piernas para hacer 15 leguas por día". Young recorre, en ese viaje, unas 93 leguas, en once días de marcha, con una media, por tanto, de casi ocho leguas y media; el mayor recorrido, de Montserrat a Barcelona, es de más de 11 leguas.

Ya al final del período que analizamos, en 1808, se publica

en Francia el *Itinerario descriptivo de España*, de Laborde, que en gran parte recoge Alzola. Sobre este modo de transporte, basándose en la obra del francés, dice: "Dice Laborde que él viajó mucho en mula... El medio más económico de viajar consistía en reunirse a las recuas de mulas de los arrieros. Los eclesiásticos y negociantes caminaban de este modo, reuniéndose a veces hasta 30 caballerías y costaba cada legua a razón de cuatro reales". Como vemos, esta información es concordante con la de Townsend, que hemos resumido en párrafos anteriores.

Por la posta, a la ligera.

En un artículo aparecido ya en esta *Revista*, hemos analizado con cierto detalle los viajes por la posta, en estos años, y, por tanto, no es oportuno repetir otra vez cuanto allí se dijo; lo que sí parece conveniente, es resumir en unos párrafos las características de los viajes por la posta, a caballo o a la ligera, para completar el estudio que venimos haciendo sobre los viajes a caballo en esta época.

La posta, a caballo, podía utilizarse por los particulares previa autorización del Correo Mayor en Madrid y de los Alministradores de Estafetas en las otras ciudades, cuando se seguían algunos de los itinerarios en que estaban montadas las postas, las carreras de postas, y en las condiciones que establecían los *Reglamentos* correspondientes.

Las carreras de posta, en el año 1720, tenían una extensión de 1.019 leguas y las postas eran 274, a lo largo de esos itinerarios que, más o menos, se desarrollaban por las actuales seis carreteras radiales con centro común en Madrid, y dos itinerarios norte-sur, uno a lo largo de la frontera portuguesa y otro por el litoral mediterráneo. En 1761, según el proyecto de

Campomanes, se extiende el servicio a los puertos de Gijón, Santander, Bilbao, Algeciras y Málaga, se aumentan las comunicaciones transversales, de Alicante a Cartagena, de Murcia a Granada, etc., y se perfeccionan las carreras de postas que comunicaban los Reales Sitios con las seis carreras radiales que partían de Madrid.

Los costes, en 1720, se calcularon en el artículo mencionado para tres itinerarios Madrid-Barcelona, Madrid-Irún y Madrid-Cádiz. Refiriéndolos a costes por legua de posta, en principio legua corta, se obtiene unos 10 reales por legua; además el viajero debía pagar los portazgos y peajes donde estuvieran establecidos. En 1761 los costes, según Campomanes, subieron un real más por legua; podemos, pues, estimarlos en 11 reales por legua. En 1830, y siguiendo también los resultados obtenidos en el estudio mencionado, los costes por legua, en condiciones análogas a las anteriores ascendían a casi 15 reales por legua; en todos los casos incluyendo el coste de la autorización previa.

Las velocidades máximas estaban fijadas en los *Reglamentos*; en los viajes a caballo, el servicio se denominaba al principio "en diligencia" por la prontitud del mismo que se fija en 30 leguas diarias, es decir, en unos 170 kilómetros al día.

Se configura, pues, el servicio de la posta a la ligera como muy rápido, pero bastante más caro que la tradicional mula, o caballería, de alquiler.

Respecto a qué clase de personas utilizaban la posta a la ligera, y según la información que hemos encontrado, parece que en los primeros años del siglo XVIII los únicos testimonios corresponden a personas de elevado rango, embajadores ordinarios y extraordinarios, legados, etc. Así, por ejemplo, Alzola cuenta el viaje del duque de

Liria, en 1727, de Madrid a Barcelona cuando se dirige a Moscú como embajador de S. M. Católica; dice así el relato de Alzola: "Partió de Madrid el 10 de marzo a caballo y en posta llegando a Zaragoza el 12 a medio día de donde salió el 26, el 28 comió en Lérida y el 29 en Tárrega; *cansado de ir despacio* volvió a tomar la posta y durmió en Igualada después de caminar 14 leguas. El 30 entró en Barcelona acompañado del Capitán General que salió en coche a su encuentro". El relato comprueba las velocidades que fijaba el *Reglamento*: de Madrid a Zaragoza, 58 leguas, en dos días, y sólo en una tarde, desde la hora de comer a la de dormir, 14 leguas.

Años antes, en 1721, viene a España el duque de San Simón, como embajador extraordinario del Regente de Francia, a fin de concertar el doble enlace de la infanta María Teresa con el Delfín, el que luego sería Luis XV, y de la hija del Regente, María Luisa de Orleáns, con el hijo de Felipe V, que reinaría después muy poco tiempo con el título de Luis I. Al igual que el duque de Liria en el itinerario Madrid-Barcelona, utiliza en su viaje desde Irún a Madrid varios modos de transporte, y entre ellos la posta: "Partí, pues, de Burgos, con mi segundo hijo, el conde de Lorges, el señor de Cereste (estos dos últimos no vinieron hasta un poco después, juntos), el abate San Simón, su hermano, el mayor de su regimiento y muy pocos criados. Encontramos pocos relevos y mal establecidos; marchamos día y noche sin acostarnos hasta Madrid, sirviéndonos los coches de los corregidores donde pudimos, de tal modo que me vi obligado a hacer en caballo de posta las últimas doce leguas, que valen por el doble de las de aquí".

A lo largo de los años se va generalizando el uso de la posta por los particulares. En 1787,

Townsend hace su viaje desde Madrid a Sevilla y Cádiz; desde Madrid a Carmona va en coche de colleras, pero al llegar a aquella población abandona el vehículo que lo ha traído y en caballo de postas se dirige a Sevilla: "Inmediatamente que hubimos llegado (a Carmona), aunque el sol se había puesto ya, tomé los caballos y salí para Sevilla, con el fin de hallar una buena cama. La distancia es de seis leguas o cerca de 20 millas, y el precio fijado es de 120 reales o 24 chelines, incluido el permiso que hay que abonar cuando se empieza un viaje con caballos de posta".

"Llegué a Sevilla a las diez de la noche muy satisfecho de mis caballos, habiendo puesto un poco más de dos horas en hacer seis leguas de distancia. Es seguro que no hay caballos que lleven más agradablemente que los de Andalucía; van al galope corto todo a lo largo del camino, sin que haya necesidad del látigo o de la espuela. Fui a alojarme a la posada de Baviera. Desde mi salida de Madrid no había dormido tan bien."

De nuevo las precisiones de Townsend son del mayor interés para conocer las características principales de los viajes por la posta a la ligera a finales del siglo XVIII: los caballos son buenos, van al trote corto con una velocidad del orden de algo menos de tres leguas a la hora, es decir, unos 15 kilómetros por hora, y el coste por legua —descontando los 40 reales de la autorización— es de 13,33 reales por legua.

Según Alzola, en el libro de Laborde que ya hemos mencionado, se dice lo siguiente sobre los viajes a la ligera a principios de siglo: "En los demás caminos marchaba la posta a caballo. Como estos son excelentes está muy perfeccionado el servicio, siendo el verdadero medio de viajar en España". Es decir, que también Laborde elogia los caballos de las postas

españoles, como Townsend, y que el servicio debía ser utilizado ya por más gente en los primeros años del siglo XIX.

Viajes en litera.

Como ya hemos señalado, desde finales del siglo XVI la legislación sobre transportes contempla el uso de las literas como medio de transporte de personas; y aún podemos añadir que, en aquellos días, era más caro el alquiler de la litera que el del coche, sin duda porque era mayor la demanda de aquéllas que la de estos últimos, probablemente porque el mal estado de los caminos y la excesiva simplicidad del sistema de suspensión de los primeros coches daban ventajas al viaje en litera respecto al viaje en coche.

La litera era un vehículo con varas laterales, transportada por caballerías, una delante y otra detrás, en la que el viajero o viajeros iban sentados. En el siglo XVI, sabemos de su uso por Carlos V en los caminos españoles no sólo en sus días de enfermedad, sino también en circunstancias más felices como el viaje de Francisco I acompañado de Carlos V, a Illescas, a despedirse de las damas de la Corte antes de emprender el definitivo viaje de regreso a Francia, después de su prisión en Madrid a consecuencia de la batalla de Pavía. Del siglo XVII el testimonio más importante de los viajes en litera es el de la condesa d'Aulnoy, que viene a España en 1679.

En el siglo XVIII las literas van siendo sustituidas por los

coches y carrozas; sin duda las mejoras en la suspensión de estos vehículos, primero con correones y sopandas y luego con ballestas de acero, contribuyeron a esa sustitución. Sin embargo, vemos que la litera aún forma en el tren de carruajes que fue a buscar a Felipe V, a principios del siglo, a la frontera francesa en su viaje a Madrid para ocupar el trono; dice la narración del Marqués de Ribas: "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 también hay literas en la comitiva de Felipe V en su viaje a Barcelona para recibir a su joven esposa, sólo tenía trece años, María Luisa de Saboya, que venía desde Italia a compartir el trono español; la narración que reproduce Gómez de la Serna dice: "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..." refiriéndose al tren que acompaña el Rey, y en cuanto al tren que formaba en el séquito de la reina, añade: "llevaba tres carrozas, una litera, una silla, 12 coches y 102 cabezas de ganado".

Y las literas no eran exclusivamente un vehículo de *respeto*, ya que según Gómez de la Serna, una vez embarcado Felipe V con destino a Nápoles, en Barcelona, el 8 de abril de 1702, la reina María Luisa, cuatro días después, sale de Barcelona con dirección a Madrid, pero con la

intención de pasar la Semana Santa en Montserrat y permanecer unos días en Zaragoza, y hace ese viaje alternando la carroza y la litera, siempre en compañía de la Princesa de los Ursinos.

A partir de esos primeros años del siglo XVIII, la información sobre el tránsito de literas por los caminos españoles, es muy escaso. El mayor inglés Dalrymple, cuyo relato ya hemos utilizado en otro párrafo anterior, en su viaje desde Madrid a El Ferrol escribe en Astorga: "la carretera principal de Madrid acababa aquí", coincidiendo más o menos con la descripción de la *Guía de caminos*, de Matías Escribano, que dice que el camino de Galicia es de ruedas hasta Villafranca del Bierzo, y de herradura desde allí hasta el confín de Galicia; después de visitar El Ferrol, se dirige a Portugal por la costa llegando hasta Lisboa; cerca de Oporto escribe esta información sobre los vehículos que ha visto por Galicia y el norte de Portugal: "Aquí por primera vez desde Astorga hemos encontrado un coche; era una litera que se ha detenido en la misma posada que nosotros". En nuestra opinión hubiera sido preferible utilizar la palabra *vehículo* en lugar de *coche* en la traducción del original, con lo que el párrafo sería totalmente comprensible. Puede, pues, deducirse que a la mejora de los caminos siguió la sustitución de las literas por los coches, quedando aquéllas reducidas a aquellos caminos donde no podían transitar los coches.

(Continuará)