

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 (*)

(Tercera Parte)

Por JOSE I. URIOL
Ingeniero de Caminos, C. y P.

Se estudian los transportes de personas por los canales españoles en los últimos años del Antiguo Régimen, las velocidades y costes en el transporte, las posadas, mesones y ventas, así como la seguridad de los viajeros. Este artículo es la tercera y última parte de los publicados en los números de julio y agosto.

VIAJES POR RIOS Y CANALES

Otra de las innovaciones de este siglo en materia de transporte son los viajes por el recién terminado Canal Imperial de Aragón. Con este motivo vamos a analizar los viajes en barcos y barcas por ríos y canales en el siglo XVIII y primeros años del siglo XIX.

El viaje típico por río, en España, era el de Sevilla a Cádiz, en uno y otro sentido. Antes de terminar la carretera de Andalucía, en los últimos años de la década de los ochenta del siglo, la forma usual de ir desde Sevilla a Cádiz era por el Guadalquivir, en barco, hasta Sanlúcar; de allí por tierra a Puerto de Santa María y desde allí cruzar la bahía, en barca, hasta Cádiz.

Ya a principios de siglo hace ese viaje, pero en sentido contrario de Cádiz a Sevilla, Labat, cuya información hemos utilizado reiteradas veces; sale de Cádiz acompañado del capellán de un barco francés y pasa la bahía en barca: "Salimos juntos el martes 5 de enero (1706) en una barca de paso que iba al Puerto de Santa María, y allí llegamos

a las diez de la mañana". Después de una breve excursión a Jerez, a visitar la Cartuja, vuelve al Puerto desde donde en calesa, como hemos contado en párrafo anterior, va a Sanlúcar. Desde allí en una barca de pescadores franceses, remonta el río hasta Sevilla; tarda desde el anochecer hasta el mediodía del día siguiente. A la vuelta utiliza el mismo barco, a la vela, de los franceses: "Recogimos el ancla a eso de las diez de la noche del sábado 16 de enero de 1706 y teniendo viento y marea a nuestro favor hasta la desembocadura del río, pronto hubimos hecho las 15 ó 16 leguas que se cuentan de Sevilla a Sanlúcar; allí encontramos un viento oeste-noroeste que nos impulsó en la bahía de Cádiz, lo más felizmente del mundo. Rogué a nuestro piloto que nos llevase a bordo del *San Pablo*, de Marsella, en el que había venido de las Islas. Entramos en él a eso de las ocho de la mañana; nuestro vehículo nos costó seis pesos".

Townsend, a finales de siglo, hace también este viaje como hemos indicado; va de Sevilla a Sanlúcar: "Cuando hube satisfecho mi curiosidad en Sevilla y hube tomado la resolución de visitar Cádiz, hice alquilar la cabina de un barco de paso, que debía marchar por la noche y

que descendiendo el Guadalquivir debía llegar, a Sanlúcar en treinta y seis horas. El precio corriente para cada pasajero es de ocho reales o cerca de un chelín y siete dineros. Pagué por la cabina entera 20 reales o un peso fuerte, lo que es algo menos de cuatro chelines".

Desde Sanlúcar va a caballo al Puerto de Santa María desde donde pasa a Cádiz en barca. De nuevo las precisiones de Townsend: "Inmediatamente que hube llegado al Puerto de Santa María me informé de un barco de paso para Cádiz... fuí a la orilla donde pronto me vi rodeado de bateleros que me aseguraron todos que había llegado demasiado tarde para el barco de paso ordinario pero que por dos pesos fuertes podría tener uno para mí... Como el viento era bueno, nuestro pasaje fue corto. Al dejar el barco tuve la mortificación de ver que cada pasajero no pagó más que dos reales o cuatro peniques y medio en lugar de los dos pesos fuertes u ocho chelines, pero hubiera sido inútil quejarse".

En resumen, Sevilla-Sanlúcar, unas 16 leguas, treinta y seis horas y ocho reales, es decir, 0,5 real por legua de coste. El paso de la bahía, dos reales por persona.

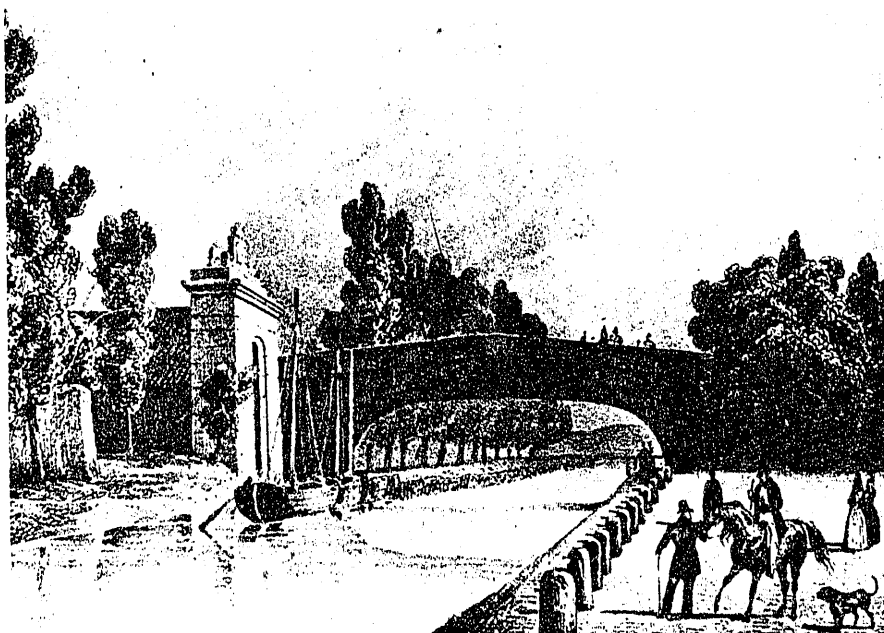
Por cierto que Bourgoing tam-

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

bién suministra información de otro viaje en barco, aunque no sea por río, pero que es interesante; se trata del paso de Algeciras a Ceuta y dice: "Sale dos veces por semana un paquebote para Ceuta. Este trayecto se hace a menudo en tres o cuatro horas, pero a veces cuesta ocho o diez. Cuesta el pasaje cuatro reales, muy poco es para ir de una a otra parte del mundo".

La navegación por el Canal Imperial se regula por la R.O. de 21 de noviembre de 1788, el Arancel de fletes de 14 de febrero de 1789 y el transporte de viajeros por otra disposición de 20 de marzo de 1789, también. Había dos servicios: servicios de diligencia y ordinario. El primer servicio era por barco completo: cabían hasta 14 pasajeros siendo el precio de 450 reales por las 16 leguas entre el Bocal y Miraflores o al revés; la subida la efectuaba en día y medio con noche en Gallur y la bajada en sólo un día. En el servicio ordinario el alquiler era por plaza a razón de un real y cuartillo por legua, es decir, 20 reales el trayecto completo; tardaba, tanto a la subida como a la bajada dos días haciendo, pues, unas ocho leguas diarias. Por la noche se dormía en tierra en las posadas preparadas "ad hoc" del propio Canal. En febrero del año 1808 las tarifas subieron hasta 30 reales, en lugar de los 20 del principio del servicio; es decir, pasan de 1,25 real por legua a 1,87 real por legua. La navegación era generalmente a la sirga, tirando tres caballos a la subida y sólo dos a la bajada de los barcos cargados; con viento favorable se usaba la vela de que iban provistos todos los barcos.

Según Pérez Sarrión, en su estudio *El Canal Imperial y la navegación hasta 1812*, la gran mayoría de los pasajeros utilizaban el servicio ordinario, casi la mitad de los viajes eran desde Zaragoza a Tudela, o vice-



Canal Imperial. Puente de América.

versa y los productos de la navegación en estos años fueron:

1789 ...	111.446 reales de vellón
1790 ...	93.069 reales de vellón
1791 ...	87.761 reales de vellón
1792 ...	103.328 reales de vellón
1793 ...	149.322 reales de vellón
1794 ...	196.124 reales de vellón
1795 ...	330.695 reales de vellón
1796 ...	Sin datos
1797 ...	143.371 reales de vellón
1798 ...	115.185 reales de vellón
1799 ...	Sin datos
1800 ...	293.274 reales de vellón
1801 ...	277.249 reales de vellón
1802 ...	170.264 reales de vellón
1803 ...	245.171 reales de vellón
1804 ...	179.836 reales de vellón
1805 ...	309.843 reales de vellón
1806 ...	247.671 reales de vellón
1807 ...	229.046 reales de vellón
1808 ...	80.428 reales de vellón
1809 ...	Sin datos
1810 ...	801 reales de vellón

El máximo de recaudación corresponde a 1795; el número de viajeros puede estimarse para ese año en más de 15.000

en atención a la recaudación y al precio del billete para todo el recorrido. Sin duda, es un tráfico importante, más si lo comparamos con las estimaciones de Fernández Mesa de los viajeros entre Madrid y Valencia. Como para tantas otras cosas, la Guerra de la Independencia fue desastrosa para el Canal; he ahí como lo describe Pérez Sarrión: "La Guerra de la Independencia (1808-1812) y la dominación francesa en Zaragoza causaron graves daños al Canal Imperial. Conquistada Zaragoza en 1809, quedó el mariscal Suchet como gobernador de Aragón y el Canal bajo sus órdenes. Con la guerra y la retirada de las tropas francesas en 1813 muchas obras y edificios quedaron destruidos. Los franceses quemaron las diez esclusas de Valdegurriana; el puente de América quedó asimismo destruido, y lo mismo el varadero de barcos y muchos otros edificios del puerto de Miraflores".

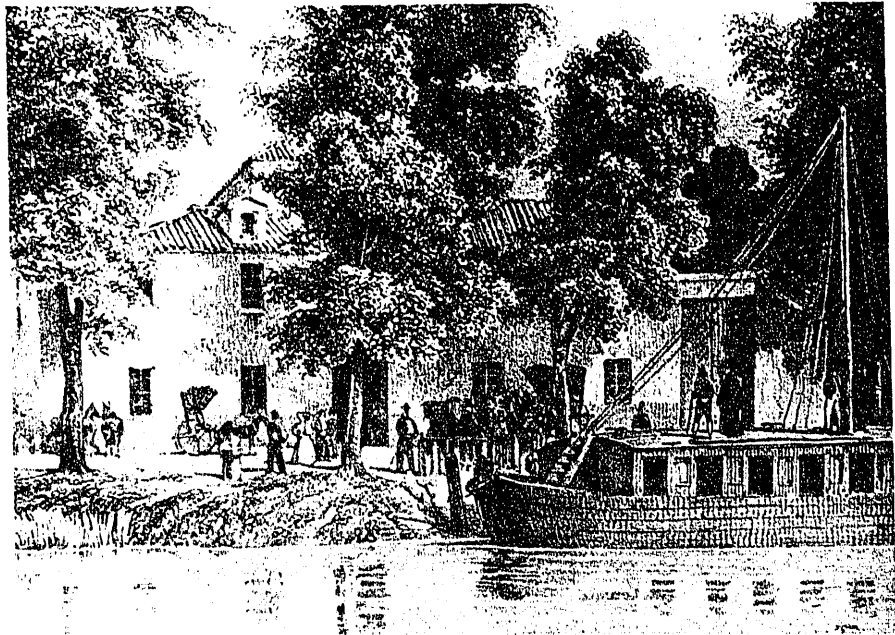
Jovellanos, en 1801, cuando camino del destierro va conducido a Barcelona, aprovecha sin embargo la ocasión de pasar

por aquel itinerario de Tudela a Zaragoza para viajar por el Canal; sus experiencias se reflejan en este párrafo: "A embarcarnos (en Tudela); son las ocho y tomamos el barco de San Valero en el que habíamos ajustado para los dos y nuestros criados el camarote. Este barco tiene una sala común de 36 pies de largo, sobre 15 de ancho, con asientos de firme en torno, y un camarote de 12 con 10, con colchoncillos en el asiento y respaldo, todo bien cubierto y pintado al óleo, con vidrieras y contraventanas correderas. Entre la sala y la puerta del camarote hay, a la izquierda, un común estrecho pero bien limpio y no puede dejar de serlo, pues que va a dar al agua. Los carruajes tienen también su camarote en el extremo de la popa". Es, como vemos, muy interesante esta descripción que nos muestra que los barcos llevaban también a bordo los carruajes de los pasajeros.

VELOCIDADES Y COSTES EN EL TRANSPORTE DE PERSONAS

Vamos ahora a resumir toda la información analizada a fin de hacer algunos breves comentarios sobre los dos parámetros más significativos del transporte, en los años que estamos estudiando, desde 1700 hasta 1808.

Los datos primarios son normalmente los recorridos al día y los costes de estos recorridos; en algún caso, como en los viajes por la posta, el coste se define ya por legua. En el estado que se acompaña se han homogeneizado todos los datos y se han calculado, cuando ello ha sido posible, los costes por legua; hay que subrayar que cuando se trata de vehículos alquilados, coches y calesas, los costes son por el vehículo total, por lo que el coste por viajero por legua depende de la capacidad



Canal Imperial. Posada del Bocal.

del vehículo y de su grado de ocupación.

Sólo en tres de los casos estudiados se ha podido estimar, en base a la narración las velocidades horarias, que figuran en la columna de observaciones correspondientes. Cabe destacar, por último, que paralelamente al desarrollo de los párrafos precedentes, hemos distinguido varios grupos atendiendo al modo: a pie, en caballería, en vehículo de ruedas, en gatera y en diligencia, y en barco por ríos y canales. El resumen lo damos en el cuadro de la página siguiente.

En cuanto a los recorridos diarios por nuestras carreteras y caminos aparecen unos notables diferencias entre los medios usuales y los viajes por la posta y la diligencia. Con los medios usuales los recorridos son del orden de las ocho leguas diarias en términos generales y sin distinción entre medios propios y alquilados mientras que por la posta, montada o sobre ruedas, y la diligencia los recorridos son de 20 a 30 leguas al día, ya que el de 32 le-

guas por día corresponde al año 1830, es decir, a unos años posteriores; por la posta, pues, se conseguían velocidades comerciales tres o cuatro veces superiores a las de los medios ordinarios.

Dentro de los medios ordinarios cabe hacer dos matizaciones; que en los viajes a pie no se pasaba de las cinco o seis leguas al día, y que se observa una tendencia a aumentos significativos en los recorridos diarios, en vehículos, en los últimos años del siglo XVIII y principios del XIX llegándose a recorridos de hasta 16 leguas por día en la carretera de Madrid a Bayona en los viajes de Carlos IV, de Fernando VII y de Godoy a Bayona, en 1808.

En cuanto a costes reducimos este análisis sólo a los precios de alquiler o tarifas cuando se usan medios de un tercero, y, para homogeneizar, en los costes de coches y calesas alquilados, suponemos que el coste por legua se reparte en partes iguales por asientos en la hipótesis de su utilización a la capacidad máxima. Con estas ad-

APUNTES PARA UNA HISTORIA DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA

M o d o	Al día		Costes reales/legua	Fuente	Año a que corresponde	Observaciones
	Leguas recorridas	Coste en reales				
A pie	5 a 6	—	—	Manier	1726	
En caballería propia	7 a 8	—	—	Dalrymple	1774	m.r.d. = 11 leg.
En caballería propia	7	—	—	Jovellanos	1791	m.r.d. = 10 leg.
En caballería propia	6,5	—	—	Jovellanos	1795	m.r.d. = 10 leg.
En caballería propia	7	—	—	Jovellanos	1797	m.r.d. = 10 leg.
En caballería de alquiler	7	26,7	3,7	Fernández Mesa	1756	
En caballería de alquiler	7	24	3,25	Townsend	1786	
En caballería de alquiler	7	40	5,7	Townsend	1786	
En caballería de alquiler	7 a 8	28	3,5 a 4,0	Townsend	1786	
En caballería de alquiler	6	27	4,7	Townsend	1787	
En caballería de alquiler	6	25	4	Townsend	1787	
En caballería de alquiler	8,5	s.d.	s.d.	Young	1787	
Por la posta a la ligera	30	—	10	Reglamento	1720	
Por la posta a la ligera	30	—	11	Campomanes	1761	
Por la posta a la ligera	—	—	13,33	Townsend	1787	m.v. = 3 leg./h.
Por la posta a la ligera	32	—	15	Reglamento	1830	
En coche propio	2 a 8	—	—	M. Ribas	1701	
En coche propio	7	—	—	M. Ribas	1701	
En coche propio	7 a 10	—	—	Garrandés	1744	m.v. = 1,5 leg./h.
En coche propio	11 a 14	—	—	Jovellanos	1790	
En coche propio	7 a 10	—	—	Jovellanos	1791	
En coche propio	8,5 a 11	—	—	Jovellanos	1801	
En coche propio	16	—	—	Conde de Toreno	1808	
En coche de alquiler	7	160	22,2	Fernández Mesa	1755	m.c. = 4 person.
En coche de alquiler	7,3	185,7	25,2	Townsend	1786	m.c. = 4 person.
En coche de alquiler	9 a 11	s.d.	s.d.	Jovellanos	1808	
En calesa de alquiler	7	64	8,9	Fernández Mesa	1755	m.c. = 2 person.
En calesa de alquiler	6,6	56,8	8,6	Townsend	1786	m.c. = 2 person.
Por la posta sobre ruedas	s.d.	—	11 a 12	Alzola	1739	
Por la posta sobre ruedas	—	—	—	Townsend	1786	m.v. = 3 leg./h.
Por la posta sobre ruedas	25	s.d.	—	Alzola	1800	
En galera	7	—	2,3	Alzola	1800	
En diligencia	20	—	5,5	A. de Miguel	1789	m.c. = 6 person.
En barco por el río Guadalquivir ...	—	—	0,5	Townsend	1787	
En barco por el Canal Imperial ...	8	—	1,25	P. Sarrión	1789	
En barco por el Canal Imperial ...	8	—	1,87	P. Sarrión	1808	

m.r.d. = máximo recorrido diario.
m.v. = máxima velocidad.

m.c. = máxima capacidad del vehículo.
s.d. = sin datos.

APUNTES PARA UNA HISTORIA DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA

vertencias, podemos ordenar de menor a mayor los costes por

viajero por legua de la siguiente forma:

Coste por viajero por legua	Reales
En galera	2,3
En caballería de alquiler	3,25 a 5,7
En calesa de alquiler	4,3 a 4,45
En coche de alquiler	5,5 a 6,3
En diligencia	5,5
Por la posta a la ligera	10 a 13,33
Por la posta sobre ruedas	11 a 12

Queda así de relieve la carestía de los viajes por la posta cuyos costes más que duplican los viajes en vehículos de ruedas y triplican los realizados en caballerías.

En cuanto a los recorridos por barcos y canales resultan sus costes, como es usual, los más baratos, muy inferiores a los de las galeras; del orden de la mitad. Si bien sus posibilidades de utilización eran muy escasas: trayectos Sevilla-Sanlúcar y Tudela-Zaragoza.

Resulta interesante aunque arriesgado intentar expresar estos costes en unidades monetarias actuales; el problema es difícil y siempre sometido a crítica pero vamos a intentarlo, utilizando para ello el criterio de la capacidad adquisitiva del bien en cuestión por salarios representativos de nivel análogo.

Según Vicens Vives el salario de un peón andaba por los cuatro reales y el de un obrero industrial por cerca de los ocho reales diarios; según Betancourt un peón caminero cobraba cinco reales al día en 1803, un ingeniero tercero, 9.000 reales al

año, un aparejador 6.000 reales, un ingeniero segundo, 12.000 reales anuales y un ingeniero primero, 15.000 reales al año; según Angel Salcedo un capitán de caballería, el cuerpo mejor pagado, 12.600 reales al año y un capitán de otros cuerpos militares unos 8.500 reales al año.

Comparados esos sueldos y salarios con los actualmente vigentes para las mismas profesiones y empleos resulta una relación de 500 : 1 para los niveles profesionales más bajos y de aproximadamente 300 : 1 para las profesiones de la clase media. Dado que el transporte de personas, al menos con medios alquilados, se disfrutaba por estas últimas casi con exclusividad, parece más adecuado utilizar ese factor de proporcionalidad más reducido, 300, para expresar los reales de vellón en reales actuales o mejor en pesetas actuales. Además de la estimación en pesetas actuales por legua, acompañamos la más usual expresada en kilómetros, dividiendo la anterior por 5,573 que corresponde al número de kilómetros de una legua vulgar, más o menos. Con ello tenemos:

Estimación a precios actuales	Pesetas/legua	Pesetas/Km
En galera	173	31
En caballería de alquiler	244 a 428	44 a 77
En calesa de alquiler	323 a 334	58 a 60
En coche de alquiler	413 a 473	74 a 85
En diligencia	413	74
Por la posta a la ligera	750 a 1.000	135 a 179
Por la posta sobre ruedas ...	825 a 900	148 a 161

A pesar de todas las reservas con que deben contemplarse esas cifras, puede estimarse que los costes por viajero/kilómetro en los caminos españoles, en la época que consideramos, variaban entre 6 y 36 veces el coste actual de viajar en avión, lo que facilita la comprensión de la riquísima movilidad de aquella sociedad, en comparación con la nuestra, y el largo camino recorrido por las técnicas del transporte en estos doscientos años que nos separan.

POSADAS, MESONES Y VENTAS

Las posadas, mesones y ventas eran elementos muy necesarios para los viajes en la época que estudiamos, ya que la extensión de nuestro país y la reducida velocidad media, las ocho leguas al día, requerían un conjunto de puntos de apoyo para casi todos los viajes en cuanto superaban los 50 ó 60 kilómetros. Como hemos visto en otro artículo de esta *Revista*, desde Madrid los viajes, con los medios ordinarios, a la mayor parte de las capitales de provincia exigían seis, siete u ocho días y aún catorce o quince cuando el destino era Cádiz o Barcelona. Sin estos establecimientos hubieran sido imposibles los viajes, por tanto.

Los alojamientos en las ciudades de cierta importancia no desdecían, en general, de los establecimientos similares en otros países extranjeros. Labat, por ejemplo, vive en Cádiz en una hospedería, cuyo propietario es francés, y en Sevilla se aloja en otra posada que merece sus plácemes; Townsend dice refiriéndose a Barcelona: "Las posadas son poco inferiores a las de las grandes ciudades de Francia. La mesa está bien servida y provista con abundancia de buen vino. Todo el gasto de un individuo por su alojamiento y su mesa no es

más de cinco libras de Francia o cuatro chelines y dos sueldos esterlinos por día"; y refiriéndose a las de Madrid escribe: "Las posadas de Madrid son buenas. No hay mesa redonda; cada cual come en su habitación. La comida consiste en dos servicios, cada uno de cuatro o cinco platos con postre, y la cena en un servicio igual, con abundancia de buen vino"; él se aloja en Madrid en *La Cruz de Malta*, que califica de "gran hotel"; también la posada de Toledo es de su agrado: "Después de haber pasado la puerta, subimos a lo alto de la ciudad y echamos pie a tierra en una posada construida a costa del arzobispo y dispuesta de manera más cómoda. No contiene menos de 47 cuartos de dormir grandes, limpios y provistos de buenas camas. Los precios de cada objeto se indicaban a la vista y son moderados". Claro que hay sus excepciones, así por ejemplo el padre Caino hace una descripción, como en general todas las suyas, bastante negativa de la posada de Zaragoza, donde se alojó: "La posada y la mesa en que me encuentro, señor, son, por la suciedad que en ellos reina, extremadamente fastidiosos para quien no sea español. Todo el remedio que pongo a este inconveniente, del que uso, es acomodarme a ello y vivir lo menos mal que me es posible".

Pero las posadas en los pueblos, y las situadas en los despoblados, las ventas, dejan en general mucho que desear. A pesar de la reiterada legislación sobre mesones y ventas que desde los Reyes Católicos pretende mejorar estos establecimientos, tanto las instalaciones como los servicios prestados eran francamente malos. Ponz en su *Viaje de España* dedica varias páginas a este problema que él sintió en su propia carne y explica que las causas de esta situación son principalmente tres: la falta de libertad de los vecinos de los pueblos para

abrir posada, las pocas facilidades para que los mesoneros pudieran vender comida y bebida a los viajeros por la organización social y el abuso de los precios de arrendamiento de los mesones.

Nos cuenta Ponz que en la mayor parte de los pueblos siendo el mesón propiedad del concejo o del señor del lugar, que arrienda el mismo por "diez o doce mil reales, y a veces quince o veinte mil" generalmente a un "infeliz labrador a quien tocó el repartimiento", el arrendatario se ve obligado a "desollar", en expresión de Ponz, al viajero que entre en el mesón para poder pagar el arrendamiento al señor o al regimiento del pueblo. Y por otro lado añade: "¿qué camas han de dar... (los) que acaso han dormido toda su vida en el suelo?", es decir, que como dice Ponz: "escandalizado el caminante; viendo que le piden por el simple cubierto, por una asquerosa cama y por mal aderezarle una triste comida (de que debe ir provisto, o proveerse si no quiere quedarse en ayunas), lo que en una hostería de Francia, no le pedirían, dándole todo esto con arreglo, limpieza y aseo, se inquieta, pierde la paciencia, insulta al posadero, pero todo inútilmente, porque éste debe proceder así, para pagar a quien le puso en aquel paraje".

Destacábamos también las dificultades del mesonero para dar servicio de comidas y bebidas al viajero; que así mismo Ponz nos explica: "Todavía hay otra cosa más cruel, y es que los tales posaderos incurrirán en grave delito y serían castigados si tuvieran respuesto de provisiones para darle al pasajero que llegase; porque esto sería en perjuicio de la tienda del pueblo, de la taberna, del bodegón, si lo hay, de la carnicería, y de otros arriendos, propios también del pueblo o del señor, adonde debe ir a bus-

carse todo, reducido el caminante, o sus criados a andar de nuevo, y a cansarse antes de sentarse a la mesa".

Por ello, se comprenden los consejos que Silhouette, el viajero francés, da en 1729 para viajar con cierta tranquilidad en materia de abastecimientos para el camino: "Hay que llevar consigo sus provisiones... No se encuentra en las posadas ni pan, ni vino, ni carne... Rara vez se encuentran los cubiertos y las servilletas... Los colchones que se encuentran en las posadas son muy malos; no son otra cosa que un gran saco lleno de lana, tal cual la toman del cuerpo del cordero. Una pareja de tales colchones y su colchón (el que lleva el viajero) encima formarán una buena cama para un viajero. Es preciso llevar su provisión de pan y renovarla en todas las ciudades grandes. El pan que se encuentra en los pueblos, siendo como de masa, es muy malo y muy pesado; en lugar de eso, en las ciudades grandes se encuentra pan francés, y dándole una doble cocción se conserva a maravilla durante una decena de días. Hay que hacer también su provisión de vino porque en todos los sitios no es igualmente bueno; sin embargo, en general, es muy pasable. Se encuentran casi en todas partes pollos; se puede comprarlos y hacerles matar para el día siguiente. Se encuentra también mucha caza; el cordero es de una gran delicadeza; se puede hacer su provisión para dos días y hasta para tres, teniendo cuidado en hacerlo cocer, encontrándose en todas partes, huevos, y esto es un gran recurso. Hay que llevar su cubierto, su vaso, sus servilletas, su pequeño asador, pues hay posadas donde no lo hay... Es preciso, o no comer más que sopas de cebollas, que pueden hacerse en el momento que uno llega, o bien hay que llevar una de esas marmitas que cierran exactamente. Se la pone al fue-

go por la noche al llegar, y se hace la sopa para el día siguiente al mediodía. Se encuentran en algunos sitios muy excelentes jamones... Cuando no se tiene cocinero, es preciso que el criado que uno lleve sea capaz de hacer la sopa y matar un pollo... El gasto no es muy considerable. Un dueño de posada se contenta con uno o dos reales de plata por el uso que habéis hecho de su casa".

Las deficiencias de mesones y ventas son lugar común en todas las narraciones de la época. Así Labat de la posada de Conil dice que "se parecía a una cueva de gitanos y de ladrones" y de la venta del Marqués añade: "quiero creer que tenía mejor aspecto en el tiempo de Hércules o de los fenicios; pero era, cuando pasé por allí, el lugar más miserable que hubiese en el mundo. Excepto en el cubierto, habíamos pasado la noche en el bosque infinitamente mejor". Ya hemos hecho referencia a las críticas de Caino a las posadas españolas; pero las más acerbas son las dedicadas a la venta de Santa Lucía, antes de llegar a Zaragoza, en el camino desde Barcelona: "Después de una marcha de cinco horas llegué a una posada aislada llamada Santa Lucía, una de las que llaman *ventas*. Esas posadas, distribuidas aquí y allá, están abandonadas en los campos. Hay muchas de ellas en España. Son las más indignas tabernas que se pueden imaginar, en las que los lobos hambrientos se encontrarían muy mal y mucho más las gentes honradas. Sin embargo, ¿quién lo creería? hasta los grandes de España, incluso de la primera clase, se hospedan en ellas". Y no menos tétrica es su descripción, en el camino de Zaragoza a Madrid, de la venta cercana a Huerta: "Por fin, después de haber marchado durante dos horas de noche, alcanzamos una posada, o mejor decir, una miserable cabaña, verdadero refugio de

búhos y de murciélagos. Un hombre gordo se levantó, en camisa, para recibirnos, llevando en la mano un farol cuya luz estaba dispuesta a apagarse. Con su recia y torpe voz, así como sus maneras, aún más desagradables, más bien se le habría tomado por un animal que por un hombre. Fue preciso agarrarme a él para subir por una escalera medio rota a un cuarto sucio y más infecto que una cuadra. Había allí, en un rincón, una cama muy estrecha, muy corta y muy sucia. Me llevaron allí, para mi cena, pan enmohecido; era todo lo que tenían para darme. Me serví de él, quitándole la corteza, para acompañar a mi chocolate, y después de haberlo tomado me fui a acostar. No creo haber pasado en mi vida una noche peor".

Y que estas narraciones se ajustaban a la realidad cabe deducirlo de las disposiciones que pretendían corregir esa situación. Así la Ordenanza de los Intendentes Corregidores del año 1749 dedica algunos de sus párrafos a este problema y encomienda a estas autoridades que se apliquen en su resolución. El texto que comentamos dice: "Se hace sensible a los viandantes y pasajeros la poca providencia y mala disposición de posadas, ventas y mesones: y para su remedio deberán cuidar los Intendentes Corregidores de que las haya en los pueblos de su residencia y de los demás de tránsitos de su provincia; previniendo lo mismo a los otros Corregidores de los partidos de ella, sus subdelegados; y que las personas que se encargasen de las posadas o mesones sean bien tratadas y no molestadas, facilitando cuanto sea posible, que hagan las provisiones necesarias de víveres, camas limpias, habitaciones cómodas, y demás conducentes al hospedaje, asistencia y alivio de los pasajeros con la menos respectiva costa, y de forma que sin repararle gravamen de estos puedan

aquellos satisfacerse de su cuidado, gasto y adelantamiento en la provisión; para lo cual tratarán seriamente con los administradores o arrendadores de mis Rentas lo conveniente a que les apliquen la equidad posible, y que corresponde a mantener el interés de la causa pública; y que si en algún tránsito faltare mesón o venta, me deis cuenta y propongan dónde, en qué forma, por quién, y a qué coste se podrá y deberá ejecutar".

Del texto reproducido se infiere otra de las razones por las que los mesones de los pueblos principalmente no tenían provisiones para los viajeros: el aspecto fiscal. Los impuestos al consumo, la alcabala y los millones gravaban a la mayor parte de los alimentos y al vino; vender a los viajeros estos bienes, en los mesones, podían constituir una forma de evasión del impuesto y en muchos casos la solución adoptada en las disputas entre "los administradores o arrendadores de mis Rentas" y los mesoneros era que estos no los vendiesen en sus establecimientos sino que directamente los viajeros los adquirieran en los puntos de venta autorizados, donde fácilmente se recaudaban los impuestos.

A pesar de las buenas intenciones del legislador de 1749 las deficiencias de los mesones y ventas permanecen. Dalrymple describe así la venta de Gaucín (Cádiz): "Nuestra habitación, que tenía un suelo bastante malo, estaba amueblada con dos sillas rotas, una mesita y un Cristo pintado en la cruz. Tenía una especie de agujero cuadrado en la pared para dar paso a la luz y al aire... Nos vimos obligados a poner paja en el suelo para servirnos de camas y nuestros capotes como mantas, porque de camas no había que hablar... En las posadas el precio de todo está tasado por la ley y el posadero está obligado a presentar la tarifa, si se lo piden, pero a menudo la oculta

para engañar a los no informados. En general, es costumbre que los viajeros se provean de todo, excepto de la paja para la cama de los caballos; el posadero no debe proporcionarles más que los utensilios para guisar y su alquiler está fijado en cierta tasa". Peyron, por los mismos años describe de esta forma una posada en Puerto Lumbreras, en el camino de Murcia a Granada: "Allí es donde he visto las posadas de España en su mayor desnudez o sencillez; una posada u hospedería española merece bien una descripción particular. La primera habitación de la casa es, a menudo, una vasta cuadra llena de burros y de mulas, entre las cuales es preciso atravesar si se quiere pedir y obtener un alojamiento; se llega con bastante trabajo hasta la cocina. Es una pieza redonda o cuadrada que se termina en pirámide, cuya punta está abierta para dejar al humo un paso libre; todo alrededor de esa vasta chimenea hay un ancho banco de piedra, que por la noche sirve de lecho a la familia; pero durante la mañana y por la tarde ofrece un asiento cómodo a los viajeros, cocheros y mozos de mula que, mezclados y sentados con el posadero y la posadera roban al aire una parte del humo. En el centro de esa covacha arden algunos tizones reunidos, y a menudo el estiércol de las vacas mezclado con hace de paja. Tal es el fuego corriente que va a servir a la ronda para hacer cocer los alimentos de que uno cuida de proveerse; toda la batería de cocina consiste en largas y anchas sartenes... El rincón de ese fuego está casi siempre adornado por algún aficionado a las novedades, envuelto hasta los ojos en su capa; algunas veces un ciego que canta gongosamente y rasca su guitarra, y los chicos de la posadera, chicos y chicas. Cuando estáis suficientemente calentados y lograis haceros entender, os llevan a un mal rincón húmedo que

llaman cuarto; está amueblado con dos sillas ordinariamente muy altas, si la mesa es baja, y muy bajas, si la mesa es alta... Echan por el suelo un mal colchón, un pie más corto de lo que es necesario; las sábanas son grandes como toallas; la manta, si es que la hay, apenas si cubre los bordes del colchón. Las peores de esas posadas son las que están gobernadas por los gitanos o bohemios, porque se está más seguro en un bosque...".

En general todos los viajeros-escritores de la época, españoles y extranjeros, hablan muy mal de las posadas de los pueblos y de las ventas de los caminos.

Veamos, por ejemplo, lo que escribe Jovellanos, de la posada de La Robla, en el camino de Oviedo a León: "Pésima posada, desprovista de todo, sin aseo ni comodidad; escribo a la luz del candil; su tufo es pestilente; el calor, sumo; la cama mala; sin cena, sin esperanza de reposo; es preciso quemar vinagre para purificar el ambiente; mis sábanas, las mantas de los caballos y los capotes servirán de cama; pero si hay chinches... no lo quiera mi negra suerte; voy a comer un par de huevos y a tentar si puedo dormir". Y lo que dice Ponz de la venta del camino de Trujillo: "Trujillo de que ya he hablado a usted, viene a distar de Cáceres ocho leguas, caminando casi al oriente, y sólo se encuentra una venta en todo este camino, la cual es de las peores de España, pues regularmente ni para hombres ni para bestias tiene provisión", y del mesón de Torrelobatón, en el camino de Medina de Rioseco a Tordesillas: "No le dé Dios a ninguno el recibimiento que tuvimos en este pueblo, en cuyos mesones no había modo de admitirnos, o porque tuvieron miedo de gente a caballo en aquella hora, o porque las posaderas eran al modo de las de Almonacid, de la cual me acor-

dé entonces mucho. Por fin levanté un poco el grito y una de ellas ya nos dio acogida, destinándonos para pasar la noche un asqueroso camaranchón que tenía porción de bellotas, sobre las cuales fue menester hacer la rosca". La descripción de la posada de Grajal, interesante por su detalle, es de Jovellanos: "Debimos entrar por fuera de la villa y nos hicieron atravesarla para llegar a la posada, que se diría mala, si no hubiera tantas peores. Tiene a la derecha de la entrada una salita baja con dos alcobas; pobre, pero bastante aseada, salvo las camas que al fin, con ropa nuestra, parecen tolerables..., las camas pecaron de cortas y duras... Para el lavatorio, una caldereta, única palangana de la posada".

Townsend aporta tres precisiones de interés: la falta de vidrios en las ventanas, de cerraduras en las puertas de las ventas y el buen chocolate del desayuno. Respecto al primer tema, escribe al entrar en Cataluña procedente de Francia: "Aquí las posadas empiezan a mostrar su miseria. Las ventanas carecen de vidrios y las camas, sin cortinas, tienen solamente tres tablas puestas sobre unos caballetes para soportar un colchón". En cuanto a la falta de cerraduras de las ventas dice: "Una dificultad que experimentan los viajeros en España para cerrar las puertas de sus habitaciones, procede de que es raro encontrar cerraduras en las posadas que no están en las ciudades o pueblos; por eso las personas que se propongan recorrer España harán bien en procurarse cerraduras portátiles que se ponen y quitan fácilmente". Y respecto al chocolate, escribe este párrafo: "Una ventaja de las posadas de España, en compensación de sus numerosas dificultades es que, por muy malas que sean, siempre está uno seguro de hallar en ellas buen chocolate". Y con su

meticulosidad característica nos aporta información cuantificada de las habitaciones de las posadas: "Habiendo tenido la curiosidad en Santa Ovena de medir el cuarto que, como en la mayor parte de España, sirve a la vez de alcoba y recibidor, lo encontré de 12 pies por 10; sin embargo, aunque fuese reducido contenía una cama, las tablas para otra, una silla, una mesa, con dos grandes cofres para el tabaco del rey, la cebada, la ropa y todos los tesoros de la familia", y de los costes de las posadas en Cataluña, comida unos seis reales, cena y cama otros ocho reales y desayuno —el consabido chocolate— poco menos de un real, es decir, unos 15 reales diarios, que vendrían a ser, con la equivalencia admitida para los costes del transporte, unas 1.200 pesetas actuales al día, lo que no parece exagerado, más barato que el coste de los mismos servicios que antes ha suministrado para Barcelona, 21 reales que vendrían a ser unas 1.700 pesetas actuales.

Cuando surgían problemas en el alojamiento, los viajeros, si eran personas de calidad, acudían al corregidor que normalmente lo solventaba alojándolos en casa de algún vecino. Así, por ejemplo, Jovellanos escribe en uno de sus viajes: "La Pola no hay posada; una dicha tal vacía y sin proporción. Recorro al Alcalde; a casa de un vecino, Juan González Castañón; un cuartito alto, decente; dos camas de la familia; no hay paja ni cebada para las caballerías ni más recursos que hierba", y en otro viaje, en Salinas: "Venimos dirigidos a casa de un vecino, Manuel de la Presa; no está en casa; la mujer no quiere acogernos; se acude al alcalde; reconvento a la Justicia y nos hace acoger. Pero ¡qué cuarto!". Ponz, en su camino de Guadalupe a Cuenca, cuenta esta otra anécdota: "Por fin arribé en Almonacid entrada la noche

y me apeé en el mesón, que por fuera no parecía malo. Pero ¡ay! amigo, allí fue ella... Más quisiera haber dado con una furia que con semejante posadera. No hubiera sido más mal recibida, ni con igual descortesía, una plaga de langostas. Pregúntele que si había en donde poner las maletas; respondióme que no, pero con tanta gracia como haría un arraez con sus esclavos. Repetí que si tenía camas, si había que cenar para las personas y animales; y a todo respondió como al principio, pero siempre más desabrida y descortés, de manera que faltó de paciencia, prorrumpió ante semejante harpía... Y tomando el trote de la casa del corregidor, le alabé su buena providencia, a quien yo atribuía la hospitalidad del mesón... pero me tapó la boca, procurándome alojamiento en casa de un honrado hidalgo, en quien hallé de sobra la cortesía, la generosidad y todo cuanto le faltaba a la cruelísima mesonera".

Las quejas de unos y otros dieron lugar a que el Gobierno se hiciera cargo en parte de la supervisión de las posadas y mesones, y con gran acierto en el Real Decreto de 8 de octubre de 1778 se encarga al Ministro de Estado, que lo era Florida-Blanca, de "la dirección, disposición y arreglo de las posadas dentro y fuera de los pueblos" al mismo tiempo que la dirección y construcción de los caminos tanto reales como de travesía.

De esta forma se relaciona la construcción de nuevas posadas con la de los caminos; sabemos por ejemplo que en la nueva carretera de Burgos a Vitoria se construyeron tres nuevas posadas según la descripción de su construcción en la Gaceta de Madrid. Y Townsend escribe sobre una posada nueva de la también nueva carretera de Fuente de la Higuera a Valencia: "Llegamos a eso de las siete de

la tarde a Roblar y fuimos a la posada del rey, edificio moderno, construido por el rey, bien provisto de todo y administrado por cuenta de su Majestad. Las camas son excelentes; consisten en un jergón y colchón y están dotadas de ropa blanca muy fina. Al día siguiente, por la mañana, cuando quise beber mi chocolate, me trajeron una taza bonita y un platillo de porcelana, hechos en la manufactura real del Buen Retiro a imitación de la de Sèvres, cerca del país. El precio de cada objeto está fijado y el administrador es de una atención notable con sus huéspedes. Es, sin excepción, la mejor posada que he encontrado en España. Hay allí 14 cuartos con cama, una cocina para los carreteros, una vasta cochera y cuadra para 330 caballos, mulas o asnos".

La regulación de las posadas se completa con nuevas disposiciones: la instrucción sobre posadas de 1794, y la cédula de 1796 autorizando a los posaderos para comprar todo género de comestibles. Estas disposiciones vienen a corregir los problemas ya señalados, y de las descripciones que disponemos podemos colegir una mejora notable en estos establecimientos, al menos en los nuevos caminos.

Townsend, de nuevo, dice de la posada de San Rafael, en el paso del puerto del Guadarrama: "Dos leguas más lejos después de haber pasado el puerto de Guadarrama, encontramos una buena venta sobre la pendiente septentrional de esas montañas de granito; hallamos en esa venta buena cama". Y de las del nuevo camino de Andalucía subraya que la de Aranjuez "contenía 80 camas todas muy limpias y muy buenas" y dice de la de Manzanares que "era mejor y más grande de lo que son ordinariamente"; de la de La Carolina añade que encontró "buenas habitaciones", que "está llevada por un fran-

cés" y que "fuimos tratados suntuosamente".

De las posadas del camino a Bayona, en las provincias vascas, todos los informes son favorables, Peyron, Poñz, etc. Bourgoing extiende su beneplácito, al menos parcial, a todos los establecimientos de este camino, hasta Madrid: "Se encuentran ya, en España, desde hace algún tiempo, varios mesones aceptables. En el camino de la diligencia hay algunos provistos de camas, lencería y hasta de plata, y se permite a los mesoneros vender comestibles. Fuera de esta ruta hay también algunos cómodos, al menos en las poblaciones principales". Ejemplos de este último párrafo son sus elogios a la posada de Peñaranda "quizá lo más cómodo y limpio que he visto en España" y a la de San Carlos de la Rápita "posada pulcra y bien provista de comestibles".

Jovellanos, que como hemos visto, no es remiso en sus críticas a las posadas, encuentra bastante mejores las del camino de Valladolid a Burgos. De la de Torquemada, escribe. "Buena posada; antes de la entrada, a la izquierda, dos salas pareadas; una con dos alcobas; otra con una y otro cuarto más; el piso de yeso, friso, sillas y mesa limpia; cortinaje decente, pero las camas muy desaseadas"; de la de Villodrigo añade: "Hallamos decente posada con tres cuartos. Dejamos el mejor por frío y expuesto al N.E. y tomamos el opuesto aunque sin vidrios y mal resguardado. Piso de yeso, techo de cielo raso, todo limpio y aun las camas que son las mejores del tránsito hasta ahora... Colación ligera y sueño pesado porque el brasero nos calentó un poco la cabeza; todos contentos de sus camas". Mejor aún la de Villarreal de Buniel: "Posada nueva y magnífica si se ha de comparar con lo visto. Bella sala en medio, con dos gabinetes a los lados. En cada uno su cama y alcoba con otras

dos; cielos rasos, vidrieras y buen ventanaje; los catres con graciosos respaldos maqueteados; cortinas limpias; sillas de Haro, bien tratadas; jergones de terliz; muchos y buenos colchones; buen servicio de loza y buena asistencia. La posada, propia del dueño del lugar, marqués de Villarreal, que sirve en caballería. Pagan por ella los patrones siete y medio reales al día. Son riojanos, limpios y de buen modo. Item más; hay reloj de campana en la sala y bien arreglado". A partir de aquí todas las posadas en el camino hasta Logroño muy buenas; por abreviar nos remitimos al párrafo que dedica a la posada de Logroño: "La posada promete bien, es muy capaz; nos dieron dos salas con dos camas cada una y su ropa parece la mejor y más limpia del camino o, por lo menos, la más nueva; mueble regular; buenos cubiertos de plata y vajilla de loza en esta parte igual a los de Villarreal, Burgos, Pancorbo, Prédamos, Haro y Montalvo, y acaso algo mejor, como también en la loza. Buena comida de viernes, con rico pescado fresco y sábado, potajes, huevos, menestra y su bizcochada de leche". Es interesante este comentario de Jovellanos sobre las posadas que va a necesitar la nueva carretera de Oviedo a León, por la que él tanto luchó: "Es preciso formar un proyecto de mejorar las posadas internamente y proponerle al Regente ¡Qué mayor caridad! A bien que, si se hace este nuevo camino, ya le daremos tres comodísimas posadas en Mieres, Campomanes y Pajares. Podrán ser tres propios para ayudar en su renta al fondo de reparación". Se ve claramente reflejado en él, el criterio que ya habíamos expuesto, de dotar a los nuevos caminos de nuevas posadas como elementos imprescindibles para su explotación, utilizando por otro lado sus rentas para la conservación y reparación del camino.

Esta política animó, sin duda,

a otros propietarios de posadas, concejos y señores de los lugares, a mejorar y poner al día posadas y mesones. Antes hemos reproducido un párrafo de Jovellanos del que se deducía que el marqués de Villarreal, había construido de nueva planta una posada en Villarreal de Buniel y se la había arrendado a unos honrados riojanos por un alquiler modesto, en relación con las cantidades que Ponz señalaba como exorbitantes. En esta misma línea de puesta al día de esos establecimientos por sus propietarios cabe interpretar esta nota de pie de página del *Viaje* de Ponz sobre la venta del puerto de Somosierra: "Después de publicado la primera vez este libro, se emprendió un nuevo y suntuoso camino desde Madrid a Burgos por el puerto de Somosierra, y están hechos algunos trozos así en Castilla la Vieja como en la Nueva. No sabemos si se llevará a su perfección. También la comunidad de El Escorial dispuso reedificar la Venta de Juanilla, que le pertenece, al pie del citado puerto de Somosierra, en la parte de Castilla la Vieja, con la amplitud y comodidades de que antes carecía". Y este otro referido ahora a la venta de San Rafael: "Primeramente, pasado el puerto de Guadarrama, a 11 leguas de Madrid, se halla la villa del Espinar, en Castilla la Vieja, que a su costa fabricó años pasados una posada grande y espaciosa a orilla del camino real, enfrente la ermita de la devota imagen, intitulada el Santo Cristo del Caloco".

Claro es que a veces el construir una posada nueva no resolvía el problema del todo, por los defectos de sus explotadores y a veces de la misma construcción. Ponz señala en varios lugares estas deficiencias; así, por ejemplo, se queja de la posada de La Guardia, en el camino de Andalucía: "Otra fundación muy moderna se ha llevado a efecto en La Guardia,

que yo le alabaría a usted de buena gana, y es la de una posada. Me parece que peor no se podría haber gastado el dinero, ya sea con respecto a la ruín construcción de toda ella y mal aprovechamiento del espacio que ocupa, como por su falta de comodidades en un paso tan frecuente como éste para toda Andalucía"; y de las posadas del camino de Zaragoza a Valencia: "Importa muy poco a los pasajeros que se fabriquen mesones nuevos, como aquí se ha hecho y en otros pueblos que tengo observado, si los tales mesones carecen de buenas camas, y de las demás comodidades necesarias a los que viajan. Tal es éste de Alventosa, con ser una ruta frecuentada entre dos capitales de provincia cuales son Zaragoza y Valencia, en cuyo camino de 50 leguas es preciso hacer mansión en tristes posadas y aguantar malos pasos".

Podemos, pues, resumir la situación de las posadas en este período diciendo que las de las grandes ciudades eran aceptables, que las de los nuevos caminos se vieron ampliadas y mejoradas sensiblemente en los últimos años del siglo XVIII y primeros del XIX, y que las de los caminos apartados y de poco tránsito eran malas tanto en sus instalaciones como en los escasos servicios que prestaban.

SEGURIDAD EN LOS CAMINOS

Aunque sea brevemente, el tema de la seguridad en los caminos debe abordarse para completar el panorama de los transportes de personas en el período que estamos analizando, 1700 a 1808.

En la información primaria utilizada, relatos de viajeros en gran parte, no aparecen encuentros con ladrones ni con salteadores directamente, aunque

si abundan las referencias a su existencia generalmente de oídas, aunque también, en algunos casos, por la contemplación de sus testimonios, bien cruces en los caminos donde había sido asesinado algún viajero, o bien cuartos de ajusticiados exhibidos junto al camino, pues según las costumbres de la época, una vez ajusticiados los malhechores su cuerpo era troceado y exhibidos esos trozos en los lugares de sus crímenes, con fines de ejemplaridad.

Silhouette, que como sabemos viaja por España en 1729 escribe sobre este tema: "En los viajes por España son de temer los ladrones. Hay, sin embargo, muchos menos que había antes. Se consigue fácilmente una escolta de jinetes... No hay nada que pagar por las escoltas, pero se les gratifica con unas monedas de plata".

Villarreal, a mitad de siglo, expresa en estos párrafos que los peligros son realmente menores de los que la gente dice: "En los caminos, en los montes y en los despoblados habita todo nuestro espanto y nuestro miedo, y allí no hay qué hurtar, ni quién hurte. Yo he rodado mucha parte de Francia, todo Portugal, lo más de España, y cada mes paso los puertos de Guadarrama y la Fonfría, y hasta ahora no he tropezado un ladrón. Algunos hurtos veniales suceden en los montes, pero los grandes, los sacrílegos y los más copiosos se hacen en las poblaciones ricas, que en ellas están los bienes y los ladrones". Si bien del contexto de otros párrafos se deduce que normalmente iba armado en sus viajes.

Townsend, al igual que Silhouette, dice que las cosas han mejorado, en esta materia, al menos en Cataluña: "Durante cerca de dos siglos antes del advenimiento de la familia actual al trono de España, Cataluña estuvo infestada de bandi-

dos, que, asaltando y robando a los viajeros, interrumpían las comunicaciones de las ciudades, unas con otras, y ponían grandes obstáculos al comercio interior del país. Pero cuando Felipe V... estableció un fuerte destacamento de tropas en esa parte de sus posesiones... La consecuencia inmediata de esa medida fue el restablecimiento del buen orden y a continuación el comercio recobró un nuevo vigor por las demandas rápidas y aseguradas de todas las producciones de la industria". Pero en el camino de Zaragoza, en el despoblado de los Monegros, dice, sin embargo: "Llegamos al fin de esa aburrida mañana a una casa aislada o venta, en la cual nos vimos obligados a preparar nuestra comida. Hallamos allí un grupo de soldados que se habían estacionado para proteger ese país y perseguir a los ladrones, acostumbrados a considerar esa parte de Aragón, como estando abandonada a ellos, con una entera libertad de robar a los que se atreven a atravesarla". Y más adelante entre Anchuela y Maranchón, vuelve a hablar de los salteadores de caminos: "Algunos oficiales que pasaban por ese camino, encontrándose a alguna distancia de su coche, en el que, sin sospechar peligro, habíanse dejado sus espadas, fueron, en el momento que entraban en un bosque, atacados y despojados por los ladrones que se escaparon inmediatamente hacia lo más frondoso del bosque"; y él dice que tenían poco que temer, pues iban, él y sus compañeros de viaje, bien armados.

También en sus viajes por Andalucía habla de los posibles riesgos en esta materia. Al salir de Córdoba, escribe: "el sábado 24 de febrero a las seis de la mañana, y nos unimos a otro coche que contenía cuatro hombres bien armados que hacían el mismo camino que nosotros. Constantemente he observado, al viajar por España, que por

doquier donde se teme el peligro, los viajeros se reúnen en sociedad y forman algunas veces, conjuntos considerables sin ninguna comunicación previa y sin ningún compromiso verbal de defensa mutua ni ningún otro lazo de unión más que el del temor". Y en el camino de Málaga a Granada, insiste otra vez: "Nosotros teníamos pocas razones para concebir temores, porque nos habíamos unido, sin darnos cuenta, en el valle, con otros viajeros, con el fin de formar una numerosa caravana para atravesar esas montañas, refugios ordinarios de los contrabandistas y de los ladrones. Llevábamos una cincuentena de caballos, mulas y burros, y podíamos contar con una veintena de hombres bien armados".

En las comunicaciones de Extremadura a Andalucía también se habla de ladrones y de salteadores de caminos. Dalrymple en el camino de Badajoz a Sevilla, escribe: "Oímos también relatos de robos y de asesinatos; incluso nos dijeron que habían matado a un hombre entre el sitio que estábamos y Sevilla. Dos campesinos me pidieron permiso para hacer el camino conmigo al día siguiente y consentí en ello con gusto". Y Ponz dice refiriéndose al mismo camino: "Hacia la mitad de este camino hay un paraje, que llaman el Puerto de los Ladrones, y me pareció que no le faltan circunstancias para llamarse así, según los lances que me han contado". Y del camino de Extremadura a Córdoba escribe, en otro párrafo: "Siendo las últimas 14 leguas de peligroso despoblado en la Sierra Morena, para los que trajinan solos por allí, procurando juntarse porción de pasajeros, a fin de defenderse mejor cuando ocurre".

También habla Ponz de otros dos parajes peligrosos: la Sierra de la Calderona junto a Valencia, y de Plasencia a Trujillo. Del primero escribe: "El que quiera ir a Valencia más presto,

tome un camino después de salir de Torres-Torres, nombrado la Calderona; pero es de aquellos que se llaman atajos sin trabajos, padeciéndolos de vez en cuando los pasajeros, a quienes suelen despojar algunos forajidos". Y del segundo: "llegan las dehesas hasta el famoso puerto de la Serrana, que es un ramal de la sierra de Guadalupe. Al pie de él se ven vestigios de una venta y de alguna otra casa, pero destruidas, sin quedar más en aquel paso que el riesgo de perder los pasajeros el dinero y la vida a manos de salteadores... No se ha reedificado la venta y no se me da nada, pues en semejantes parajes más son madrigueras de ladrones que otra cosa. De lo alto de este puerto proviene el gran riesgo de los caminantes, porque desde allí atalayan y descubren los malhechores a los que han de pasar, y eso por los tres lados, de oriente, poniente y norte, y por el de mediodía cosa de una legua. Desde dicha altura hasta la falda por el lado del mediodía, en la corta distancia de un tiro de bala, conté 28 cruces, señales por lo menos de otras tantas muertes no muy añejas; Dios sabe cuál será el número de las sucedidas, sin embargo, de los palos que allí se ven, donde suelen colgar cuartos de ajusticiados". A pesar de ello en una nota a pie de página dice Ponz: "El autor del *Viaje de España* puede corroborar esta proposición, pues en millares de leguas que he viajado dentro de ella, jamás le han asaltado ladrones".

Cerramos ya este párrafo y este artículo con la opinión de Bernaldo de Quirós y Ardila, autores de *El bandolerismo andaluz* que dicen que a mitad del siglo XVIII el bandolerismo había desaparecido casi totalmente en la mitad norte de España, pero que se mantenía y con fuerza tanto en los montes de Toledo, como en Sierra Morena y el valle del Guadalquivir, re-

cordando los nombres de Diego Corrientes, y las cuadrillas de Tenaza y de los Berracos, cuyas tristes fechorías ensangrentaron campos y caminos de Andalucía. He aquí la macabra descripción de la muerte de Diego Corrientes: "En 30 de marzo del año 1781 fue arrastrado, ahorcado y descuartizado, cuyos cuartos se pusieron en los caminos y la cabeza, metida en una jaula, se puso en la venta de la Alcantarilla, el famoso bandido, ladrón de caballos padres y salteador de caminos Diego Corrientes, vecino de Utrera".

BIBLIOGRAFIA

- TOMAS FERNANDEZ MESA: "Tratado legal y político de caminos públicos y posadas". Valencia, 1755.
- PEDRO RODRIGUEZ CAMPOMANES: "Itinerario de las carreras de posta de dentro y fuera del Reino". Madrid, 1761.
- MATIAS ESCRIBANO: "Itinerario español. Guía de caminos". Madrid, 1775.
- FRANCISCO JAVIER CABANES: "Guía general de carreras, postas y caminos del Reino de España". Madrid, 1830.
- AGUSTIN DE BETANCOURT: "Noticia del estado actual de los caminos y canales de España". Boletín Oficial de Caminos, Canales y Puertos, número 13. Madrid, 1843.
- CONDE DE TORENO: "Historia del levantamiento, guerra y revolución de España". Biblioteca de Autores Españoles (LXIV). Madrid, 1872.
- ANTONIO FLORES: "Ayer, hoy y mañana". Montaner y Simón, editores. Barcelona, 1893.
- PABLO DE ALZOLA Y MIRONDO: "Las obras públicas en España. Estudio histórico". Bilbao, 1898.
- ANTONIO ALCALA GALIANO: "Recuerdos de un anciano". Biblioteca Clásica. Madrid, 1907.
- ANGEL SALCEDO RUIZ: "La época de Goya". Edit. Calleja. Madrid, 1924.

APUNTES PARA UNA HISTORIA DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA

JUAN DE VILLUGA: "Repertorio de todos los caminos de España". Reimpresiones Bibliográficas. Madrid, 1951.

GASPAR MELCHOR DE JOVELLANOS: "Diarios" (III y IV). Biblioteca de Autores Españoles. Madrid, 1956.

GASPAR MELCHOR DE JOVELLANOS: "Obras escogidas" (III). Clásicos Castellanos. Espasa-Calpe. Madrid, 1956.

JOSE CASO GONZALEZ: "Poesías. Edición crítica. Gaspar Melchor de Jovellanos". Instituto de Estudios Asturianos. Oviedo, 1961.

J. GARCIA MERCADAL: "Viajes de extranjeros por España y Portugal" (III). E. Aguilar. Madrid, 1962.

ENRIQUE GARRANDES: "Un viaje de Madrid a Versalles en 1744". Boletín de Información del M.O.P., núm. 61. Madrid, 1963.

FRANCISCO WAIS SAN MARTIN: "Recuerdo a Bernardo Ward y sus caminos". Revista de Obras Públicas, número 289. Madrid, 1963.

RAMON MESONEROS ROMANOS: "Memorias de un setentón" (V). Biblioteca de Autores Españoles. Madrid, 1967.

ISABEL TURMO: "Museo de Carruajes". Patrimonio Nacional. Madrid, 1969.

JOSE DE CANGA ARGÜELLES: "Diccionario de Hacienda" (I). Biblioteca de Autores Españoles (CCX). Madrid, 1969.

CONDESA d'AULNOY: "Un viaje por España". Ediciones La Nave. Madrid.

EDITORIAL VICENS VIVES: "Historia de España y América" (IV). Barcelona, 1971.

GUY MERCADIER: "Vida de Diego de Torres Villarroel". Castalia. Madrid, 1972.

ANTONIO PONZ: "Viaje de España". Editorial Atlas. Madrid, 1972.

ANTONIO PONZ: "Viaje fuera de España". Editorial Atlas. Madrid, 1972.

ANTONIO DE MIGUEL: "La diligencia Madrid-Bayona, abuelita del sudexpres". Boletín del Instituto de Ingenieros Civiles. Madrid.

EDITORIAL B.O.E.: "Novísima recopilación de las leyes de España". Libros VI y VII, edición Facsímil. Madrid.

C. BERNALDO DE QUIROS y LUIS ARDILA: "El bandolerismo andaluz". Ediciones Turner. Madrid, 1973.

GASPAR GOMEZ DE LA SERNA: "Los viajeros de la Ilustración". Alianza Editorial. Madrid, 1974.

GUILLERMO PEREZ SARRION: "El Canal Imperial y la navegación hasta el año 1812". Zaragoza, 1975.

tablestacas

- Facilitamos gratuitamente su proyecto completo.
- Economía en peso y en gastos de hinca.
- Asistencia técnica durante toda la obra.
- Soliciten nuestros nuevos programas.

Laminadas por **ARBED-BELVAL**

Venta:

TRADE ARBED S.A.
Luxemburgo

Agentes:

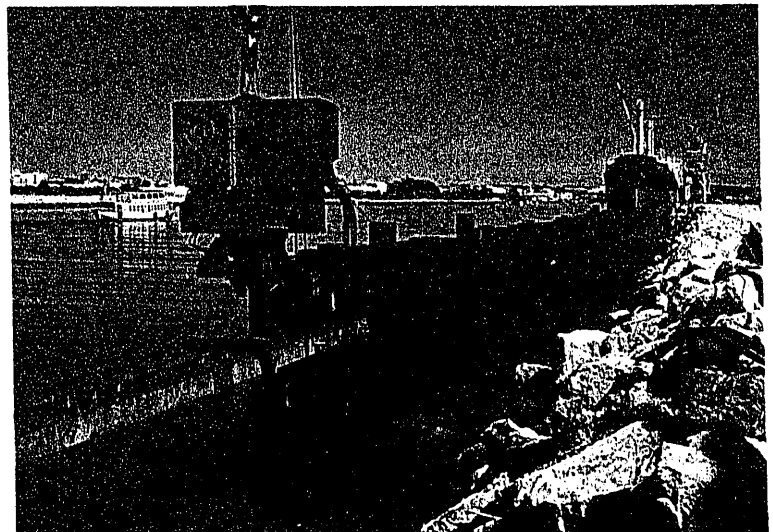
BLITZ & PARSER

Goya, 127

Tel. 401 61 54 - Telex 27.550

MADRID-9

ARBED A



Muelle de Tablestacas BELVAL BZ-32 de 300 m de longitud, construido en el Puerto de Santa María, por la SOCIEDAD ESPAÑOLA DE DRAGADOS, S. A. (SEDRA).