LAS COMUNICACIONES: RED DE CAMINOS, VENTAS Y POSADAS

Ramón Sánchez González
Universidad de Castilla-La Mancha

La situación particular de La Mancha en la zona centro de la Península Ibérica, la condición de zona de tránsito entre la Meseta, Andalucía o Levante, su proximidad a la capital del reino, Madrid, centro neurálgico del país e incluso el hecho de que durante algún tiempo otra urbe, Toledo, ostentara esa condición rectora de la política al configurarse como sede de la Corte, ha determinado históricamente que sus vías de comunicaciones hayan sido mudos testigos de muchos de los acontecimientos influyentes en el devenir histórico de España.

A nadie se le escapa la trascendencia que las comunicaciones juegan en el desenlace de cualquier conflicto armado, y no lo fue menos en la guerra de la Independencia. La calidad del firme de los caminos, la proximidad o alejamiento de núcleos de población, lo escarpado del terreno por donde discurre, las obras de ingeniería –puentes sobre todo- que sustentan algunos tramos, la dificultad de sortear puertos de montaña... se convierten en factores determinantes del éxito o del fracaso.

No obstante, la situación de la red viaria de la época responde a una realidad estructural que supera con creces el estrecho marco coyuntural que pudo suponer el conflicto contra la Francia imperial y que, con los lógicos cambios, permaneció con una serie de rasgos comunes que permite a los expertos establecer un claro gozne de separación al abordar esta cuestión y es la aparición del ferrocarril, lo que permite establecer una clara distinción con un antes y un después marcado precisamente por el establecimiento de la red ferroviaria.

La infraestructura viaria posibilitó durante siglos el tránsito de personas, de mercancías, de ideas, a pesar de las múltiples limitaciones que condicionaron su existencia. La Península Ibérica no era precisamente un territorio propicio para facilitar las comunicaciones que unían o aislaban a los pueblos. Su orografía accidentada, los numerosos pasos de montaña, la climatología heterogénea cargada de contrastes donde las lluvias, nevadas, heladas, convivían con el calor, la sequedad, el polvo, constituían una serie de elementos que tradicionalmente se convirtieron en un freno a su desarrollo.

Reconociendo que las vías fluviales navegables representaban el medio más rápido y barato de transporte, las peculiaridades orográficas de la Península Ibérica, así como el régimen de lluvias y el clima, impedían que la red hidrográfica permitiera esta modalidad de transporte, lo cual supuso, en la práctica, que todas las posibilidades en las comunicaciones y en el transporte interior se centraran o, casi para ser más preciso, se limitaran al transporte terrestre. Es innegable que la naturaleza imponía unas restricciones insoslayables a la hora de propiciar o dificultar las comunicaciones, pero también lo es que la acción política, en un afán de asegurar las comunicaciones entre la capital del reino y el resto de regiones, en especial las periféricas, o la militar para garantizar una rápida y eficaz movilización de los ejércitos, sin perder de vista que la actividad humana también puede contribuir decisivamente en configurar espacios aislados o espacios conexionados entre si, configuran una amalgama de determinantes que ayudan a entender su diseño y su relevancia. Llama, con todo, la atención o cuando menos se tiene la impresión de que se desdeña, al decir de los especialistas, la consideración de las comunicaciones como un factor clave en el desarrollo económico, un elemento vital para la utilización del comercio como un medio integrador y al mismo tiempo equilibrador de las diferencias regionales.

La España de los inicios del Ochocientos, o lo que es lo mismo, la del Antiguo Régimen, está caracterizada por una concepción radial del sistema de comunicaciones, con Madrid, capital del Estado como núcleo central alrededor del cual se vertebra todo el conjunto.

Si miramos hacia el pasado y nos retrotraemos en el tiempo, parece obligado remontarse a la Hispania romana como punto de partida de su diseño. Más de dos milenios nos separa de aquella época pero el sistema de comunicaciones creado por los romanos sigue estando, con las lógicas modificaciones, en la base del actual trazado. Incluso, otras vías de tránsito como las Cañadas Reales, a través de su peculiar red pecuaria, tuvieron mucho que ver con el diseño de la Antigüedad, compartiendo grandes trayectos. Pero no es lugar ni momento para hablar de esa época ni de otras vías célebres como la vía de la Plata o la ruta jacobea, que desempeñaron papel destacado en nuestra historia.

Diferentes repertorios y guías -(Villuga (1546), Meneses (1576) para el XVI; Cottogno (1608), Miselli (1684) para el XVII)- con sus detalladas descripciones nos permiten conocer la red viaria en la España de los Austrias, caracterizada por la persistencia de ciertos ejes fundamentales de origen romano o medieval -vía de la Plata, vía Augusta o Hercúlea, Camino Real Toledo-Córdoba, Camino de Santiago-, acusados contrastes regionales en su distribución consecuencia del desarrollo urbano y la pujanza comercial, significativos vacíos camineros en zonas como Pirineos, cordillera cantábrica, Montes de Toledo o Sierra Morena, escasez de rutas litorales consecuencia de la morfología del terreno, suplido por la navegación de cabotaje. En el Seiscientos tendrá lugar una pérdida de efectivos en la red caminera respecto a la centuria anterior, circunstancia que probablemente haya que relacionar con la tan debatida "crisis del siglo XVII", y se siente de forma acusada la conversión de Madrid en capital del reino y sede de la Corte, lo que supone un incremento en las comunicaciones con destino y origen en la ciudad del Manzanares que corre paralelo a la pérdida de importancia y a la decadencia de otras ciudades, siendo a este respecto muy reveladora la situación de Toledo, hasta entonces el gran centro o la de Medina del Campo, principal núcleo de comunicaciones.

En el Setecientos va a tener lugar una significativa transformación en la estructura de las comunicaciones. El Estado pasará de una actitud de inhibición, característica de los siglos precedentes, a un

activo intervencionismo que se concretará en una política constructiva de nuevos trazados -cuya plasmación más evidente serán los caminos pavimentados-, en una financiación más cuantiosa, en la creación de organismos profesionales y administrativos competentes, en una planificación de carácter más general mirando al conjunto de la nación más que a redes regionales concretas. En esta línea de actuación habría que situar la *Instrucción de Intendentes* de 4 de julio de 1718, el interés demostrado por personalidades de la vida política como Jerónimo Uztáriz, José Campillo o Bernardo de Ulloa, la *Ordenanza de Intendentes* de 1749, la *Instrucción de Caminos* de 1761, año en el que por Real Decreto de 10 de junio se fija el sistema radial de la red, un modelo que perjudicó a la caminería transversal que permanecerá en el olvido y cuyo resultado más llamativo es que su entramado perdurará hasta hoy, la creación de la *Superintendencia General de Caminos* que durante el tiempo que estuvo bajo la dirección del conde de Floridablanca desplegó una intensa actividad constructiva, sin parangón hasta entonces. Años después con la instauración de la Inspección General y la Escuela de Ingenieros de Caminos (1802) se daría un nuevo impulso a la red viaria, de tal suerte que en la primera década de 1800 se construyeron aproximadamente 1.200 kilómetros, concretamente en 1808 España contaba con 3.200 km de carreteras pavimentadas de las que un tercio se habían hecho en esa década. La mayoría de carreteras generales en detrimento de las transversales que tendrán que esperar, al igual que las provinciales, hasta 1855 para que se les preste atención.

A la hora de singularizar el siglo XVIII es común atribuirle el epíteto de siglo de las reformas, en particular al referirse al reinado de Carlos III, aunque a decir verdad, ni se dieron en tan dilatado margen de tiempo, ni fueron tantas y las que sí se llevaron a efectos parece obligado introducir matizaciones para ponderar en su justa medida el alcance de tales reformas. No obstante, es cierto que en esa centuria hubo momentos de cierta profundización, o al menos se intentó. Unas novedades que no todos los políticos acogieron con el mismo entusiasmo; Floridablanca fue uno de los más fervientes defensores e impulsores de las transformaciones, pero Gaspar de Jovellanos cuestionaba que se dejara de lado la red secundaria, vital para la comercialización de los productos campesinos. Hitos importantes en el proceso de cambio propiciado por la monarquía borbónica fueron, entre otros, la mejora en la señalización vial, la apertura de pasos de montaña (Guadarrama) o el empeño por revitalizar las comunicaciones entre Madrid y la cornisa cantábrica. Tuvo lugar un incremento del ritmo constructivo que llegará hasta las primeras décadas del XIX pero que se verá seriamente amenazado por los efectos destructivos de la guerra de la Independencia, de tal suerte que los años posteriores al conflicto fueron de restauración de lo destrozado más que de nueva creación.

Santos Madrazo, uno de los máximos expertos en transportes y comunicaciones de la España del Antiguo Régimen y cuyos trabajos seguimos en la elaboración de este capítulo, en un artículo que lleva el significativo título de *"Reformas sin cambio…"* intenta poner en su justo lugar, de una forma crítica y documentada, las verdaderas aportaciones de Carlos III a las comunicaciones y al transporte y su mitificada reforma de los caminos. Parte de lo que llama dos evidencias: la identificación de carreteras y tráfico y dar por hecho que se construyeron en ese reinado muchos y buenos caminos. En cuanto a la extensión, el primer tramo de camino real, carretera o camino pavimentado –tres acepciones de idéntico significado- se construyó entre julio de 1749 y octubre de 1750, 16 km entre Guadarrama y El Espinar. De acuerdo con la cronología establece un inicio brillante (1749-1752) y un pujante final (1800-1808). Si se observa la extensión de la red no encuentra razones para enfatizar sobre los caminos reales. Por otro lado, afirma

que la extensión de la red *"no es válida por exagerada"*. La pavimentación de los caminos comienza, como ya se ha dicho, en 1749, su objetivo era *"edificar rutas majestuosas"* que comunicaran Madrid con las provincias, o lo que es lo mismo *"la autoridad central con los agentes periféricos"*. Era una idea inspirada en la caminería de época romana y pretendía imitar el modelo francés, adoptando un patrón que entiende equivocado. Se hacen carreteras de 19,5 metros de anchura con unos firmes a base de cimientos de piedras y varias capas de tierra, arena y piedra menuda, rematadas con losas. No obstante se cometieron errores técnicos "de bulto". Valora los costes como un despilfarro y muchas iniciativas que se quedaron en meros proyectos. En suma, afirma que el programa ilustrado se saldo *"en unas construcciones escasas, acompañadas de desaguisados técnicos y pagadas por unas clases que … tenían bloqueado … el acceso a las rutas que ellas mismas financiaban"… "Carlos III y sus gobiernos querían alcanzar un progreso económico y un cambio social a base de introducir reformas en las infraestructuras del transporte… su programa tenía una formulación simple: los caminos eran una base importante para el crecimiento económico; con una buena dotación viaria del espacio se integrarían los circuitos de intercambio; se amortiguarían los desequilibrios regionales de precios; se comercializarían mejor los excedentes…; y todo ello generaría una mayor demanda campesina…, más utilidad, más riqueza, más felicidad"*.

Un hito importante en esta época fue la apertura del paso de Despeñaperros con el subsiguiente desvío de la ruta clásica, el Camino Real de Toledo a Córdoba, -exhaustivamente analizado por Manuel Corchado Soriano quien señala los diferentes itinerarios, trayectos y servicios de hospedaje- con las inevitables consecuencias que tal decisión llevó implícitas. Esta ruta inicia su construcción en 1779 y se vio facilitada por la repoblación efectuada en la zona de Sierra Morena y por la gradual pérdida de importancia de ambas ciudades en beneficio de Madrid y Sevilla. Sustituyó a la tradicional ruta de acceso a Andalucía. Para la zona del valle de Alcudia, estudiada por Francisco Gascón, su abandono supuso una pérdida en su dinamismo sólo recuperada coyunturalmente con los avatares de la guerra de la Independencia y los posteriores enfrentamientos carlistas. Por otro lado favoreció el fenómeno del bandolerismo. También supuso una disminución del número de ventas.

La actividad política y las iniciativas gubernamentales encaminadas a mejorar las comunicaciones se dirigían hacia los tres tipos de redes que tradicionalmente existieron: la pavimentada de carreteras, la postal y la de caminos de tierra.

La red pavimentada tiene dos fechas dignas de recordar, 1749, primera carretera española, y 1761, inicio de una red radial de caminos con revestimiento de su firme. A partir de aquí se comienza una mejora en las condiciones y en la intensidad de la circulación. Política llevada a cabo por la monarquía borbónica "ilustrada": apertura de nuevas rutas, introducción de una nomenclatura o diferencias entre ellas, fijación de trazados, mejora de los firmes en las vías antiguas, desarrollo de las obras públicas que va a propiciar una diversidad de rutas con nuevos trayectos caracterizados por la calidad de los firmes y la intensidad de los tráficos. Estas novedades irán acompañadas de una inspección de las rutas a cargo de ingenieros civiles y militares, una cartografía actualizada y asociada a la estadística, una nueva forma de financiación para construir, reparar y conservar, una demanda política y una función eminentemente económica. Se trata de una red en la que prima la naturaleza administrativa postergando su función económica, insuficiente, con una débil integración de los circuitos de cambio, con la existencia de aislamientos y con la típica red en espina de pez. No obstante el periodo 1750-1850 fue muy dinámico y las rutas pa-

vimentadas, a pesar de sus defectos, contribuyeron a mejorar el transporte, incrementando el flujo regular de viajeros, un cambio en las posadas, una transformación de la naturaleza de los peajes, facilitan el abasto de Madrid y la expedición de servicios desde la capital, *"colaboran y reflejan otros cambios cualitativos del nacer, vivir, conocer…"*

La posta se ha definido como un servicio público fundamentalmente de correos, preferentemente cartas y correspondencia oficial, –sin excluir la privada– aunque también podía ocuparse del traslado de dinero o paquetes e incluso de personas, todo ella a través de tres modalidades, a pie, a caballo o sobre ruedas. Básicamente la red de postas puso su atención primordial en el tráfico de noticias, en la correspondencia, un servicio vital para cualquier Estado, más que en los pasajeros, y hacia ella confluyeron los mayores esfuerzos. En el Antiguo Régimen tiene una organización centralizada en la que los correos siguen itinerarios radiales a partir de la capital. A través de las rutas postales la Administración política traslada las órdenes a sus súbditos, en forma de despachos reales o correspondencia pública y recibe la información de los diferentes territorios que la componen. Con todo, no es la exclusiva beneficiaria pues también hacen uso de ella las elites sociales, únicas que podían hacer frente a sus elevadas tarifas. En 1720 se publica un *Reglamento* que deja bien a las claras el diseño centralizado con seis ejes casi coincidentes con las seis carreteras radiales que se crearán posteriormente. En su organización jugaban un papel destacado las postas o relevos, situados cada tres leguas aproximadamente, y que eran los lugares donde se cambiaban los caballos. Tramos regulares debidamente establecidos con el objeto de ganar tiempo y prestar un servicio lo más rápido posible.

Su diseño como un trazado centralizado ya aparece en los itinerarios seguidos por los correos oficiales en el siglo XVI y es objeto de cartografía en los mapas: Villuga, Meneses, Cottogno, Miselli, Escribano, Espinalt, Ayala, Cabanes. El trazado Toledo-Córdoba, debido a la fuerte atracción de Madrid, queda desplazado por otra vía que pasa por Aranjuez , sigue por Valdepeñas para entrar en Andalucía, lo que implicó dejar a Toledo prácticamente incomunicado. Madrazo considera la red postal privilegiada e irremplazable y a pesar de los cambios subsistirá, se reforzará y se transformará en la red pavimentada. Sintetiza este aspecto afirmando que "los cambios en la organización postal y el aumento de los relevos y administraciones postales durante el siglo XVIII y primera mitad del XIX" van a confirmar el tradicional sistema irradiante y el esquema en espina de pez con nuevos esquejes arborescentes, la carencia de rutas postales fáciles entre las provincias y regiones –excepto Madrid- y el arcaísmo y la ausencia de una red nacional.

Las diferentes líneas de postas venían determinadas en función de la dotación que tuvieran de personas, animales y servicios y combinando estos elementos podría hablarse de posta "montada" o "regalada", de "línea" o "carrera montada", de postas "a la ligera" o "en ruedas", cuyos detalles no parece adecuado entrar en ellos.

El ramo postal en España en 1800 rondaba el medio millar de postas con relevos que oscilaban, según el tipo, entre los 16 y los 22 kilómetros y con un trazado similar al que posteriormente adoptará la red viaria española.

Los caminos térreos, de piso o firme natural, constituyeron durante siglos las vías más usuales y su extensión abarca miles de kilómetros. Desde finales del imperio romano hasta bien entrado el siglo

XVIII, la malla de comunicaciones española estuvo formada *"por un conjunto de caminos de tierra, todos sensiblemente equivalentes"*. Madrazo la define como una *"red térrea, densa y descentralizada"*. Por ellos circularon carros, caballerías que hicieron posible los intercambios y miles de carreteros, arrieros y galereros. Estrechamente ligados al mundo campesino, reconocerlos es complicado por cuanto en los inventarios ruteros su nomenclatura se concibe en función de los puntos de salida y llegada. Aparte caminos internos dentro de los términos municipales para usos agrarios, los trazados que comunican a unos pueblos con otros suponen más de 200.000 km.

El mantenimiento y la conservación del tejido caminero, cuyo estado era deficiente al verse muy afectado por las condiciones meteorológicas que determinaban la situación del firme en función de la estacionalidad (invierno, frío, barro, niebla…; verano, calor, polvo), estuvo durante siglos en manos de las autoridades locales, o para ser más precisos de los propios vecinos en quienes recaían no solo las contribuciones en forma de sisas o repartimientos para financiarlas, sino también la obligación de construir puentes o de adecentar los caminos, algo cuyo cuidado se extremaba si el camino era objeto de un trayecto por el que pasara el rey o la familia real. El Estado se desentendía del asunto que dejaba en manos de los municipios, saturados de impuestos y poco propensos a estos negocios, lo que explica la gran cantidad de puentes derruidos que no se restauraban o las frecuentes rivalidades entre localidades excusando su colaboración al entender que correspondía al lugar inmediato; tampoco colaboraban monasterios, obispos y señores jurisdiccionales en la conservación o construcción de caminos a pesar de que en ocasiones disfrutaban de derechos de tránsito.

Precisamente, los derechos de tránsito y barreras aduaneras constituyen otro elemento clave para entender las peculiaridades de la red viaria española. Según S.Madrazo en 1780 había 563 portazgos, pontazgos y barcajes para Galicia, León y ambas Castillas. Quienes detentaban esos derechos de paso –Estado, nobles, eclesiásticos, municipios- encontraban en su aplicación una fuente de recursos adicionales que curiosamente, y al decir de los expertos, no revertían de forma prioritaria -sí de manera secundaria-, sobre los usuarios para mejorar las comunicaciones, lo cual contribuía a obstaculizar los intercambios y frenar el comercio. Era además habitual que los titulares cedieran los arrendamientos a otras personas. Las barreras aduaneras, durante siglos regalías de los reyes y por tanto modificables sus tasas al antojo de los monarcas, sufrirán un profundo y beneficioso cambio con la instauración de la dinastía borbónica y la implantación de los conocidos Decretos de Nueva Planta, que eliminó numerosas fronteras interiores y que permitió que, salvo excepciones muy concretas –lanas o seda en rama– la circulación de mercancías quedara libre de trabas internas, lo cual se advierte como una decisión política centralizadora o unificadora, que provoca una medida económica orientada más a regular el comercio que a mantener un instrumento fiscal cuyo fin último fuera engordar las arcas estatales.

Múltiples y variadas, llenas de contrastes, eran las formas en que se podían recorrer los caminos. Todas tenían cabida, desde las más rudimentarias como eran, sin duda alguna, los recorridos a pie hasta las más sofisticadas para la época como fueron las diligencias. Viajar solo y a pie no era recomendable, no sólo porque parecía poco honorable sino también por el riesgo de no ser recibido en las posadas o por la inseguridad de caminos. Por eso peregrinos, soldados, estudiantes, frailes, emigrantes y otros viajeros a pie lo solían hacer en compañía de arrieros, éstos transportaban el equipaje y el viajero iba en mula más cómodo y libre. Frente al inconveniente de la lentitud estaba la ventaja de la seguridad y la compañía.

Antes y durante el XIX para efectuar un largo recorrido lo mejor era alquilar una mula y hacerse acompañar por un servidor, con una variante consistente en comprar la mula y alquilar los servicios de un criado o mulero. "Viajar por arrobas" era una modalidad por la que el pasajero no alquila el animal sino que se coloca como parte de la carga, y paga en razón de su peso, como si fuera una mercancía. Había también la posibilidad de viajar por la posta a caballo, medio veloz (100 km./ día) y muy caro (2 rs./ Km.).

En cuanto a los vehículos se introducen mejoras técnicas, consecuencia de los avances en la metalurgia, dando mayor relevancia al hierro en las ruedas o en los ejes, mayor comodidad mejorando la suspensión, colocación de cristales o cortinas en las cajas. Los tipos más utilizados –arrinconados ya las sillas de mano y las literas- fueron el "coche de colleras", con capacidad para cuatro individuos, de cuatro ruedas, arrastrado por seis mulas colocadas por parejas. Fue sin duda el más frecuente hasta la aparición y difusión de la diligencia. Recorría unos 50 kilómetros diarios y era conducido por dos personas (mayoral y zagal) encaramados en el pescante. Resultaba muy caro. Otra modalidad destacada era la galera o largo carromato sin muelles con ruedas, con laterales compuestos de esteras y con una red de esparto en la parte inferior. Barato, suele ser de cuatro ruedas, tirado por ocho mulas y su desarrollo alcanzaba los 40 kilómetros día. Su capacidad oscila entre la docena y la veintena de pasajeros, en función de la mayor o menor incomodidad que estén dispuestos a padecer, todavía aumentada si compartían con espacio con mercancías.

"En el tránsito del XVIII al XIX se divulgan otros vehículos como la berlina, la calesa el birlocho, el landó, el faetón etc….comienzan siendo coches de empaque, de 2-4 ruedas, 2-4 asientos y tirados por 2-4 caballerías"… "Coches con menores pretensiones caso de los volantes, calesnes, cabrioles, tartanas, etc. Las diligencias convivirán con todos estos vehículos, además de con los carros y carretas destinados al transporte de mercancías, sin olvidar la silla de posta. A partir, sin embargo, de la tercera década del siglo XIX, la diligencia se convierte en el carruaje por excelencia de las carreteras españolas". Considerada "la reina de los caminos" debido a su confort, al número de asientos y a la infraestructura puesta a su servicio, se establece definitivamente en 1816. Con anterioridad los primeros servicios regulares de transporte correspondieron a los carreteros, caleseros y arrieros que a título particular o por encargo de su Ayuntamiento ponían en contacto los pueblos con las capitales de provincia, así como las ciudades y villas importantes con una capital regional o con Madrid.

No se puede olvidar la trascendencia de carros y carretas para el transporte de mercancías. Los carros utilizan ruedas de radios, llanta de hierro y clavos de resalte para lograr mayor adherencia. Su tipología y su capacidad de carga era muy variada. Los arrastrados por bueyes avanzan unos 16 km diarios y los de mulas más del doble. La caballería mayor (caballo, yegua, mulas y machos) cargaba unos 120 kilogramos y la caballería menor (asno, burra, borrico) una tercera parte menos. La imagen de recuas o reatas de mulas y asnos cruzando la Península en todas direcciones resultaba familiar. Desde los Reyes Católicos hasta 1836 existió la Real Cabaña de Carreteros cuyos fines fundamentales se dirigían a la protección del sector mediante la concesión de privilegios, que iban desde la exención tributaria al disfrute de pastos. Su presencia, sin embargo, no significó que el tráfico estuviera perfectamente atendido.

Oficios o profesiones estrechamente vinculadas al transporte carreteril en la España del Antiguo Régimen fueron los arrieros y los carreteros. Arrieros que, como hemos visto, con recuas de mulas alqui-

laban sus bestias y sus servicios para transportar productos a través de caminos de herradura. En virtud de los circuitos que recorrían se diferenciaba entre arrieros ordinarios –atendían el comercio entre pueblos próximos y la ciudad-, los que cubrían circuitos interregionales en un radio de 50 km. y los que realizan largos recorridos cruzando provincias y regiones. En cuanto a los carreteros se podían diferenciar entre los profesionales y otros que temporalmente se ocupaban en esta actividad como complemento de su dedicación principal. Las dos modalidades más frecuentes fueron la del transportista-comerciante, compra un cargamento para venderlo, y la del transportista a sueldo también conocido como trajinero o trajinante, que se limitaba a trasladar mercancías que no eran suyas. Con la aparición de la diligencia adquieren protagonismo ciertos oficios. El mayoral era el responsable del vehículo. Sus principales cometidos eran tener limpio y engrasado el carruaje, reconocer los ejes, regar las ruedas cuando hacía calor, sujetar los equipajes, comprobar los frenos, colocar los faroles y reparar las averías. En los lugares de descanso se ocupaba de la alimentación y limpieza de las caballerías y del alojamiento de los viajeros. Rellenaba una hoja con los nombres de los pasajeros y los encargos. En sus manos estaba la seguridad de los viajeros dado que conocía el itinerario con sus sitios peligrosos, debía extremar la precaución al conducir de noche o al entrar en las poblaciones a una velocidad adecuada, nunca al galope. El zagal era su ayudante e iba sentado a su lado. Su cometido fundamental estaba centrado en las caballerías ya fuera para controlar que en las paradas los relevos se hicieran con rapidez o jalearlas durante el trayecto para llevarlas al ritmo apetecido. En ocasiones iba un tercer operario, llamado delantero, montado sobre la caballería izquierda de la primera pareja y que por lo arriesgado de su oficio también era conocido como el "condenado a muerte".

Determinar la duración de los viajes o, lo que es lo mismo, la velocidad de los medios de transporte no es una cuestión baladí. En realidad era imprevisible por factores tan dispares como las condiciones meteorológicas, las incidencias (una avería mecánica o un asalto en todo regla de bandoleros y delincuentes) o la disponibilidad de los relevos, en el caso de las postas.

Según el *Itinerario Español o Guía de Caminos* de José Matías Escribano (1775) donde señala cientos de itinerarios, de ruedas o de herraduras, los trayectos solían hacerse en dos etapas diarias; la primera, desde la madrugada hasta la hora de comer, y la segunda, hasta la puesta del sol. Lo habitual, antes de 1818, era avanzar una legua a la hora ya fuera en posta de ruedas, en coches de caminos o en carruajes alquilados. No obstante, llama la atención que Melchor de Jovellanos afirme que "la celeridad de las marchas ofrece los objetos a la vista en una sucesión demasiado rápida para poderlos examinar". Con todo, habría que diferenciar el tipo de vehículos, pues de la galera era proverbial su lentitud, e incluso de los viajes reales se destacaba su tradicional pasmosidad. Hubo momentos en los que se viajaba de noche con la amenaza latente de la falta de visibilidad, paliada con faroles de velas encendidas, y la obligada lentitud de marcha. En última instancia el aumento de la velocidad será un corolario inevitable de la mejora de la red de carreteras, de la aplicación de avances técnicos en los medios de transporte y de la modernización de los servicios adyacentes.

Tanto las peculiaridades de la propia red viaria como los numerosos derechos de tránsito explican que un rasgo definidor del transporte fuera su carestía. Tantos peajes como salpicaban la malla caminera no podían menos que encarecer el trasiego de personas y mercancías. Sin embargo, dentro del elevado precio medio había circunstancias muy particulares que lo modificaban, tales como el transporte de mo-

nedas, que exigía una escolta, la propia climatología o la zona por la que se transitara, llevándose la palma en este sentido los viajes reales que dejaban casi endeudadas a las poblaciones por un tiempo. Es cierto que la implantación de algunas tasas buscaba precisamente regular el sector e impedir fuertes vaivenes en los precios.

Los precios de los transportes, con independencia de la modalidad seleccionada, eran inasequibles para amplios sectores de la población. Alrededor de 1800 la tarifa de un viaje en vehículo solía salir por una media de 10 reales el kilómetro, una cantidad asequible a pocos bolsillos. Sin embargo, existía toda una gran variedad de tarifas y precios en función de si se trataba de un contrato con un particular, del tipo de coche utilizado –las diligencias serían muy caras-, de la modalidad de desplazamiento... Altos costes del transporte con variaciones estacionales muy rigurosas que, a veces, duplicaban sus precios.

Íntimamente asociados con los transportes y las comunicaciones van los sistemas de hospedaje, cuyo conocimiento nos es muy conocido a través de los numerosos relatos de viajeros excesivamente rebosantes de subjetividad, cuando no de tópicos, algunos reales y otros sin demasiado fundamento, más acentuados cuando se trata de viajeros foráneos llenos de prejuicios y a veces en busca del tipismo español. Igualmente la literatura nos ofrece numerosas muestras de que, como género de ficción, en ocasiones sus narraciones están bastante distantes de la verdad.

Mesones, posadas y ventas son términos que, aunque desde el punto de vista semántico con frecuencia se les atribuye un mismo significado al fijar la atención en el elemento común de ser formas de hospedaje, en realidad constituyen establecimientos distintos, tanto en la actualidad como en épocas pretéritas. Las ventas solían asociarse con lugares ubicados o bien en las afueras de las ciudades o bien en mitad del campo –siempre en caminos de tránsito– mientras que posadas y mesones eran más propios, aunque no exclusivos, del interior urbano. Todas ellas compartían la idea de servicio de alojamiento a personas y caballerías, una respuesta a la necesidad de descanso y de aprovisionamiento para los caminantes y sus bestias.

Las ventas, con el protagonismo seductor para el imaginario colectivo que Miguel de Cervantes les confirió en su inmortal *Don Quijote de la Mancha,* constituyen una de las señas de identidad más arraigadas. Para muchos consideradas lugares peligrosos donde pululaban truhanes, donde corría el vino con abundancia, proliferaban los juegos de azar, se desnudaban las espadas por cualquier lance, la promiscuidad campaba a sus anchas... En suma, toda una sarta de estereotipos que, si bien no deben desdeñarse, tampoco parecen adecuados por cuanto que presentan una realidad desdibujada, ajena a lo que realmente fueron.

Fueron construidas a partir de los Reyes Católicos y desde el principio se dictaron unas disposiciones legales para fomentar su creación, como la exención de impuestos y la donación de terrenos para su construcción y abastecimiento, en particular para las que estaban ubicadas a más de una legua de lugar poblado.

La distribución de las ventas suele mantenerse a lo largo de los siglos –sirva como indicador la prolija toponimia de ventas, ventillas o ventorros- aunque se verá afectada por modificaciones en los itinera-

"Mapa del estado y carreras para el giro de la corresp." General, procedente de la Admin. Pral. De Correos de Guadalaxara, establecidas por su Adminr. Dn. Antonio García de la Plaza en la época de nra. Gloriosa insurrección; desde el 6 de septiembre de 1809 hasta 1º de Junio de 1813, en que sefixó en la Capital por estar libre de enemigos. Biblioteca Nacional. Madrid.

rios, como sucedió con la pérdida de importancia del trayecto a Andalucía por el valle de Alcudia a favor del puerto del Muradal, tal como apunta Corchado. Nos son conocidas a través de múltiples fuentes: los *Repertorios* de Villuga y de Meneses; las *Relaciones Topográficas* de Felipe II, los *Diccionarios Geográficos* de Miñano (1826-1829) o de Madoz (1845-1850); la literatura: Cosme de Médicis, Gran Duque de Toscana, viajó por España en el s.XVI; Santa Teresa en sus *Fundaciones* menciona dos, una en Malagón y otra en Almodóvar; Cervantes sitúa en la venta del Molinillo, en el valle de Alcudia, el encuentro de Rinconete y Cortadillo, amén de su reiterada presencia en el inmortal *Quijote*. A título de muestra, Corchado fija las siguientes en el trayecto Toledo-Córdoba: venta de Diezma, Juan de Dios o Guadalerza, Darazután o de En medio, Zarzuela (las 3 de Yébenes); a partir de Almodóvar, Tartanero, Molinillo, de la Inés o del Alcalde, Tejada, Herrero o San Serafín, Guadalmez, Nuevas, de la Cruz, de los Locos, de Orán, Fresnedillas, Dos Hermanas, del Fresno, Navahonda, Aguadulce; (Pasado Adamuz) Maladrigo; Puente de Alcolea, Del Montón de Tierra.

Para M. García de la Torre, las ventas proliferaban en aquellos lugares en donde las distancias entre los núcleos de población eran mayores y en donde la climatología, con los rigores del calor o del frío, según la temporada, hacían perentoria la necesidad de lugares donde descansar y hacer acopio de alimentos, tal como sucedía en La Mancha. Por otro lado, la frecuencia de ventas se incrementa en la medida en que se aproximan a las ciudades por su condición de etapas en los itinerarios o de fin de trayecto en otros casos. Pensemos en Toledo, que en una legua a la redonda contaba con más de cincuenta ventas. Apunta también la idea de que la intensidad del tráfico comercial, del correo y del tránsito pasajeros eran determinantes de su mayor o menor presencia.

El prototipo de venta lo podemos identificar con un edificio de tres naves unidas bajo una sola cubierta y portal abierto con bancos de mampostería para uso de los viajeros que llegaran a guarecerse de noche estando cerradas las puertas. Constaba de una cocina para guisar y para calentarse, una o varias estancias para dormir los pasajeros, pajar, granero, amplia cuadra y habitaciones de los venteros. Solía completarse con un zaguán y un patio vallado donde se dejaban los carruajes y que solía albergar un pozo de agua con sus pilas de abrevaderos. Rodeándolas había corrales y cercas para caballerías y otros ganados. Obviamente las habría mucho mejores y, no nos engañemos, mucho peores, que casi no merecerían tal denominación. Si nos detenemos en los relatos de viajeros que hicieron uso de sus servicios, encontraremos toda una gama de variedades, aunque nos queda la duda de hasta qué punto esas descripciones estaban ajustadas a la realidad o eran producto de una imaginación hambrienta de tipismo y costumbrismo.

Las razones que explican la mala imagen que tenían estos establecimientos son, para este autor, el escaso interés por parte del Estado en dictar normas precisas para el gobierno de ventas y mesones y la presión que la Administración ejercía imponiendo alcabalas a los mesoneros.

La legislación sobre los hospedajes se centraba prioritariamente en la tasación de los productos que se vendían, el control de las licencias para la creación de ventas, contribuciones fiscales y aranceles, obligación de estar bien provistos, control sobre los precios, vigilancia para evitar abusos, reparación y buena conservación de los edificios y bienes muebles, vigilancia en la intervención de las justicias para el correcto cumplimiento de las ordenanzas.

Respecto a la calidad y estado de las ventas, es proverbial el lamento de su mal estado, sobre todo si bebemos en las fuentes literarias, pero, aunque nos falte el testimonio directo de los miles de usuarios que pasaron por ellas, algo o mucho de verdad debe encerrar la proliferación de críticas. Lo que no debemos perder de vista es intentar establecer a quién era imputable tan lastimoso estado porque, a lo mejor, más que cargar las tintas sobre los sufridos mesoneros, posaderos o venteros habría que hacer recaer la responsabilidad sobre el abandono legislativo y ordenancista o sobre las autoridades responsables de su correcto funcionamiento.

Es cierto que los testimonios de los viandantes suelen ser la fuente más utilizada a la hora de ponderar las bondades o deficiencias del alojamiento, pero no debemos olvidar que el reflejo escrito, en una época en que la escritura estaba vedada a la inmensa mayoría de la población, corresponde a una minoría cuyos niveles de vida o de confort no eran en absoluto comparables a otros grupos mayoritarios como podían ser los arrieros, habituales inquilinos, menos exigentes y más sufridos. Para los más acomodados, probablemente lo más negativo fueran las incomodidades; para los más humildes, los elevados precios. Por otro lado, sería oportuno diferenciar los relatos más o menos ajustados a la realidad de aquellos otros de matiz literario que ponen mayor énfasis en el público a quien van dirigido, exigiendo una mayor cautela cuando se trata de viajeros extranjeros. Con todo, se han venido señalando como deficiencias las siguientes: escaso abastecimiento de alimentos -solían comer carne de cordero, palomas, perdices, conejos, liebres, pollos, frutas del tiempo y se ensalzaban las ensaladas por los extranjeros- y bebidas, falta de higiene, con habitaciones malolientes y camas con chinches… De todas formas, el mal estado de las ventas no era privativo de España, compartiendo características similares con las de Portugal, Inglaterra o Francia.

Respecto a la red de posadas, Santos Madrazo apunta que en tiempos de Carlos III presentaban todos los inconvenientes tópicos que la desacreditan: malos edificios, pocos servicios, incomodidad, mal trato, desabastecimiento, abuso en los precios y suciedad. No debemos olvidar que los posaderos eran vejados con frecuencia por las autoridades, su oficio considerado deshonroso y estaban obligados a alojar a la tropa, pagar contribuciones municipales, participar en los impuestos estatales y a satisfacer al Concejo o al señor una renta elevada por el local. Tampoco debemos omitir las restricciones en el abastecimiento de alimentos por cuanto que los pueblos solían monopolizar el abasto de carnes y vino. Se puede añadir aún que el tráfico era irregular, casi todo de arrieros. El resultado era un hospedaje sin camas, ropa, cubiertos ni abastos, atendido por un personal zafio y con precios arbitrarios. Para remediar la situación los reformadores prepararon un plan de posadas, que también fracasó. Se trataba de unas limitaciones estructurales que iban más allá de las posibilidades de quienes atendían el servicio y cuyas soluciones pasaban por la mejora de las comunicaciones y de los tráficos, por la regularidad de los servicios y por la desaparición de privilegios y prácticas monopolísticas. La mejora de estos establecimientos será una realidad tangible a partir de 1820 y en su éxito tuvo mucho que ver el recorrido de las diligencias, que propició la aparición de albergues en donde las comidas y camas estaban a la altura de las nuevas exigencias.

En plena Guerra de la Independencia conocemos una pormenorizada descripción de una posada de Vacia-Madrid. E. Rodríguez Solís nos aporta numerosos detalles. Asentada sobre la misma carretera, se componía *"de tres edificios desiguales: el del centro y principal contaba tres balcones y algunas ventanas, correspondientes a los cuartos destinados a los huéspedes principales y cuyo ajuar se componía de una mesa de pino con tapete, algunas sillas de paja, varios cuadros que representaban a* FERNANDO VII *y el* SACRIFICIO DE ABRAHAM,

tablado pintado de verde, jergón de paja, colchón de lana extremeña, sábanas, choriceras, cobertor de damasco y junto a la cama la indispensable pililla de agua bendita. Sobre la ancha puerta de entrada a la posada había pintado en gruesos caracteres el siguiente letrero: POSADA JHS. 17.M.R.A: 90. JHE DEL LEÓN. SE YERRA A FRÍO Y A FUEGO. *Al edificio principal se unían otros dos más pequeños: el de la izquierda destinado a cocina con la chimenea de ancha campana, en la que se veían formados multitud de pucheros y cazuelas, alumbrada por un gran candilón y por la llama del hogar; con grandes despensas de celosías; fuertes vasares con pucheros de Alcorcón, platos de Talavera, y cazos y sartenes de Madrid; y largas mesas de pino con bancos y asientos de tosca madera. Y el de la derecha destinado a comedor, con una gran mesa en el centro y sobre ella dos relucientes velones de Lucena, zócalo de azulejos valencianos, estampas en la blanca pared del* HIJO PRÓDIGO, *sillas de pino y el viejo arcón de roble en que se guarda la cebada. En el vestíbulo, que sirve de ingreso a la posada, se miran el blanco del herrador y los banquillos en que los mozos juegan a la brisca, y al final del vestíbulo el anchuroso patio cercado de un cobertizo que resguarda de la lluvia la calesa y el carro, el simón y la galera, la silla de postas y el coche de colleras; a ambos lados del cobertizo las espaciosas cuadras y en el centro el pozo, con una piedra berroqueña para dar agua a las caballerías; y al fondo lindando con el campo, el corral con el gallinero, el palomar y las covachas de los cerdos*". Se aprecia cómo conserva múltiples similitudes con las descripciones de ventas que conocemos por otros relatos.

En el Archivo Histórico Provincial de Toledo se conserva un Interrogatorio sobre posadas que envió la Intendencia de Toledo a sus pueblos en 1781 y que arroja una información atractiva para comprender la situación de estos establecimientos. Su cifra rondaba el medio millar, propiedad en su mayoría de los concejos, la nobleza y el estado eclesiástico. Su arrendamiento proporcionaba sustanciosos ingresos a los que habría que añadir otros beneficios menores. A. Simorte ha utilizado esta fuente documental para estudiar la comarca de Torrijos, de donde obtiene las siguientes conclusiones, que, por otra parte, se pueden hacer extensivas a todo el territorio: hostelería muy extendida (ventas, mesones o posadas); la mayoría de los mesones son pequeños con una sola cuadra y patio con porche cubierto; bastantes disponen de cuartos y habitaciones para los viajeros; materiales de construcción adaptados a los propios de la zona, por lo común "mampostería, ladrillo y cal", tierra y piedra rústica. Los servicios que prestan son el aposento de personas y caballerías y a veces de carruajes. Junto al albergue se ofrece grano y paja para los animales y la alimentación suele correr por cuenta de los transeúntes, cocinando ellos mismos sus alimentos.

Por estos años se elaboró un Reglamento sobre posadas del Intendente de Toledo, Alberto de Suelbes, en 1783. Responde a una Real Orden de Floridablanca de 30 de septiembre de 1781 en la que entre otras cosas se denuncia su mal estado *"demasiadamente notoria es la lastimosa situación de las Posadas del Reyno, con nota de ningún aseo y la tiranía con que han sido y son tratados los viajeros y comerciantes, de modo, que no hallando comodidad alguna tienen que sufrir un ingrato hospedaje"*. En realidad lo que buscan las autoridades gubernamentales es incrementar el tráfico comercial y *"hacer resplandecer a la Nación entre las demás"*. Las disposiciones se centran en asuntos relativos al aseo, con una insistencia, casi obsesiva, sobre normas de higiene tanto en el comedor –manteles, vasos de cristal, platos y fuentes de loza fina– como en las habitaciones –palanganas o jofainas y toallas– Se preocupa también por una correcta iluminación a base de velones, candelabros y faroles. En cuanto a las provisiones con que debe contar el posadero para poner a disposición de los huéspedes, excluye los productos sometidos al impuesto de millones o "estancados", es decir pan, vino, aceite y carne, o sea lo fundamental. Fija su atención en las gallinas y en las palomas y precisa la obligación de tener cada día *"cocido, carnero y vaca*

bien acondicionado". Si no existieran en la localidad tiendas de confitería le permite tener en su establecimiento dulces y chocolate. Dedica el intendente unas normas destinadas a regular a los animales con la exigencia de que haya limpieza en las caballerizas, que los pesebres y pilones de agua tengan ataderos, evitar la presencia de aves en las cuadras por el peligro de que algunas plumas caigan en los pesebres provocando enfermedades en las bestias, utilización de faroles y no candiles para prevenir incendios. Por lo que respecta a la conservación del edificio pide que se vigilen los tejados para impedir la presencia de goteras y que reparen inmediatamente cualquier contingencia que aparezca. Finalmente el reglamento dedica una parte importante a las tarifas de precios, que deberán estar colocadas a la entrada y en lugar visible y en las habitaciones, quedando bajo la autoridad de la Justicia local su cumplimiento. No olvida dictar unas normas sobre el arrendamiento del mesón o posada y los impuestos.

Con todas las reservas que se quieran apuntar, ventas y posadas jugaron un papel sobresaliente entre los servicios anejos a las comunicaciones y basta con echar un vistazo a la toponimia de algunos municipios –Ventas con Peña Aguilera, Ventas de Retamosa, Ventas de san Julián- para comprender su relevancia histórica. Cierto es que las impresiones banales, muchas veces artificiosas, de los viajeros "ilustrados" que presentan una caricatura del servicio de ventas y posadas coinciden, en parte, con los testimonios más rigurosos de los intendentes provinciales, de las autoridades encargadas de velar por su correcto funcionamiento y de los relatos, mucho más subjetivos, de quienes transitaban por ellas.

En este recorrido por lo que sin exageración podríamos denominar "la aventura de viajar" en la que imágenes de obras de pintores de época, relatos de viajeros y toda una gama de escritos literarios, llenan de matices, unos auténticos, costumbristas otros y muchos producto de la fantasía, una realidad a veces cargada de tópicos –exagerados por boca de extranjeros- y otras fiel reflejo de la cruda verdad, no quiero dejar sin comentar otro de los grandes tópicos de la caminería española, el del bandolerismo.

La actuación de partidas de salteadores, en solitario o en grupos de varias decenas, fue corriente en todas las épocas, si bien es cierto que experimentará un importante auge en los últimas décadas del siglo XVIII, atribuido por algunos historiadores al agotamiento de la agricultura tradicional (Joseph Fontana) y a los efectos perniciosos de algunas crisis de hambre virulentas como la tristemente célebre de 1804, magistralmente estudiada para la provincia de Toledo por Mariano García Ruipérez. Proliferan por doquier los informes de las autoridades municipales denunciando la actuación de partidas incontroladas que siembran el caos en sus territorios y llenan de desasosiego a los transeúntes que cruzan su término. Aprovechándose de la complicidad de pastores, mesoneros, venteros, un conocimiento preciso de la orografía, tramos largos de los caminos alejados de lugares poblados, la sorpresa de sus actuaciones e incluso la desidia de las justicias locales, se apoderan con golpes de mano rápidos de mercancías y objetos de valor que los viajeros llevan encima o en sus equipajes. El salteamiento de caminos se convierte en una nueva lacra caminera y está en la génesis de la aparición posterior de la Guardia Civil. Sus protagonistas no se ajustan al tópico del bandolero que roba a los poderosos y reparte entre los necesitados; más bien en ocasiones, como acreditan los numerosos expedientes conservados en el Archivo Histórico Nacional (a título ilustrativo véase el relato que Santos Madrazo hace [*La edad de oro de las diligencias*] de las correrías durante 1791-1793 del *Rey de los Hombres*, en cuya partida figuran dos castellano-manchegos, un conquense de Honrubia y un toledano de La Puebla de Montalbán, o de *Chorra-al Aire* en 1816), su actuación está llena de crueldad y excesos, al asesinar a los desgraciados pasajeros, apalear a otros o dejar desnudos en el camino a los individuos objeto de sus fecho-

rías. La gravedad de este fenómeno llevó a la promulgación de numerosas leyes entre 1780 y 1808, que pueden leerse en la *Novísima Recopilación* y las *Reales Cédulas,* en un intento de atajar sus consecuencias nefastas, sirviéndose del ejército y de un mayor rigor en las sentencias.

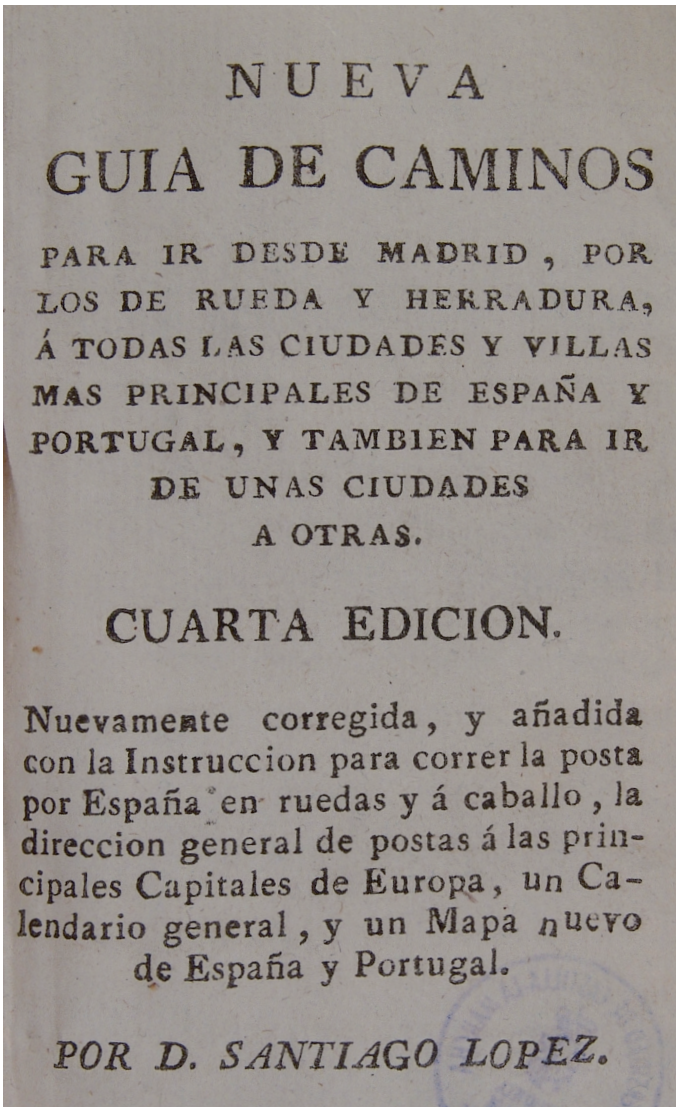
En el fragor de la Guerra de la Independencia muchos bandoleros "pelearon con valor a favor de la patria" como aduce algún testimonio contemporáneo y, al rebufo del desconcierto de los tiempos, la deserción de los ejércitos, la disolución de las guerrillas, se creará un estado de confusión, un *totum revolutum* del que han sabido sacar partido tanto la literatura, como el cine y la televisión para dar una visión un tanto edulcorada y hasta folclórica y romántica del fenómeno del bandolerismo, obviando los graves quebrantos que supuso para el comercio y para la seguridad de los viajeros. No obstante lo dicho, hay que tener presente que no fue un fenómeno homogéneo en todas las zonas. En el valle de Alcudia, Francisco Gascón lo define como "de humilde, de pobreza o de subsistencia que aprovecha las dificultades orográficas y la falta de control por el poder". Sólo en momentos muy puntuales adquirirá un matiz político como sucederá con las guerras carlistas. El miedo a los bandoleros se manifestaba en una mayor lentitud en los viajes y en un agrupamiento de arrieros y trajinantes buscando en el número la seguridad.

A modo de epílogo parece oportuno indicar que la valoración historiográfica realizada por los especialistas sobre los transportes y su incidencia en la economía no es coincidente. Santos Madrazo ha matizado las tesis más al uso, divulgadas en manuales de historia, que en esencia dicen que los caminos de la época preferroviaria eran muy malos, el tráfico regular inexistente, el transporte a lomo o en carro suponía cargas reducidas y por tanto a altos precios. Se trataría de un modelo de transporte propio de una economía estancada, incapaz de ofrecer servicios regulares y a bajo coste. Se añadía que el sistema de transporte español había alcanzado en el siglo XVIII el límite de sus posibilidades, por lo que en la primera mitad del siglo XIX apenas si hubo cambios. Entiende que la forma correcta de afrontar esta temática es considerar la red viaria y la especialización del transporte *"como factores importantes y necesarios para el desarrollo de la producción y todo tipo de intercambios".* Añade: *"el transporte de la época moderna hizo una temprana y gran contribución a superar los obstáculos de la distancia (…) Es, en definitiva, en su contribución a crear y mantener un mercado interior durante siglos, y a promocionar la creciente relación entre las ciudades y el medio rural (…) donde ha de buscarse y encontrarse la trascendencia del transporte en los tiempos modernos".* En suma, los cambios no fueron bruscos pero coadyuvaron a crear un mercado interior y a impulsar la relación entre el mundo urbano y el rural.

Otra idea sobre la que fija la atención el autor es que en los estudios económicos se suele prestar interés al destino de los excedentes comercializables pero que es poco habitual detenerse en el análisis de las rutas que siguen, del soporte material por el que circulan esos productos, considerando la infraestructura del transporte algo secundario. En particular la red de caminos de tierra jugó un papel muy destacado en la historia de las comunicaciones españolas, siendo la fundamental desde época romana hasta la aparición de las carreteras mediada la centuria del setecientos. Por ella transitaron infinidad de personas, de mulas, de carruajes y de productos transportados a las ferias y mercados o a los lugares donde se demandaban, sentando los fundamentos del mercado interior.

Por su parte, Alberto Marcos destaca que durante la Edad Moderna y principios del siglo XIX *"la infraestructura caminera y el sistema de transportes existentes eran precisamente los que correspondían a*

una economía orientada más a la producción de valores de uso que a la de valores de cambio, y a una demanda, la de la mayoría de la población, caracterizada por el bajo nivel de los ingresos disponibles y por su escasa capacidad adquisitiva".



NUEVA

GUIA DE CAMINOS

PARA IR DESDE MADRID, POR LOS DE RUEDA Y HERRADURA, Á TODAS LAS CIUDADES Y VILLAS MAS PRINCIPALES DE ESPAÑA Y PORTUGAL, Y TAMBIEN PARA IR DE UNAS CIUDADES A OTRAS.

CUARTA EDICION.

Nuevamente corregida, y añadida con la Instruccion para correr la posta por España en ruedas y á caballo, la direccion general de postas á las principales Capitales de Europa, un Calendario general, y un Mapa nuevo de España y Portugal.

POR D. SANTIAGO LOPEZ.

Nueva guía de caminos para ir desde Madrid, por los de rueda y herradura, a todas las ciudades y villas más principales de España y Portugal y también para ir de unas Ciudades a otras por Santiago López. Biblioteca General Universitaria del Campus de Ciudad Real.

BILIOGRAFÍA

AYALA, S.: *Guía General de Postas y Travesías de España*, Madrid, Mateo Repullés, 1821.

CORCHADO SORIANO, M.: *El camino de Toledo a Córdoba*, Jaén, 1969.

ESCRIBANO, J. M.: *Itinerario Español o Guía de Caminos para ir de Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España*, Madrid, Miguel Escribano, 1758.

ESPINALT Y GARCÍA, B.: *Guía General de Postas y travesías de España*, Madrid, Hilario Santos, 1781.

FRAX, E. y MADRAZO, S.: "El transporte por carretera, siglos XVIII-XX", *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 1 (2001), págs. 31-53.

FRAX ROSALES, E. y MATILLA QUIZA, M. J.: "Transporte, comercio y comunicaciones", *Enciclopedia de Historia de España*, (Dir. Miguel Artola), Madrid, Alianza Editorial, tomo 1, 1988, págs. 191-263.

GARCÍA DE LA TORRE, M.: "Las ventas en la España del antiguo régimen", *Hispania*, núm. 142 (1979), págs. 397-453.

GASCÓN BUENO, F.: *El valle de Alcudia durante el siglo XVIII*, Ciudad Real, 1978.

LÓPEZ, S.: *Nueva Guía de Caminos para ir desde Madrid por los de ruedas y herradura a todas las ciudades y villas principales de España*, Madrid, Viuda de Aznar, 1818.

MADRAZO MADRAZO, S.: *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*, 2 vols., Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos/Turner, 1984.

MADRAZO MADRAZO, S.: "Reformas sin cambio. El mito de los caminos reales de Carlos III", *Carlos III, Madrid y la Ilustración*, Madrid, 1988, págs. 27-48.

MADRAZO MADRAZO, S.: *La edad de oro de las diligencias: Madrid y el tráfico de viajeros en España antes del ferrocarril*, Madrid, Nerea, 1991.

MADRAZO MADRAZO, S.: "Las comunicaciones entre España y Portugal. Del Antiguo Régimen a la sociedad capitalista", *Encuentros sobre el Tajo: el territorio y las comunicaciones*, Madrid, 1992, págs. 119-132.

MADRAZO MADRAZO, S.: "Las redes de transporte en la España del Antiguo Régimen", *Las comunicaciones entre Europa y América (1500-1993*, Madrid, 1995, págs. 49-57.

MADRAZO MADRAZO, S.: "La trascendencia de las rutas de transporte en la España moderna", *La formación del espacio histórico: transportes y comunicaciones*, Madrid, 2001, págs. 161-191.

MADRAZO MADRAZO, S.: "Las condiciones del viaje en España durante los siglos XVIII-XIX", *Andanzas y caminos, viejos libros de viajes*, Valladolid, 2004, págs. 145-170.

MADRAZO MADRAZO, S.: "Los caminos en el tiempo de El Quijote", SANCHEZ RON, J.M.: *Las ciencia y el Quijote*, Madrid, 2005, págs. 69-96.

MARCOS MARTÍN, A.: *España en los siglos XVI, XVII y XVIII. Economía y sociedad*, Barcelona, Crítica/Caja Duero, 2000, págs. 82-110.

RINGROSE, D.R.: *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, Madrid, Tecnos, 1972.

RODRÍGUEZ SOLÍS, E.: *Los guerrilleros de 1808. Historia popular de la Guerra de la Independencia*, Barcelona, Editorial Democrática, 1895.

SIMORTE SÁNCHEZ DE RIVERA, A.: "Rutas viales y posadas en la comarca de Torrijos a finales del siglo XVIII", *Anales Toledanos*, XXVIII (1991), págs. 173-186.

VALLADARES RAMÍREZ, R.J.: "Las obras públicas bajo Carlos III: el sistema radial de carreteras", en *Coloquio Internacional Carlos III y su siglo*, Madrid, 1990, tomo II, págs. 351-362.