REVISTA DE OBRAS PUBLICAS, Octubre 1983. Págs. 765 a 778.

APUNTES PARA UNA HISTORIA DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA

Los transportes de viajeros por carretera en la primera mitad del siglo XIX(*)

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

Los transportes de viajeros por carretera, de 1814 a 1860, se realizaban además de en diligencias, en caballerías, coches, galeras, etcétera. En este artículo se analiza el conjunto de estos transportes, así como las instalaciones hoteleras, de ayuda al viajero, y la seguridad en los caminos.

En los reinados de Fernando VII y de Isabel II, las innovaciones en materia de transportes de personas son importantes: vapores para la navegación interior en el trayecto Sevilla a Cádiz, por el Guadalquivir, diligencias por las carreteras y, por fin los ferrocarriles.

En este artículo vamos a analizar, en su conjunto, los transportes por carretera, cuya modalidad más relevante, la diligencia, ha sido objeto de otros comentarios. Es decir, vamos a intentar describir los viajes en caballerías, en coches, etc., así como las instalaciones hoteleras de la época y la seguridad en los caminos.

La fecha de principio es muy clara: 1814, cuando vuelve Fernando VII; la fecha final es más difusa, más o menos hacia 1860, cuando el ferrocarril se enseñorea de todos los transportes, al menos los de mayor tráfico.

(*) Se admiten comentarios sobre el presente artículo, que podrán remitirse a la Redacción de esta Revista hasta el 30 de noviembre de 1983.

Viajes a pie

Los viajes a pie, que en el siglo XVIII tuvieron alguna importancia como medio de movilización del pueblo llano, en el siglo XIX se puede decir que desaparecen, al menos en las largas distancias.

Richard Ford escribe, refiriéndose su relato a los primeros años de la década de los treinta, lo siguiente sobre esta forma de viajar: «Además, como ningún español anda por gusto y nadie emprende una jornada a pie, sino los mendigos y vagabundos, no se comprende que se haga más que por absoluta necesidad. Por esta razón los peatones son mal recibidos y objeto de toda clase de sospechas.»

La disminución, sino desaparición de las peregrinaciones, la desamortización que privó a la Iglesia de gran número de sus conventos y hostales, y el progreso de los medios de comunicación explican que los viajes a pie desaparezcan, al menos en las distancias largas. George Borrow, que pocos años después va y viene por unos y otros caminos, solamente menciona incidentalmente encuentros con peatones, en algún caso; por ejemplo, al entrar en Galicia, escribe: «Cuando encontramos a dos gallegos que iban a segar a Castilla», y en el camino de Pontevedra a Vigo dice poco después: «Era un camino muy transitado.., continuamente nos cruzábamos con numerosos jinetes y peatones.»

Sin embargo, en las distancias cortas, sí permanece el viajero a pie; así se deduce de los estudios económicos de solicitud de concesiones ferroviarias que hemos podido consultar, en los que, frecuentemente, se cuenta con los peatones como futuros usuarios del ferrocarril que se solicita.

Viajes en caballería

También el viaje en caballería, prescindiendo de momento de los viajes por la posta, está en franco declive; ya hemos señalado, en otra ocasión, que puede fecharse en los últimos años del siglo XVII el momento en que el transporte sobre ruedas sustituye al trans-

porte en caballerías en las carreteras españolas, en términos generales.

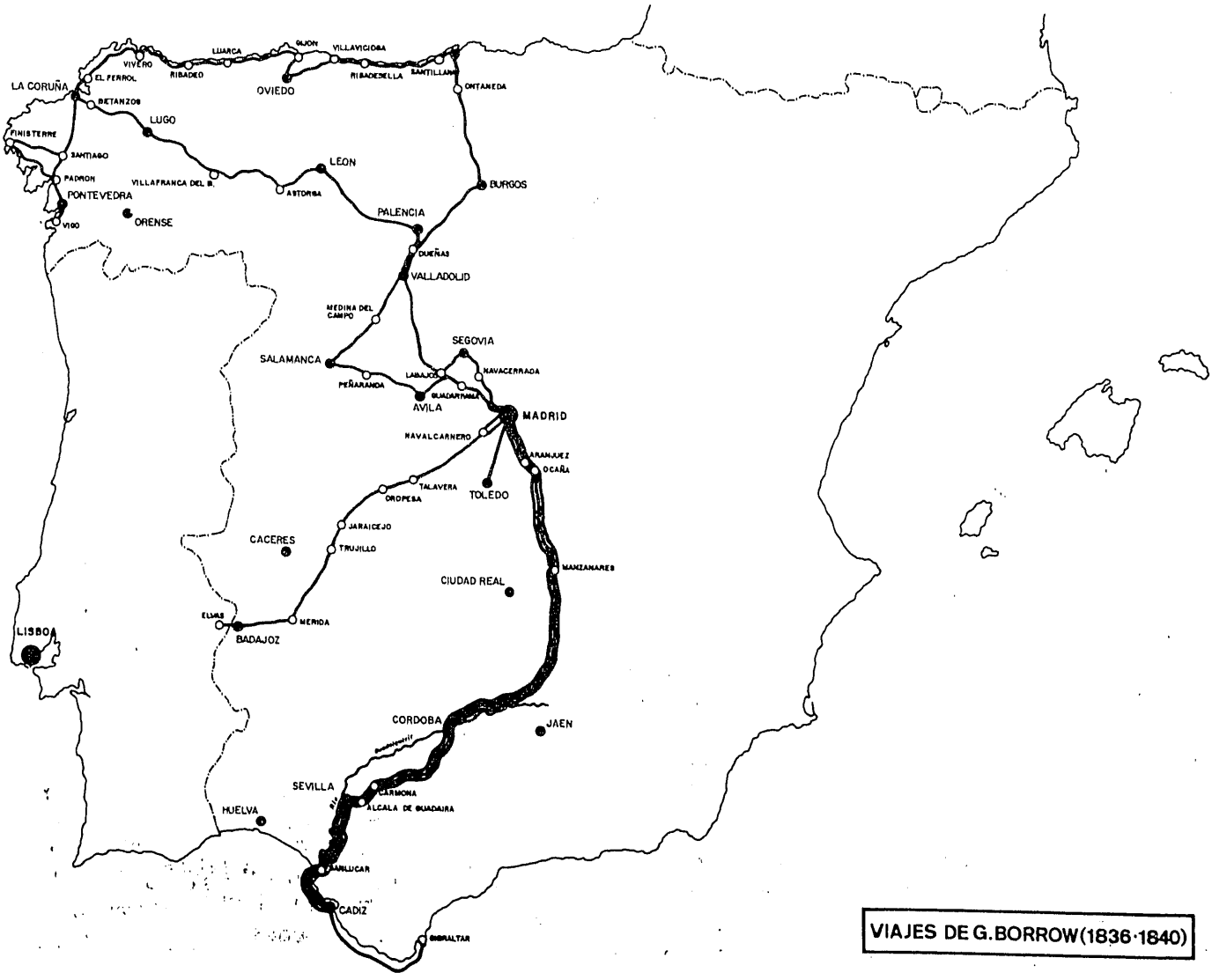
Claro es que, como dice Ford, para ir por ciertos itinerarios, no había otra solución que utilizar caballerías, y a poder ser propias: «Como quiera que en las grandes extensiones de terreno que se hallan situadas entre las carreteras hay gran escasez de medios de comunicación, poco tráfico y nadie exige comodidades de ningún género, se hace difícil incluso encontrar mulas o caballos; por esta razón, nosotros hemos preferido siempre llevar a estas largas excursiones nuestras propias caballerías.»

Con esta declaración previa da a sus compatriotas, a continuación, unos consejos sobre la forma de viajar a caballo por España, que son interesantes, pues, indirectamente, nos describen esos viajes. En primer lugar aconseja viajar acompañado, a poder ser, por un amigo:

«No recomendaremos, en modo alguno, una larga caminata a caballo sin compañía: no sería agradable para los amigos o familiares, que se quedan siempre con inquietud, ni es prudente exponerse, sin ayuda, a los accidentes a que están siempre sujetos caballo y jinete. Los que tengan un amigo con quien puedan ir, harán muy bien en hacerlo así.»

Más adelante, Ford describe la jornada óptima y la manera adecuada de realizarla:

«La jornada diaria oscilará, según las circunstancias, entre veinticinco y cuarenta millas. Se debe emprender el camino antes de amanecer, cuidando de que el caballo haya comido, por lo menos, una hora antes.»



VIAJES DE G. BORROW (1836-1840)

«Es una gran cosa para el viajero llegar a donde haya de pernoctar lo más pronto posible, pues siempre los que llegan primero son los mejor servidos; más vale, pues, tomar una hora de la mañana que dejarla para la noche, porqe si se pierde esta hora, al salir, no se podrá ganar en todo el día.»

«La jornada debe dividirse en dos partes, haciendo la primera la más larga; el paso debe calcularse en unas cinco millas por hora, para no tener al caballo en pie inutilmente; se le puede llevar al trote algunos ratos, incluso al subir pendientes suaves, pero siempre se le llevará al paso cuesta abajo, y, si se le lleva de la mano, tanto mejor, con lo cual saldrán ganando jinete y cabalgadura.»

«Los caballos deben descansar, si es posible, cada cuatro días, y no se deben utilizar durante la estancia en poblaciones, a menos que ésta exceda de tres días.»

Es decir que la jornada oscilaría entre 40 y 65 kilómetros, o 7 y 11 leguas, análoga a la que hacían los viajeros a caballo, a finales del XVIII, como, por ejemplo, Jovellanos; la marcha horaria de 7 a 8 kilómetros, y el número de horas al día, de 6 a 8.

Por último, insiste en la ventaja de ir acompañado y en la necesidad de llevar un criado:

«El conseguir un buen sirviente es de un interés capital para todo el que haga excursiones internándose por la Península, pues... ha de servir no sólo de cocinero, sino de intérprete y compañero de su amo; por lo tanto, es de suma importancia procurarse un hombre con que se pueda intimar en estos agrestes parajes.».

«Dos viajeros deben llevar dos criados, ambos españoles, pues los demás, a menos que hablen perfectamente el idioma, son un estorbo. De los dos criados, el que sea más listo irá a la cabeza de la caravana, y el otro, a la cola. El uno debe actuar como cocinero y criado y el otro como palafrenero, y cada *profesor* llevará, según su especialidad, y en su correspondiente caballería, los utensilios necesarios para su oficio. Cuando no se lleve más que un criado, uno de los serones se dedicará a la administración y el otro a los equipajes; en este caso el viajero llevará una maleta que se cuidará de enviar a las grandes ciudades por medio de un cosario, con objeto de que al llegar a ellas pueda reponer todo lo necesario en el equipaje de mano.»

Observamos dos innovaciones sobre el siglo anterior: que el criado vaya también en caballería, y que el equipaje más voluminoso se envíe por un cosario anticipadamente.

También nos habla Ford de otra forma de viajar en caballería, uniéndose a las reatas de arrieros, sobre todo si «va una sola persona», ocupando algunas de las mulas vacías, como ya recomendaba Laborde a principios de siglo:

«Los muleros de España gozan de justo renombre; el término genérico es arriero, de su ¡arre, arre! completamente árabe, como lo son casi todos los vocablos relacionados con su arte, pues los moriscos fueron durante mucho tiempo los trajinantes en España. Viajar con un arriero, cuando el viaje es corto o va una persona sola, es seguro y barato; además, muchos de los rincones más pintorescos del país, Ronda y Granada, por ejemplo, difícilmente pueden visitarse sino a pie o a caballo. Estos hombres, que están siempre por las carreteras, arriba y abajo, son las personas que pueden proporcionar más lujo de detalles; sus animales pueden alquilarse todos, pero una reata entera no es cómoda para viajar, pues siempre van uno detrás de otro. El primero lleva una campanilla de cobre, con badajo de madera, para ir anunciando su marcha.»

Merecen destacarse sus elogios a la honradez y hombría de bien de los arrieros, así como su declaración de haber «andado muchas leguas... con estas caravanas»; resulta, por tanto, interesante también este otro párrafo:

«El arriero español es un hombre agradable, inteligente, activo y sufrido; resiste hambre y sed, calor y frío, humedad y polvo; trabaja tanto como su ganado y nunca roba ni le roban. Mientras los que se tienen por mejores, en este país, dejan todo para mañana, excepto la quiebra, él es puntual y honrado, de temple y nervios de acero, típico en el traje. Hemos andado muchas leguas, y muy largas, con estas caravanas; hemos escucha-

do sus interminables cuentos de salteadores, a los que no prestábamos gran atención, y no podemos negar que estas cabalgatas son verdaderamente nacionales y pintorescas. Mezclados recuas de mulas y hombres a caballo, van siguiendo las líneas en zigzag del camino que pasan, por desfiladeros de montañas; unas veces atravesando por aromáticos matorrales, otras ocultándose entre rocas y olivares, más tarde emergiendo al sol alegres y brillantes, dando vida y movimiento a la naturaleza solitaria y rompiendo el silencio con el tintineo de las campanillas y el canturreo de los arrieros que, aun cuando sea monótono en sí y poco armonioso, está en relación con el paisaje y con los agrestes caminos españoles; exactamente lo mismo que el agrio chirrido de la hoz al afilarse está en armonía con la dulce primavera y las praderas recién segadas.»

Claro es que esta forma de viajar también tiene sus inconvenientes; en Andalucía, por ejemplo, los arrieros, por el calor, «viajan de noche y descansan las horas del calor fuerte», con lo que el viajero que va con ellos pierde la contemplación del camino y sus alrededores.

Otra fuente para conocer los viajes en caballería en estos años nos la suministra Borrow. George Borrow vino a España, por primera vez, en 1836, como agente de la Sociedad Bíblica, británica, para propagar y difundir la lectura de las Sagradas Escrituras. Estuvo en España, con algunas interrupciones, hasta 1840; en parte debido a la precaria situación de los transportes públicos por la guerra carlista y en parte por su intención misionera de llegar con su mensaje hasta el pueblo de las pequeñas villas y aldeas usa normalmente el caballo para poder ir y venir por toda clase de caminos y atajos.

Se acompaña el plano que hemos confeccionado en el que se han representado los itinerarios seguidos por Borrow en sus distintas excursiones por España. Como veremos, sus viajes a caballo se ajustan bastante a los consejos y recomendaciones de su compatriota Ford. Utiliza, también, la diligencia y el vapor por el Guadalquivir, por lo que su obra *La Biblia en España,* es una de las fuentes para estudiar los viajes en aquellos años y puede consultarse al analizar esas otras modalidades.

En su primer viaje, procedente de Portugal, llega a Badajoz, y desde allí va hasta Madrid, haciendo en caballería de alquiler el tramo Badajoz Talavera y en diligencia el de Talavera Madrid. El primero de los tramos mencionados, de 288 kilómetros, lo hace en seis días, con una media, pues, de 48 kilómetros; tanto él como el alquilador de las caballerías, un gitano, van montados, mientras que el equipaje viaja por la diligencia, facturado, directamente a Madrid.

En su segundo viaje, a finales de 1836, entra en España por Cádiz; de Cádiz va a Sevilla en el vapor *Betis,* y de Sevilla prosigue viaje a Madrid en caballo alquilado. Los 555 kilómetros que hay de Sevilla a Madrid por Alcaía de Guadaira, por donde viene, le llevan nueve días de marcha, haciendo por tanto unos 62 kilómetros diarios.

Ya en Madrid, dice: «Me proponía recorrer Castilla la Vieja y atravesar toda Galicia y Asturias»; para este largo viaje compra dos caballos y busca un criado que le acompañe: «Hice, pues, los preparativos de mi viaje al norte. Estaba ya provisto de caballos muy a propósito para soportar las fatigas del camino y la carga que me pareciese necesario echarles. Pero una cosa indispensable para quien va a emprender una expedición de esta índole me faltaba aún: quiero decir un criado que me acompañase.»

Emprende entonces, en mayo de 1837, ese viaje que le lleva hasta Santander, volviendo a Madrid en noviembre del mismo año. Dese Madrid va a Salamanca, luego a Valladolid, León y La Coruña; en total alrededor de 840 kilómetros que hacen él y su criado, en diecisiete días de marcha, con una media por tanto de 49 kilómetros diarios. Por temor a las partidas carlistas, que merodeaban por Galicia, hacen un trayecto, cerca de Lugo, uniéndose al correo, que lleva guardia armada de soldados; según nos cuenta, no son ellos solos los que adoptan esta solución: «Pronto estuvimos montados y en la calle, en medio de una revuelta muchedumbre de hombres y cuadrúpedos. La luz de dos teas puestas delante del correo bri-

llaba en las armas de varios soldados, formados, al parecer, a ambos lados del camino, pero la oscuridad no me permitía ver los objetos claramente. El correo iba montado en una yegua peluda; en el arzón y en la grupa llevaba sendos sacos de cuero, tan grandes que casi tocaban el suelo... Apenas habíamos salido del pueblo, se apagaron las teas y quedamos casi en totales tinieblas.»

»Al romper el día me encontré en medio de una procesión de doscientas o trescientas personas, algunas a pie, la mayoría montadas en mulas o yeguas; no vi un solo caballo fuera del mío y del de Antonio. Unos pocos soldados iban diseminados a lo largo del camino.»

Desde La Coruña Borrow llega hasta Vigo por el sur y hasta Finisterre por el oeste; en Finisterre es confundido con el Pretendiente Don Carlos y etá a punto de ser fusilado, pero al fin se aclaran las cosas y vuelve a La Coruña. Las jornadas, por Galicia, son de 35 a 55 kilómetros.

Posteriormente se dirige a Santander, por la cornisa cantábrica, como puede apreciarse en el gráfico. Como se había deshecho de su caballo andaluz, vendiéndolo en Santiago, por estimar que era poco apropiado para ese difícil itinerario costero, alquila un caballo con guía o espolique para él. De esta forma en unos doce días y medio cubre el camino La Coruña, Vivero, Castropol, Luarca, Gijón, Oviedo, Ribadesella y Santander; es decir, unos 530 kilómetros, haciendo al día, como media, unos 42 kilómetros por tanto. Vuelto a Madrid hace una serie de viajes cortos a sus alrededores difundiendo su Biblia; llega a Toledo, Segovia y La Sagra.

La información resumida de Borrow nos permite comprobar que, como era de prever, las velocidades de marcha en caballería son las mismas que en el siglo XVIII, 7 u 8 leguas al día por terrenos difíciles y 10 u 11 en recorridos más fáciles.

En cuanto a costes, Borrow dice que pagó «cuarenta duros» por los dos caballos y el alquilador, que le servía de guía también, en el viaje desde Córdoba a Madrid; es decir, 133 reales al día, o bien 2 reales por kilómetro u 11 reales por legua. Mesonero Romanos, en información referida a 1841, da unos valores no muy diferentes; dice que un amigo suyo ha tenido que pagar a razón de 120 reales por dos mulas, y 24 reales por el mozo que las llevaba, diarios, en los tres días que tardó en ir de un pueblo importante andaluz a otro distante entre sí 24 leguas; es decir, 144 reales por día, o bien, 3,2 reales por kilómetro o 18 reales por legua. Estos costes son bastante superiores a los de las diligencias en primera clase: indican, en nuestra opinión, que estos medios de transporte se encarecieron al disminuir su oferta desplazados por los servicios públicos de alquiler por plazas y quedar sólo al servicio de itinerarios secundarios o de circunstancias especiales.

Viajes en calesas y coches de colleras

Según Montesinos, en su *Memoria* de 1856, el arancel de los portazgos en las carreteras españolas de 29 de enero de 1831, que modifica el de Betancourt de 1804, recoge en su estructura todos los vehículos que circulaban por aquel entonces, ya que se adicionaron las «casillas referentes a carruajes desconocidos o muy poco usados en nuestros caminos al establecer el anterior».

Siguiendo, pues, ese documento se distinguen dos clases de vehículos: de dos ruedas y de cuatro ruedas. En la primera clase se mencionan: calesas, calesines, tartanas, birlochos, carabaes, etc., y en la segunda figuran: coches, berlinas, góndolas, faetones, triciclos, etc., y galeras; dentro de cada clase la tarifa varía en atención a la calidad y número de animales de tiro. En cuanto a la calidad se distinguen «yeguas, caballos enteros y capones» respecto a «machos y mulas»; y en cuanto al número va subiendo el coste del peaje según el que alcance el tiro, variando desde un animal hasta ocho.

En la segunda clase cabe distinguir, a nuestros fines, dos subclases: coches de colleras y berlinas, por un lado, y góndolas —es decir, diligencias— y galeras por otro. Mientras los vehículos de la primera subclase llevan normalmente cuatro asientos, los de la se-

gunda, de servicio público en general, ofrecen 15, 18 o más asientos.

De las calesas, dice Ford: «Los vetturinos españoles o caleseros suelen estar, como en Italia, en sitios conocidos con su vehículo para alquilar. Tienen su instinto especial para averiguar, en cuanto ven una persona, si se trata de un extranjero o viajero. En esto se parecen a los italianos y también en la manera inoportuna de ofrecerse ellos, su ganado y su carruaje para cualquier parte de España. El hombre y su traje son esencialmente españoles; el coche y su tronco han sufrido pocas variaciones en las dos últimas centurias.»

El coche de colleras sigue llamando mucho la atención de nuestros visitantes; así parece, al menos, de la descripción que de ellos hace Ford:

«El coche de colleras es un enorme y pesado armatoste construido al estilo de un coche pequeño de lord mayor, o de algunos de los trenes de los antiguos cardenales en Roma. Va adornado con toscas tallas doradas y pintadas de colores vivos, pero el chaquetón moderno y el sombrero redondo desdicen de la pintura, que requiere pasajeros vestidos de brocado y con pelucas armadas; las ruedas delanteras son muy bajas o las traseras muy altas; las cuatro llantas muy estrechas... Las varas salen lo mismo que el bauprés de un barco, y tienen más madera y hierro que el que se necesita para cargar un vagón pequeño. El interior va forrado con seda clara y felpa chillona, adornados con pasamanería y bordados; tiene puerta que se abre con dificultad y ventanas que no cierran bien. Ultimamente la pobreza y vulgaridad de la civilización transpirenaica ha suprimido muchos de estos adornos típicos de los coches y cocheros; las carreteras buenas y los vehículos más ligeros necesitan menos caballos de los que eran indispensables para transportar una pesada máquina por un camino más pesado aún.»

«El equipaje se amontona encima, en la parte de atrás, o en una especie de voladizo delante. Para guiar este vehículo se emplean dos personas. El jefe, llamado mayoral, y su ayudante, el mozo, y mejor aún el zagal, en árabe un muchacho fuerte y activo.»

«Antes de alquilar uno de estos coches de colleras —que es, ciertamente, una diversión cara— es conveniente tomar toda clase de precauciones y puntualizar los detalles de lo que ha de hacerse y el precio, pues los caleseros españoles rivalizan con sus colegas italianos en falsedad, bellaquería y falta de honradez, que parece ser patrimonio de los que andan entre caballos y distintivo de la gente que maneja la fusta, chalanea y guía de coches. Lo que ha de darse al cochero no debe incluirse nunca en el ajuste, pues siendo este item voluntario y dependiente de la conducta del que lo ha de recibir, es un freno seguro para los excesos de la gente de camino. En justicia, sin embargo, hay que decir que esta clase de españoles son, por lo general, amables, atentos y resistentes para el trabajo, y como no están acostumbrados a las cicaterías o a las esplendideces de los ingleses en Italia suelen ser tan justos en sus transacciones cuanto puede serlo un ser humano que está constantemente entre ruedas y cuadrúpedos».

En cuanto a los recorridos medios diarios en los coches de colleras según Ford, 25 o 30 millas; esto es, de 40 a 50 kilómetros, igual que en épocas anteriores:

«El aparejar los seis animales es una operación difícil; primeramente se colocan todos los arreos en el suelo, y luego va llevándose cada mula o caballo a su sitio y poniéndole los arneses correspondientes. La salida es una cosa muy importante y, como ocurre con nuestros correos, atrae a todos los desocupados de los alrededores. Cuando el tiro está enganchado, el mayoral toma todo el manojo de riendas en sus manos, el zagal se llena de piedra la faja y los mozos de la venta enarbolan sus estacas; a una señal convenida cae sobre el tiro una lluvia de palos, silbidos y juramentos que le hacen arrancar, y, una vez en movimiento, sigue adelante balanceando el coche sobre rodadas tan profundas como los prejuicios de la rutina, con su lanza, que sube y baja como un barco en el mar revuelto, y continúa con un paso vivo, haciendo unas veinticinco o treinta millas diarias... El tiro lleva muchas veces más de seis animales y nunca menos, predominando las hembras; generalmente suele ir un macho

que hace el número siete y que se llama el macho por antonomasia, como el Gran Turco o un sustantivo en un discurso de Cortés, que rara vez va seguido de menos de media docena de epítetos».

En cuanto a costes de calesas y coches, la única información directa que hemos encontrado en este párrafo de Mesonero Romanos en *Recuerdos de viaje:* «Un calesín donde se encuentra, cuesta a razón de 60 reales diarios contando ida y vuelta, y un coche con cuatro mulas a 200 reales». Del contexto parece deducirse que los costes diarios son 120 y 400 reales, respectivamente, al tener que pagar la vuelta; en ese caso, claro es que son costes elevados: más o menos el doble de lo que costaban en el siglo XVIII. La razón de este encarecimiento pudiera ser análoga al de las caballerías de alquiler que hemos comentado: la disminución de la oferta por la irrupción de las diligencias y su utilización solamente en circunstancias especiales o en itinerarios poco frecuentados.



Viajes en galeras y diligencias

Las galeras siguen circulando por nuestros caminos del siglo XIX, ya que constituían el principal medio de comunicación, al menos en los caminos secundarios, donde no circulaban las diligencias. Así nos lo cuenta Ford:

«Estas máquinas de tortura van periódicamente de ciudad en ciudad y constituyen la principal comunicación y el único medio de transporte entre poblaciones de segundo orden; no son muy diferentes del carro clásico, rheda, en que, según podemos leer en Juvenal, viajaba Fabricio con toda su familia. En España estos primeros medios de locomoción se han estancado, a pesar del progreso y los adelantos de su época, y nos hacen volver la vista a nuestro Jacobo I y a los relatos de Tynes Moryson sobre *los carros cubiertos que sirven para llevar a la gente de pueblo en pueblo, pero este modo de viajar resulta muy molesto y se llega tarde a las posadas. Nadie más que las mujeres y la gente de inferior condición viaja de esta suerte.* Esto es lo que ocurre hoy en España».

«La galera es un carro grande sin muelles; los lados van forrados de estera, y debajo lleva una red abierta... en la que duerme y gruñe un terrible perro, que hace guardia de cancerbero sobre los pucheros, cedazos y otros utensilios propios del gitano... Hay galeras de todos los tamaños. La carga y partida de la galera cuando la alquila una familia que va de traslado, son únicas en España. El equipaje pesado se coloca primero y, encima de todo, las camas y los colchones, sobre los cuales la familia entera descansa en admirable confusión. La galera es muy usada por *los pobres estudiantes* españoles, únicos en su clase, llenos de andrajos y de desvergüenza; sus aventuras tienen fama de ser muchas y pintorescas y recuerdan algunos de los *incidentes de carruaje* de las novelas de Roderick Random y de Smollet».

Pedro Antonio de Alarcón, con su fácil pluma, nos describe un viaje que él hizo, en galera, desde Guadix a Almería; la amena narración nos permite cuantificar la velocidad de marcha de estos vehículos, 15 leguas en día y medio largo, lo que corresponde a unas 9 leguas al día:

«Prescindiendo de otras idas y venidas (a caballo o, cuando menos, en mulo) desde Granada a Guadix y desde Guadix a Granada, donde comencé la carrera de abogado, que luego dejé por la de teólogo, pues así juega el hombre con su suerte o la suerte juega con los hombres, tócame ahora hablar de cómo ascendía a viajar en galera, o sea, de mi primer viaje de Guadix a Almería verificado en abril de 1854».

«Erase la galera de aquella de alto bordo, en que los viajeros no van sentados, sino tendidos, y tendidos en verdaderos colchones; galeras curiosísimas en que caben hasta dieciocho yacentes, sin necesidad de que nadie yazga por completo encima de otro; galeras tiradas por diez o doce mulas que no han trotado jamás ni sido esquiladas ni limpiadas; galeras dentro de cuyas bolsas, o colgando de sus varas por la parte exterior, van cajones, sartenes, calderos, catres de tijera, guitarras, baúles, arcas, cestos, trébedes, leña para guisar y hasta un par de cántaros de agua...; algunas de estas cosas en previsión de un atranque que impida llegar a los pueblecitos o ventas del camino y obligue a vivaquear en medio del desierto».

«Porque es de advertir que el camino de Guadix a Almería no existe ni ha existido nunca más que de nombre...».

Volviendo ya al camino de Guadix a Almería, o más bien a mi viaje de 1854 diré que invertí en él cuarenta horas para andar cerca de quince leguas. El primer día salimos de Guadix muchísimo antes de que amaneciera (¡y cuenta que a fines de abril amanece ya bastante temprano!) y a las seis de la tarde, o sea catorce horas después, hicimos alto, al remate de unas llanuras estériles y desiertas, en el pueblo llamado Doña María, donde teníamos pensado dormir, pero donde en realidad no dormimos, por no entrar esto en los cálculos de las no sé cuántas miriadas de pulgas que habían adoptado la buena idea de establecerse en el Parador público, a fin de alimentarse con sangre de pasajero. En cambio salieron a relucir las tres guitarras que iban a bordo; y como entre la tripulación no faltaban dos o tres buenas mozas, y el ventero tenía varias hijas muy guapas, y érase una templada noche de primavera y algunos apenas habíamos entrado en quintas, se bailó hasta cerca del amanecer, en que, ya rendidos de sueño y fatiga, nos acostamos todos los viajeros de ambos sexos, a oscuras y como Dios quiso, en la todavía desenganchada galera, la cual emprendió, al cabo de una hora, su segunda majestuosa jornada».

Más agradable aún que el anterior fue ese otro día de viaje, pues los pasajeros nos tratábamos ya como hermanos... No recuerdo en qué venta medio almorzamos, luego que hubimos descabezado el sueño, y desde entonces fueron varias las cuestas que algunos y algunas subimos a pie, mucho más aprisa que la galera, cosa que nos permitía sentarnos a esperarla en las cumbres, si no preferíamos tomar por algún atajo o trochas que nos consintiese también descender al vallejuelo próximo en menos tiempo que las ya indicadas doce mulas; es decir, que los más resueltos y fogosos hicimos andando casi toda esta jornada».

Al parecer, las galeras adoptaron también el sistema *acelerado,* es decir, cambiar los tiros de las caballerías de trecho en trecho; así, por ejemplo, el *Manual de Diligencias* de 1842 dice: «En el mismo año de 1829 la compañía titulada de *Caleseros de Burgos,* que desde 1828 hacía el servicio de galeras aceleradas entre esta corte y dicho punto, planteó también el de diligencias en la misma línea hasta Vitoria... «Coexistieron, pues, en algunas líneas con las diligencias por su menor coste.

Las diligencias empiezan a funcionar en 1816 y alcanzan su mayor apogeo en las décadas de los cuarenta y de los cincuenta; sólo ceden su preminencia al ferrocarril, retirándose, en la década de los sesenta, a los caminos secundarios a donde no llegaba su mortal competidor.

La diligencia es, en la primera mitad del siglo XIX —o con mayor precisión de 1816 a 1860—, el medio de viajar por antonomasia; la diligencia, en esos años, se hace dueña de todos los itinerarios y carreteras principales. Larra, en uno de sus artículos, *La diligencia,* cuenta cómo este nuevo medio de transporte ha conseguido hacer viajar, en un mismo vehículo, a las distintas clases y estamentos sociales que antes usaban medios dis-

tintos: los coches, los poderosos; las galeras, las clases acomodadas; los carromatos y caballerías, los estudiantes y clérigos, etc. Ahora todos comparten el mismo vehículo, aunque por la acertada estructura de tarifas, con tres o cuatro clases, cada uno puede elegir el asiento que se acomoda a sus posibilidades económicas.

El éxito de la diligencia es fácil de comprender: su mayor velocidad, veintitantas leguas al día al principio; su mayor comodidad y seguridad; sus tarifas relativamente reducidas; su organización comercial, con horarios y paradas fijas; sus paradores e incluso la previsión de indemnizaciones en caso de pérdidas y extravíos, consiguieron que se impusiera allí donde prestaba servicio. Los otros medios o bien tenían que desaparecer o quedar subordinados a la diligencia, como medios complementarios.

A la historia de la diligencia, por su interés, hemos dedicado otro artículo; recogemos ahora aquí las conclusiones más significativas a que llegamos allí.

En 1826, las diligencias con recorridos diarios de algo más de las veinte leguas, es decir, más de 110 kilómetros diarios, corrían ya por los grandes itinerarios; sus costes oscilaban entre 6,5 a 11,5 reales/legua en primera clase y entre 4 y 5,75 reales/legua en tercera clase.

En 1854, los recorridos diarios habían aumentado a unas 36 leguas, o 200 kilómetros; la capacidad de los vehículos llegaba hasta las 22 plazas en los mayores, y los costes unitarios habían descendido, siendo ahora de 3 a 5,63 reales/legua en primera clase, berlina, y de 1,20 a 3,26 reales/legua en cuarta clase, imperial.

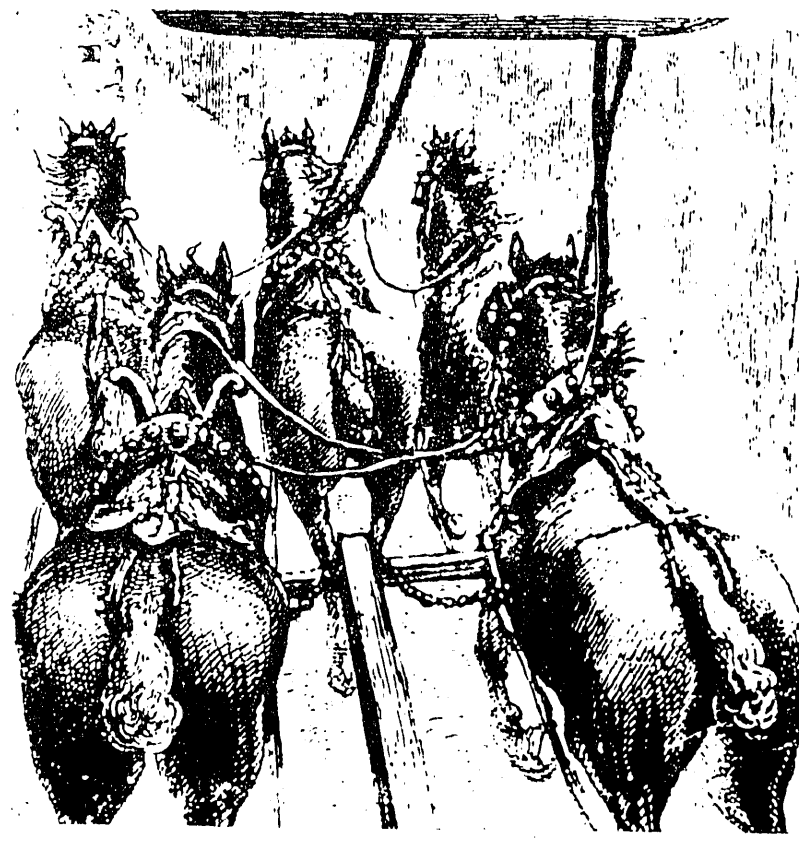
Sirva como testimonio de estas velocidades estos párrafos de Alarcón, en los que describe, en su viaje a Santander, el tramo Madrid-Valladolid, que hace en diligencia:

«Salí de Madrid, mi querido Pepe, del modo y manera que sabes: empiringonado en el cupé de la diligencia de Valladolid, con menos que mediana salud, a las seis de una caliente mañana de agosto, no muy provisto de metales preciosos, en busca de aire y agua, dos artículos de primera necesidad que escasean en la Corte de las Españas; con los bolsillos llenos de melocotones y naranjas, que tú me diste, y en la amable compañía de mi bastón, mi paraguas y mi saco de noche».

«De Madrid a Valladolid hay 34 leguas y pico, que se andan en veintitrés horas. Llegué, pues, a las cinco de la mañana a la ciudad de D. Alvaro de Luna».

Viajes por las postas

Los viajes por la posta estaban regulados por el Reglamento de 7 de octubre de 1826; en los viajes a caballo, a la ligera, la tarifa era de 14 reales por legua, además de los 40 reales de la licencia y del doble pago de la primera posta; en los viajes en silla, es decir, sobre ruedas, la tarifa



era de 7 reales por legua por la plaza de la silla y 6 reales por legua por cada caballería, dos como mínimo en general, y otros 6 reales por posta en concepto de agujetas para el postillón, amén de la licencia y del pago doble de la primera posta. En esos primeros años, las carreras de Madrid a Bayona, de Madrid a Cádiz, de Valladolid a Burgos y de Madrid a Badajoz, estaban *montadas* para poder ir a la ligera o sobre ruedas, y las demás sólo para ir a la ligera. Silla-correo sólo había en la carretera de Andalucía y, posteriormente, en la de Bayona.

Con estos datos puede calcularse que el coste de la posta a la ligera, a caballo, andaba por los 15 reales/legua, y el de la posta sobre ruedas, en silla alquilada al Servicio de Correos, alrededor de los 22 reales/legua, en los recorridos largos.

Las velocidades máximas fijadas en el Reglamento de 1826 eran las 32 leguas en las veinticuatro horas.

En opinión de Ford, el servicio de postas adolecía de exceso de burocracia y de trabas administrativas: «Se sufren las molestias usuales en el continente para obtener caballos de posta, por su monopolio del Gobierno. Hay que llevar un pasaporte, una orden oficial o un salvoconducto, etcétera, y, además, someterse a una porción de reglas según el número de pasajeros, caballos, equipajes, clase de carruaje, etc. Esta y otras mil trabas y dificultades parecen ser obra de la burocracia, que trata por todos los medios de que se viaje lo menos posible».

Si bien reconoce que los postillones llevaban los caballos a buena velocidad: «Los postillones españoles, especialmente si se les paga bien, conducen a paso muy vivo, muchas veces al galope, y no se detienen fácilmente ni aun cuando desee el viajero».

En las sillas-correo se viaja rápido, según Ford también, pero no excesivamente cómodo: «De todos modos, hay que convenir en que cualquier viaje en los carruajes públicos del continente resulta muy incomodo para los que estan habituados a coche propio; y por muchas precauciones que se tomen, las jornadas corrientes en España, de trescientas o quinientas millas de una tirada, pocas señoras inglesas podrían resistirlas, y aun los hombres las soportarían por necesidad, pero no las emprenderían por gusto. El correo está organizado como las *malle-poste* francesas, y ofrece un medio seguro y rápido de viajar a los que puedan soportar las sacudidas, los choques y el traqueteo de un recorrido largo sin detención alguna».

En la década de los treinta vemos a Borrow, del que ya hemos hablado varias veces, viajando en silla-correo entre Madrid y Sevilla, tanto a la venida como a la ida, en su tercer viaje a España.

En 1854 los servicios de sillas-correo desde Madrid se han generalizado a bastantes itinerarios. Según el *Manual* de Mesonero, hay sillas-correo diarias a los lugares que se indican, con dos plazas en cada silla, y a los precios que también se señalan:

Destino	*Reales*
Badajoz	*375*
Barcelona	*460*
Bayona	*448*
Coruña	*400*
Oviedo	*360*
Sevilla	*440*
Valencia	*300*

Los costes, en unos casos, son iguales a los de la berlina en la diligencia Barcelona, Coruña, Valencia, y, en otros casos, algo superiores, Bayona, Oviedo, etcétera.

Paralelamente al aumento de la velocidad de las diligencias aumenta también la velocidad de las sillas-correo. Según Alzola, en 1859 la silla-correo de Bayona recorría la distancia Madrid-Bayona en sólo cincuenta horas, es decir, que hacía 45 leguas, o 250 kilómetros, en veinticuatro horas.

Paradores, ventas y mesones

Las posadas donde paraban las diligencias para que los viajeros descansaran, comieran y, en su caso, durmieran se llamaban *paradores,* y en las carreras principales estaban bastante cuidadas, con buenas camas, ropa limpia, cubiertos hasta de plata, etc., como se lee que exigían las compañías a los posaderos en el *Manual de diligencias* de 1842. Los viajeros escritores de la época, Ford, Gautier, etcétera, confirman esas como-

didades y atenciones; los costes de los servicios eran: desayuno, 2 reales; almuerzo-comida, 8 reales; comida, 12 reales; cena, 10 reales, y cama, 4 reales.

De las demás instalaciones hoteleras, hoteles y fondas, posadas, mesones y ventas, de nuevo es Ford el que suministra una información más completa, desde su perspectiva británica, naturalmente. De las fondas dice: «La fonda sólo se encuentra en las grandes ciudades y puertos principales, donde se ha impuesto la necesidad de ellas por la concurrencia de extranjeros. Casi siempre tienen anejas una botillería, donde se expenden bebidas de todas clases, y una nevería, donde se sirven helados y pasteles. En la fonda sólo se acomodan las personas, los animales no; pero suele haber cerca una cuadra o una posada modesta, donde se envían los caballos. La fonda está, por lo común, bien provista de todos los artículos con que los sobrios y severos indígenas se contentan; el viajero, al hacer comparaciones, no debe olvidar nunca que España no es Inglaterra».

Como buen inglés, se lamenta de que las fondas no abundan en té, alfombras, etcétera, aunque, en parte, justifica esa mayor austeridad: «En España, especialmente en las provincias cálidas, hay que luchar contra el calor y no contra el frío; por tanto, las alfombras, los tapetes, las cortinas, etcétera, serían un estorbo positivo que dificultaría la ventilación y, en cambio, favorecería de manera intolerable la cría de polillas. Las paredes, por lo general, están sencillamente enjabelgadas; los irregulares suelos de ladrillo se suelen cubrir con una estera de esparto, como se hacía en nuestros palacios en los tiempos de la reina Isabel; completan el parco ajuar del cuarto una cama baja de hierro o madera, sobre ruedas, con bastos, pero limpios, colchones y sábanas, unas cuantas sillas duras y, a veces, un sofá de respaldo derecho, muy incómodo, y una mesa desvencijada. Los precios son moderados: unos dos duros, o cosa así, diarios por persona, incluyendo habitación, desayuno, comida y cena. Los criados, si son españoles, cuestan generalmente la mitad». El coste de la pensión completa, 40 reales, es algo superior al de los paradores de la diligencia, como podemos ver.

Reconoce que últimamente se han realizado mejoras en algunas fondas y anuncia nuevas mejoras próximamente: «En los puertos y en las grandes ciudades situadas en el camino de Madrid, toda la civilización, en lo concerniente a café y cocina, viene de la *belle France*... Hace poco han llegado noticias de Málaga por las que nos enteramos de que se están construyendo algunos hoteles ultracivilizados que han de ser regidos por ingleses, quienes, al parecer, son tan necesarios para reglamentar estas novedades en el Continente como para construir ferrocarriles y vapores. Los cuartos estarán empapelados, los suelos de ladrillo se sustituirán por entarimado, con alfombras encima; se colocarán chimeneas, se pondrán campanillas y otros detalles que seguramente parecerán increíbles a los que recuerden la España de antes».

De las posadas en general dice: »El alojamiento genuinamente español es la posada, que seguramente quiere decir casa de reposo para después de las fatigas de una jornada. Hablando en puridad, el posadero sólo está obligado a dar alojamiento, sal y medios para guisar lo que el viajero lleve consigo o compre, y, en este sentido, difiere de la fonda, en donde procuran comida y bebida».

De los mesones y de los mesoneros escribe: «Otro término casi equivalente a posada es el mesón, que se puede aplicar más propiamente a las hosterías de las ciudades pequeñas y los pueblos que a los alojamientos de los grandes. El mesonero, lo mismo que la ventera, tienen en España mala reputación, y siempre será conveniente, al tratar con ellos, estipular de antemano el precio. El proverbio dice: Por un ladrón pierden ciento en el mesón, y ventera hermosa, mal para la bolsa. Entre los mesoneros es donde se pueden encontrar los ladrones verdaderos y más peligrosos en España, pues no suelen pensar en otra cosa que en el medio de que la cuenta suba más. Bien es verdad que si no fuera por la ganancia no habría muchos que quisieran ser mesoneros, pues en España es uno de los oficios que están mal mirados, por las ideas indias de casta, respecto de sí mismo, limpieza de

sangre, etc., que aún existen».

Pero donde más se explaya nuestro visitante es en la descripción de las ventas, que, aunque con muchos tópicos, merece la pena reproducir:

«Las ventas han sido, de tiempo inmemorial, objeto de burlas, lo mismo de españoles que de extranjeros. Quevedo y Cervantes se extienden en diatribas contra la bellaquería de sus dueños y lo malo de sus aposentos; Góngora las compara con el arca de Noé, y es una comparación muy acertada por la gran variedad de animales que en ellas se encuentran, desde los mayores hasta los más pequeños y, de estos últimos, no ciertamente una pareja, ni de una sola especie».

Hablando en puridad, una venta es una posada aislada en la carretera o salón de caminos, que si no ofrece atractivos físicos, los ofrece, al menos, espirituales, y de ahí el gran lugar que ocupa en todas las narraciones personales y de viajes por España... Muchas de estas ventas han sido construidas en gran escala por los nobles o las comunidades religiosas, dueños de los pueblos o terrenos cercanos, y algunas conservan a cierta distancia el aire de una mansión señorial. Sus muros y torres elegantes se elevan hacia el cielo alegremente, dando idea de algo confortable, y, en cambio, en el interior todo es oscuridad, suciedad y ruina, asemejándose a sepulcros blanqueados. El piso bajo es un espacio común para personas y animales; la parte dedicada a establo suele estar abovedada y es muy oscura y difícil de ventilar, tanto que aun a pleno día cuesta trabajo distinguir detalles. Los pesebres están alineados a lo largo de las paredes, y los arreos de las caballerías se cuelgan en los pilares que sostienen los arcos; una puerta grande que da a la calle conduce a esta gran cuadra; un espacio pequeño en el interior está reservado, y en él entran las personas de a pie o a caballo; no hay criada, ni un mozo que salga a recibir a los huéspedes, y ni siquiera el dueño se muestra obsequioso con ellos».

«Después de haber procurado por el bienestar de sus caballerías, pues el ojo del amo engorda el caballo, el viajero comienza a pensar en sí mismo. Ya hemos dicho que la mayor parte del edificio está destinada al ganado, y otra a sus propietarios. Enfrente de la entrada está, generalmente, la escalera que conduce al piso superior, que es el dedicado al forraje, las aves de corral, los insectos y los viajeros más distinguidos. La disposición de la mayoría de las ventas y posadas es la de un convento, y está calculada para dar cabida al mayor número de huéspedes en el menor espacio posible. La entrada y salida se facilita por medio de un largo corredor, al cual abren las puertas de las habitaciones separadas, llamadas cuartos, palabra de donde debe venir la inglesa *quarters*. Por rara casualidad se encuentra en ellos un mueble ni nada de lo que se necesite; si se quiere algo hay que pedirlo y el hostelero lo traerá. Un puritano rígido se acongojaría por la falta de cualquier artificio mecánico que pueda contener un poco de agua, y para el que, en estas ocasiones, quiera lavarse, lo mejor será que se vaya a la orilla de un río, pero éstos, en el interior de las Castillas, son a veces más difíciles de encontrar que una jofaina de agua».

«La parte del piso bajo, que separa el zaguán del establo, se dedica a cocina y habitación de viajeros. Esta cocina se compone de un gran hogar abierto, por lo general en el suelo, donde se colocan en círculo alrededor del fuego las ollas, pucheros y demás vasijas necesarias... Estas hileras de pucheros están sostenidas por piedras redondas...; encima hay una chimenea alta y ancha, armada con alguna barra de hierro que se utiliza para colgar los peroles de grandes dimensiones; algunas veces hay también fogones y hornillas de mampostería, pero más frecuentemente se usan portátiles, como en Oriente. A lo largo de las renegridas paredes se cuelgan los peroles y pucheros, parrillas y sartenes en hileras desiguales para aprovechar el terreno, pareciendo renacuajos de distintos tamaños, dispuestos para servir a pocos o a muchos huéspedes. Y cuantos más haya mejor; es buena señal, pues *en casa llena, pronto se guisa la cena*—.

«Para los huéspedes distinguidos suele haber un aposento *privado* o se habilita el cuarto de la ventera; esta distinción la hacen con aquellos que se presentan dando mues-

tras de gran cortesía y aparentar llevar bien repletos los bolsillos; pero tales comodidades, fuera de uso, no son propias para un autor o un articulista, y la cocina general resulta preferible a un aposento aislado. Cuando un extranjero entra y saluda diciendo: caballeros, no se molesten ustedes, o indica cortésmente el deseo de tratarlos con respeto, seguramente le será devuelto el cumplido con creces; y como la buena crianza es instintiva en el español, se levantarán y le obligarán a ocupar el mejor sitio. Mayor, ciertamente, será su satisfacción y agrado si el invitado puede hablar con ellos en su idioma y demuestra que conoce su manera de sentir, haciendo circular sus cigarros y su bota entre ellos».

La seguridad en los caminos

Hasta los años cuarenta parece que bastantes bandidos pululaban por los caminos, de Sierra Morena para el Sur principalmente.

Según Mesonero Romanos, en sus *Memorias de un setentón,* en los últimos años del reinado de Fernando VII la seguridad en los caminos era muy problemática: «Conocidos son los nombres de los «Niños de Ecija», «Jaime el Barbudo» y «José María», y otros héroes legendarios de esta calaña, que eran dueños absolutos de carreteras y travesías, y con quien las empresas de transporte, y hasta el mismo Gobierno y la Real Familia tenían necesidad de entrar en acomodos y pagar tributos, a manera de seguro, por no ser molestados, o bien que, indultados alguna vez de las penas merecidas, venían con ciertas condiciones a convertirse en escolta de los mismos viajeros que antes desvalijaban o hacían perecer».

Los desgraciadamente famosos «Niños de Ecija» realizaron sus fechorías en los primeros años del reinado de Fernando VII. Pregonada su persecución por edicto de la Audiencia de Sevilla, fueron apresados, juzgados y ejecutados en 1817 y 1818, y, según las costumbres de la época, varios de ellos descuartizados y puestas sus cabezas y cuartos en los caminos para general escarmiento.

La historia de «José María el Tempranillo es, por el contrario, rocambolesca; bandolero de Sierra Morena, donde, según la leyenda, evita la violencia y el crimen y, a cambio de sus robos y asaltos, protege a los viajeros de otros bandidos de poca monta, después de bastantes años de fechorías es indultado en 1832 por Fernando VII y, sorprendentemente, nombrado comandante del Escuadrón de Protección y Seguridad Pública en Andalucía, como nos relatan Quirós y Ardila en su libro *El bandolerismo andaluz.*

En ese libro se lee una interesante información sobre la seguridad en los caminos, que publicó la *Gaceta* de Madrid por cuenta de la Compañía de las Reales Diligencias, y que salía al paso de informaciones alarmistas de la prensa de París sobre asaltos a las diligencias españolas; según la nota, desde el uno de enero de 1830 hasta mitad de 1832, las Reales Diligencias habían realizado 3.788 expediciones, en las seis líneas que explotaban en toda España, y el número de asaltos había sido de 22, es decir, uno por cada 172 viajes, sin que en ningún incidente de estos hubiesen ocurrido daños personales a ningún viajero.

De esta opinión más tranquilizadora es nuestro amigo Ford, cuando escribe: «Este verano unos cuantos amigos nuestros han hecho varias excursiones, a caballo y en coche, por rincones de la Península verdaderamente sospechosos, sin escolta de ninguna clase y sin armas, y no han tenido la buena suerte de encontrarse con ningún ladrón; realmente hay que reconocer que las historias de frailes y bandidos se refieren más al pasado que al presente».

De 1833 a 1840 la inseguridad en los caminos provenía de la situación de guerra civil por la que pasaba el país; partidas armadas, tanto carlistas como liberales, según por dónde se viajara, podían dar un buen susto al pacífico viajero. Antes hemos reproducido un párrafo de Borrow, que se une, cerca de Lugo, al correo protegido por soldados ante el temor a las partidas carlistas que operaban en Galicia.

Al terminar la guerra civil, unos años después de 1844, se crea la Guardia Civil, que erradica el bandolerismo de campos y caminos. Los tricor-

nios aseguran, desde entonces, el libre paso por todos los caminos, tanto principales como secundarios.

Terminemos ya estas líneas sobre los viajes por carretera en la primera mitad del siglo XIX; quizá su mejor colofón sea este párrafo, el último que copiamos, de Richard Ford:

«De las muchas falsedades que se han dicho sobre España, ninguna más repetida que la referente a los peligros y dificultades a que se supone expuesto el viajero. Este país, el más romántico, típico y característico de Europa, puede visitarse de parte a parte, por mar y por tierra, con facilidad y seguridad, como lo saben todos los que han estado en él. La falta de sentido de las críticas de los ingleses de baja estofa, que nunca la han visto, predispone con sus relatos a los turistas pusilánimes; los barcos son regulares, los correos y diligencias excelentes, los caminos pasaderos y las mulas muy seguras; además, las posadas han aumentado y los ladrones han disminuido tanto que se necesita mucha ingenuidad para ser engañado o robado».

BIBLIOGRAFIA

GUTIERREZ, A.: *Manual de diligencias.* Madrid, 1842.

MINISTERIO DE FOMENTO: *Memoria sobre el estado de las Obras Públicas.* Madrid, 1856.

M. J. Larra. Colección de artículos escogidos. Barcelona, 1885.

ALARCON, P. A. DE: *Ultimos escritos.* Madrid, 1891.

ALARCON, P. A. DE: *Un viaje por España.* Madrid, 1892.

ALZOLA, P.: *Las obras públicas en España. Estudio histórico.* Bilbao, 1899.

Obras de D. Ramón Mesonero Romanos, (III y V). Madrid, 1967.

BORROW, G.: *La Biblia en España.* Madrid, 1970.

BERNALDO DE QUIROS, C., y ARDILA, L.: *El bandolerismo andaluz.* Madrid, 1973.

FORD, R.: *Las cosas de España. Madrid, 1974.*

José I. Uriol Salcedo.



Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (Promoción 1953), doctor ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (1960), licenciado en Ciencias Económicas por la Universidad de Madrid (1964). Diplomado en Organización y Métodos de la Secretaría General Técnica de la Presidencia del Gobierno (1958), curso de Economía de Transportes en el Ministerio de Travaux Publics de Francia (1963), diplomado en Evaluación Económica de Proyectos por el Economic Development Institute del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (Banco Mundial, Washington, 1965). En la actualidad es inspector general del MOPU. Es autor de diversas publicaciones sobre «Fiscalidad de los transportes por carretera», «Rentabilidad de las inversiones», e «Historia de los transportes».