



Revista de OBRAS PUBLICAS

Año CXXIV

MARZO 1977

Núm. 3143

APUNTES PARA UNA HISTORIA DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA.

COLEGIO INGENIEROS DE CAMINOS
BIBLIOTECA

LOS CAMINOS DE RUEDAS DEL SIGLO XVIII

Por JOSE IGNACIO URIOL

Ingeniero de C., C. y P.

La historia de los caminos en España comienza con los caminos naturales y las viejas calzadas romanas. Con el paso de los siglos fueron construyéndose puentes y mejorándose las condiciones de esos caminos, haciéndolos poco a poco transitables por vehículos de ruedas, no sólo por caballerías. En el artículo se describen los caminos de ruedas existentes en España en el siglo XVIII, antecedentes inmediatos de las carreteras y autopistas actuales, a través de una serie de antiguos "itinerarios", cuya descripción se completa con curiosas observaciones de numerosos viajeros de siglos pasados.

"Los caminos que antes de transcurrir la mitad del siglo anterior existían en España no eran más que unas simples veredas, en las cuales se mejoraban algún tanto los pasos difíciles, haciendo en ciertos casos, para salvar los principales ríos, trabajos como puentes y algunas otras obras de bastante consideración."

Este párrafo, que corresponde a la primera Memoria de la Dirección General de Obras Públicas, de 1856, nos informa de que a mediados del siglo XVIII, es decir, cien años antes de redactar aquella Memoria, las únicas obras que se habían hecho, en los caminos naturales, eran las mejoras de algún paso difícil y la construcción de puentes, muchos de ellos de madera, en los principales ríos.

Los caminantes, al andar, hicieron los caminos, como dice el poeta; por ellos pasaron después las bestias de carga, utilizadas por el hombre para el transporte de personas y de mercancías: caballos, mulas, asnos, etc., y, por

último, los vehículos de ruedas: el carro y el coche. Cada uno de estos usuarios aporta ventajas nuevas para el transporte, pero impone a su vez unas condiciones más estrictas al camino.

Ya en el siglo XV se organiza la Real Cabaña de Carreteros, y en el siglo XVI aparecen en España los primeros coches para el transporte de personas. Estos dos medios de transporte, el carro y el coche, venían presionando desde entonces para conseguir caminos apropiados a lo largo y a lo ancho de todo el país.

En el primer itinerario español de caminos del siglo XVI, el de Juan de Villuga, en uno de

sus itinerarios, entre casi 150, se indica que es *camino de carros* uno que discurre entre Valladolid y Toledo; en el siglo XVIII, la red de los caminos de ruedas, concepto sin duda más amplio y ambicioso que el anterior, constituyen ya un conjunto de cierta importancia.

Es en el siglo XVIII cuando la generalización del uso de carros y de coches en los viejos caminos exige de éstos la continuidad de la infraestructura, esto es, que en los terrenos llanos y ondulados se disponga de algún ingenio humano o de alguna obra para pasar los ríos: una balsa o, mejor aún, un puente; y en los terrenos accidentados, en el paso de las cordilleras, que se ejecuten ciertas obras: muros de contención, terraplenes, desmontes, etc., para que las pendientes y las rampas resultantes puedan recorrerse con las potencias limitadas de los motores de sangre que tiran de los vehículos de ruedas.

Como antes decíamos, la historia de los caminos en España empieza con los caminos naturales o, en su lugar, con las viejas calzadas romanas, continúa con esos caminos mejorados con obras en los pasos de los ríos y en los pasos de las montañas para conseguir la continuidad de la infraestructura, los caminos de ruedas, y culmina con las carreteras modernas, de mediados del siglo XVIII, cuando exigencias de la velocidad imponen firmes de alguna calidad, que permitan una rodadura rápida y segura, y también unas condiciones más estrictas de trazado en planta y en perfil.

* * *

Matías Escribano publicó en 1758, en Madrid, su *Itinerario*; el éxito debió acompañarle, puesto que la segunda edición se publica en 1760 y aún alcanza otra, la que hemos utilizado de 1775.

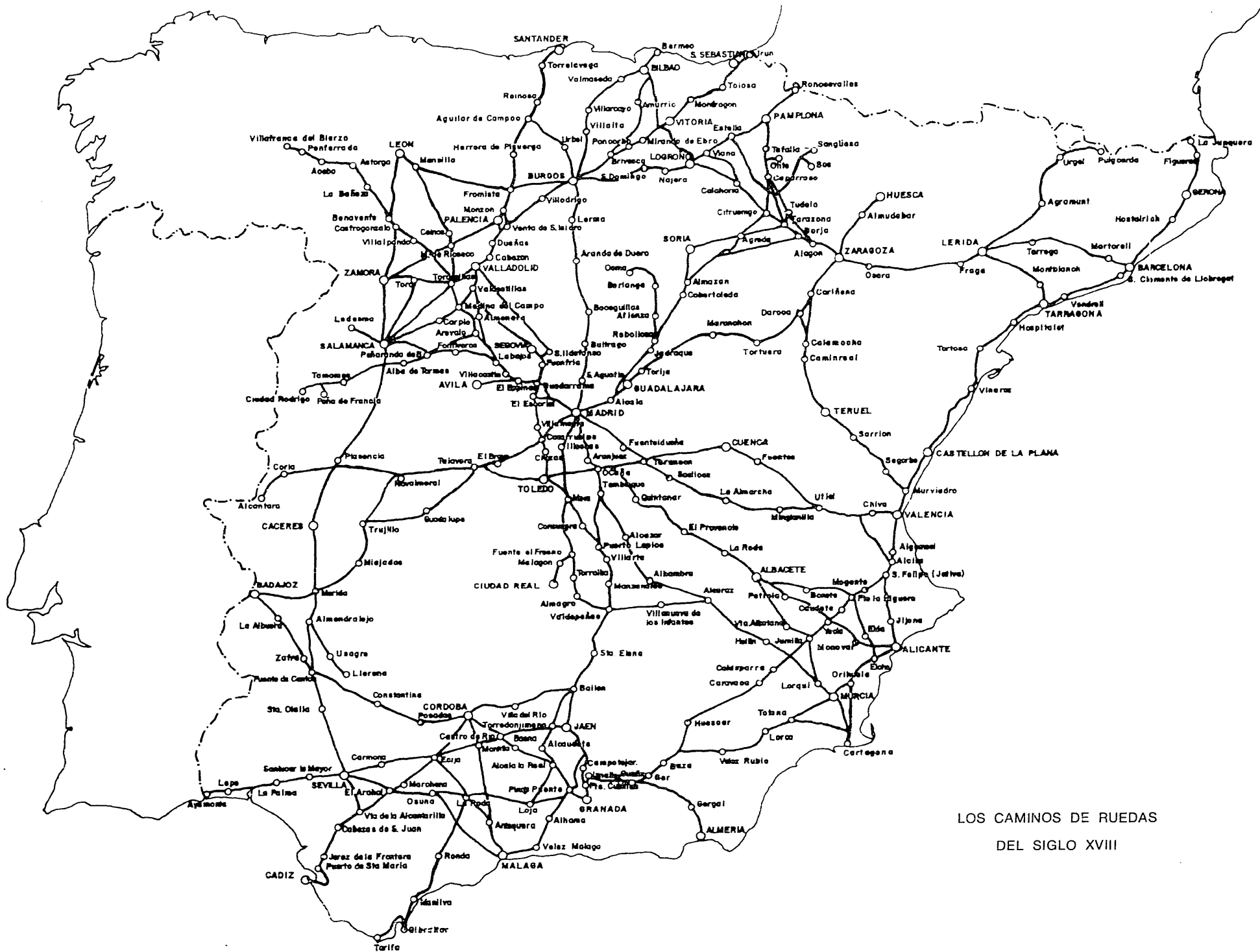
El título completo del libro de José Matías Escribano es el de *Itinerario español o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y Villas más importantes de España y para ir de unas ciudades a otras, y a algunas cortes de Europa*. Según dice el autor, ha utilizado amplia información de los que usan los caminos: "He procurado averiguar, lo más que he podido, las leguas y nombres de los lugares y ventas preguntando a los que más frecuentan

los caminos; y aunque unos van por un rumbo y otros por otro, unos ponen tres, otros cuatro leguas, es poca la diferencia que hallo en lo que he andado"; y solicita de sus lectores le manifiesten los errores para corregirlos en ediciones posteriores.

En el *Itinerario* aparecen diferenciados los caminos de ruedas de los caminos de herradura, y, de acuerdo con el título de la obra, tiene una primera parte que corresponde a los caminos que salen de Madrid, una segunda parte en la que figuran los caminos que van de unas ciudades a otras, y una última que recoge los "caminos de fuera del Reino".

En los caminos de salida de Madrid "se hallará al fin de muchos lugares una coma, denota que allí se suele ir a comer, y donde hay un punto, a dormir, con lo que están señaladas las jornadas regulares". Esta información resulta muy interesante para conocer la velocidad de marcha por nuestros caminos en el siglo XVIII; también lo es la información que hay en esta primera parte sobre el paso de los ríos, bien por barca o por puente, y algunas veces sobre el paso de los puertos de montaña, lo que nos permite juzgar de la continuidad de la infraestructura del camino, primera condición como hemos señalado, para el transporte de personas o mercancías sobre ruedas. En general, todos los caminos que se indican presentan esa continuidad de la infraestructura en el paso de los ríos importantes, al menos, si bien los comentarios de los viajeros del siglo XVIII con que completamos la descripción de algunos itinerarios hablan de deficiencias de una gran parte de aquellos puentes, muchos de ellos de madera. Los pasos de los puertos de montaña aparecen ya en estas fechas resueltos, salvo en las comunicaciones con Galicia y Asturias.

Se ha utilizado para este análisis la tercera impresión, la de 1775; por lo que dice el autor en el prólogo: "en esta impresión se han corregido algunos errores de los antecedentes, y se han añadido muchos caminos que faltaban". En el plano que se acompaña se han representado los caminos de ruedas del *Itinerario*, que vamos a analizar uno por uno, si bien evitando las repeticiones, ya que, por ejemplo, en la primera parte aparece el camino de ruedas de Madrid a Barcelona con catorce jornadas y me-



LOS CAMINOS DE RUEDAS
DEL SIGLO XVIII

dia, y en la segunda, figura el mismo camino de Barcelona para Madrid, pero ahora con catorce jornadas e indicando algunas variaciones en los lugares de hacer noche; variaciones que estimamos demuestran el realismo de las jornadas señaladas, y, por tanto, la flexibilidad en la fijación de las mismas en atención al sentido del viaje.

En la segunda parte, indica el autor que "se omiten muchos lugares y ventas que median en las jornadas, que se pueden ver en los caminos que salen de Madrid", y ello "para que en un corto volumen se puedan dar más noticias", por lo que nuestro resumen es también más breve.

Estos caminos de ruedas suman unos 12.500 Km. En el análisis de cada uno vamos a transcribir los nombres de los principales lugares por donde pasa y resaltar el número de jornadas que requiere su recorrido, así como el detalle del paso de los ríos, bien por puente, por barca o por vado. Se incluyen, asimismo, algunos comentarios sobre el camino, cuando lo hemos encontrado, en las relaciones de viajes por España de la segunda mitad del siglo XVIII, que enriquecen el conocimiento de nuestros viejos caminos de ruedas dieciochescos, padres legítimos de las actuales carreteras, autovías y autopistas.

De estos 12.500 Km de caminos, en números redondos, por los que mal que bien se podía transitar en vehículos de ruedas hace ahora doscientos años —en 1775—, la mayor parte son caminos viejos; algunos tan antiguos como *el camino de la plata o el camino francés*. Solamente unos pocos kilómetros corresponden a las nuevas carreteras de Fernando VI y Carlos III: el camino nuevo de Aranjuez, el paso de Despeñaperros, el camino nuevo de Reinosa a Santander, el paso del Guadarrama, etc.; los demás son realmente los caminos de ruedas de la segunda mitad del siglo XVIII.

Madrid para Barcelona. Pasa por las ciudades de Alcalá, Guadalajara, Daroca, Zaragoza, Lérida y Cervera.

Este camino va siguiendo sensiblemente la nacional II, si bien respecto al trazado actual desde Alcolea del Pinar va por Maranchón, Da-

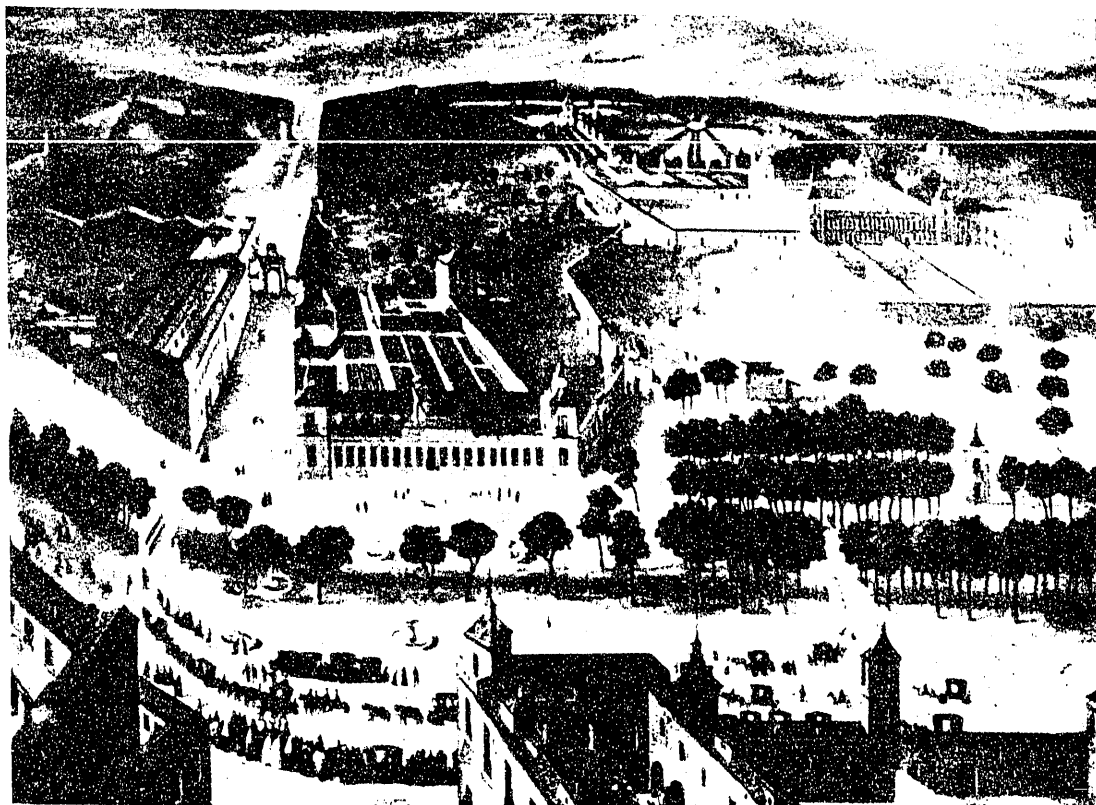
roca y Cariñena a Zaragoza, en lugar de discorrir por Calatayud y La Almunia, y en el tramo entre Lérida y Barcelona, en lugar del recorrido actual desde Igualada a Martorell, sigue el camino por Pobla de Claramunt, Masquefa y La Beguda.

Los principales ríos se pasan ya por puente: Arroyo Abroñigal, a la salida de Madrid; río Jarama, por el puente de Viveros, antes de Alcalá; río Henares, antes de Guadalajara; río Jiloca, en Daroca; ríos Ebro y Gállego, en Zaragoza; río Cinca, en Fraga; río Segre, en Lérida; río Noya, en Martorell, y río Llobregat, en Molins del Rey.

Sobre este itinerario, Madrid a Barcelona por Zaragoza, Ponz, en su *Viaje por España*, nos habla de los peligros de los arroyos de Torte y Camarmilla, "entre esta Corte y Alcalá de Henares, cuyo pasaje pagaban de cuando en cuando con la vida algunos pobres caminantes", pues esos arroyos, comúnmente secos o con poca agua, llevaban mucha en las grandes lluvias. También nos informa de que en Zaragoza "se atraviesa el Ebro por magnífico puente de piedra de siete ojos", y que "se pasa el río Gállego por puente de madera". En cuanto al trayecto de Villafranca a Fraga merece sus más duras críticas, "no es de extrañar que el Vago Italiano hablando de este desagradabilísimo territorio que media entre Fraga y cercanías de Zaragoza diga que más le parecía caminar por los más deshabitados desiertos de Africa que por camino tan frecuentado y en un Reino de los más celebrados de España cual es Aragón". Del puente de Fraga sobre el Cinca dice que es de madera, y sobre el camino entre Piera e Igualada añade: "el molestísimo riachuelo Noya... hay que atravesarlo una docena de veces a vado, y es gran suerte para el pasajero que lleve poca agua, como yo lo pasé; porque esta molestia, añadida a la del pésimo camino, es insostenible, y ocasión de frecuentes desgracias en tiempos muy lluviosos".

En este camino de Madrid a Barcelona se señalan catorce jornadas y media, con noches en: Alcalá, Torija, Algora, Maranchón, Tortuera, Daroca, Cariñena, Zaragoza, Osera, Venta de Fraga (dos leguas antes de llegar a Fraga), Lérida, Tárrega, Igualada, Martorell y Barcelona (media jornada).

El fraile jerónimo Norberto Caino, que viajó



Madrid. Puerta de Alcalá, Buen Retiro y Prado, a mediados del siglo XVIII.

por España en 1755 y cuyas descripciones tanto enfurecieron a Ponz, en su viaje de Barcelona a Zaragoza confirma que este es un camino apto para ruedas: "... mi equipaje bien arreglado en una calesa, tirada por mulas, que he alquilado para llevarme, salí (de Barcelona), señor, para venir a Zaragoza". Las jornadas que invierte en este recorrido son ocho y media: Martorell, Igualada, Cervera, Mullerrosa (cerca de Tárrega), Lérida, Fraga, Bujaraloz, Villafranca del Ebro y Zaragoza (media jornada), es decir, dos más de lo previsto en el *Itinerario*. En la descripción de Zaragoza, incidentalmente, menciona los coches que discurren ya por los paseos de la ciudad.

De Zaragoza a Madrid sigue el camino de herradura, "he tomado el camino de Madrid, pero no el más derecho, porque querría ver la Universidad de Sigüenza...", y, por tanto, el viaje lo hace a lomo de mula. Ya en Madrid alquila "carroza tirada por mulas", cuyo uso recomienda a los visitantes de la ciudad, a pesar de que no la encuentre muy de su agrado.

En 1769, viene a España Victorio Alfieri, el poeta italiano, y también hace el recorrido de Barcelona a Madrid por Zaragoza; lleva un coche propio y dos caballos que ha comprado al llegar a Barcelona. Se queja del camino, si bien dice: "sin embargo, yo hice en quince días el viaje a Madrid..."; merece subrayarse la forma de hacerlo, que parece un tanto original: "casi todo el camino solía hacerlo a pie, llevando junto a mí el bello caballo andaluz, que me acompañaba como un perro fidelísimo... Para ello, hacía siempre que me precediera mi acompañamiento con el coche y las mulas, y yo los seguía de lejos...".

En 1786, Townsend hace a su vez el viaje de Barcelona a Madrid. Sale de Barcelona el 6 de mayo y llega a Madrid el día 19; en total, catorce días de viaje, si bien el día doce, a mitad de camino en Zaragoza, no viaja, "es costumbre, en los largos viajes, el dar a las mulas un día de descanso en medio del camino. Felizmente para mí, el que ese día de parada fue en Zaragoza..." El viaje lo hace en un coche

de alquiler de cuatro plazas y tirado por siete mulas. Al llegar a Madrid comenta que el número de coches en el Paseo del Prado es importante: "conté 400 coches, con ocasión de ciertas fechas notables; algunas veces necesitan dos horas para recorrer el espacio de una milla".

En 1801, Jovellanos es conducido al destierro desde Gijón hasta Barcelona con destino a Mallorca, y recorre este camino desde Zaragoza. El camino, en efecto, permite el paso del coche en que va, pero sus deficiencias son muchas.

Desde Villafranca del Ebro a Barcelona les lleva seis días; Jovellanos señala los malos caminos, los despoblados de los Monegros, las posadas deficientes y el relativo tráfico, a pesar de ello.

En Villafranca dice: "Poco después que nosotros llegó un convoy que habíamos encontrado y adelantado en el camino. Es de jesuitas pamploneses, que van a Barcelona arrastrados por el nuevo decreto. Otro coche seguía, de un caballero particular, a quien llamaban Conde. Había también en la posada varios carromatos; y ya se ve que tanta campanilla, tanta mula, tanto carruajero, tanto huésped y tanto criado, causarán una bulla de Barrabás..."

El camino es malo; sólo al llegar cerca de Barcelona, en San Andrés de la Barca, empieza una nueva y buena carretera. Pero antes, las condiciones del camino le hacen preguntarse: "¿Cómo es que está tan abandonada una carretera de las más principales de España, entre dos provincias tan opulentas, y cuyo suelo, intransitable en el invierno, clama por un buen camino?"

Consecuencia del mal camino son los accidentes que suceden, tanto en el coche de Jovellanos como en el de los jesuitas, que "propusieron hacer compañía para disfrutar el auxilio de nuestra gente y tropa".

Antes de llegar a Tárrega escribe: "El camino, siempre malo. Después de mil trabajos, nuestro coche predecesor dio consigo al traste y los ex jesuitas hubieron de echar pie a tierra, así como nosotros algo más adelante, escarmentados en su cabeza. Estos riesgos y molestias se hicieron mayores por el mal tiempo."

Y cerca ya de la Panadella añade: "Es malísima, quebradísima y pendentísima la cuesta que se monta fuera de él, y más adelante dos malísimos pasos, yendo el camino en peña, donde se embarazaron las pezoneras de nuestro coche y se salió con grandísimo trabajo. No tuvo tan buena suerte el del compañero, que venía en pos y que, perdiendo una rueda en la lucha, hubo de quedar a pasar allí la noche. Arribó felizmente el nuestro a la mala venta de la Panadella y después, a pie, los pobres ex jesuitas, llenos de barro y de cansancio y con la añadidura de no saber cómo seguir su viaje."

Al día siguiente dejan atrás el otro coche "que trataba de comprar dos ruedas de un carromato, para seguir su viaje" y que estuvo a punto de no salir de su atolladero, y prosiguen su viaje: "El camino empeora siempre, y en verdad que nada le faltaba para ser el peor de la carrera y aun del Reino. Las ruedas se hundían en las hondas carriladas abiertas por los carromatos. Pantanos, atolladeros, atascaderos, grandes piedras atravesadas y todo cuanto puede aumentar el riesgo y la fatiga del camino se presentaba sucesivamente en el nuestro. Por fin, a pesar del sumo cuidado del mayoral, que era superior a toda comparación; de los aullidos del zagal y del auxilio de la tropa, en la cual se distinguió particularmente el gracioso andaluz José González, dimos con nosotros en tierra, y vaya de primer vuelco. Por fortuna fue sin desgracia y, como sucede en tal caso, se convirtió en risa."

Las dificultades de este camino, los vuelcos repetidos y el cansancio, de un viaje tan largo, empiezan a impacientar a Jovellanos, que parece que llega a perder la calma en los últimos párrafos del diario a que corresponde este itinerario.

Madrid para Huesca.

Dice el *Itinerario* que se ha de ir por el camino anterior a Zaragoza y de allí a Huesca. El camino discurre por la actual carretera nacional de Zaragoza a Huesca.

El río importante que atraviesa, el Gállego, se pasa por puente, como ratifica Ponz en su *Viaje*: "Inmediatamente que se sale de Zuera, se pasa el río Gállego por puente de madera."

El itinerario indica para este trayecto Zaragoza-Huesca una jornada y media con noche en Almudébar.

Madrid para Urgel y Puigcerdá.

Debe irse por el camino de Barcelona hasta Lérida; desde allí el itinerario va por Belvis, Liñola, Agramunt, Tiurana, Oliana, Orgaña y Urgel hasta Puigcerdá, es decir, más o menos por la actual carretera comarcal que une hoy Lérida con Seo de Urgel y Puigcerdá.

Se indica que existen varios puentes: uno sobre el río Llobregós, en Oliola, y otros tres sobre el Segre, en Oliana, en Orgaña y en Seo de Urgel.

Se aconseja hacer el viaje desde Lérida en cuatro jornadas, durmiendo en Agramunt, Bassella, Urgel y Puigcerdá.

Madrid para Barcelona, pasando por Valencia, Tortosa y Tarragona.

Debe irse por uno de los caminos, señalados más adelante, de Madrid hasta Valencia; después de Valencia hasta Tortosa y, por último, desde Tortosa a Barcelona. Esta última parte del camino, que es la que se describe, coincide con la actual carretera de la costa, en líneas generales.

Se indica que el río Francolí se pasa por un puente y se marcan tres jornadas y media desde Tortosa a Barcelona, con noches en Hospitalet, Vendrell y San Clemente del Llobregat.

Respecto al paso del Ebro en Tortosa dice Ponz: "El río tiene en Tortosa gran profundidad y fondean barcos y otros bastimentos. El puente para entrar en la ciudad es de madera sobre 9 ó 10 barcas..."

Y más adelante se queja de lo inhóspito de parte de este camino: "De suerte que desde Tortosa a Cambrils sería un verdadero desierto de quince horas si no fuera por el corto lugar del Perelló, que está intermedio." En párrafo posterior añade: "Es perverso el camino que hay ahora desde Cambrils, particularmente en tiempos lluviosos". Por último, del puente sobre el río Francolí dice: "Antes de entrar en Tarra-

gona se pasa este río por puente de seis arcos, pero tiene el gran defecto de ser muy estrecho..."

Todavía en 1797, cuando escribe el barón de Bourgoing sobre este camino, dice: "Pasan-do el Ebro, se atraviesa una inmensa zona desolada... El terreno, frecuentemente cortado por barrancos, es ingrato para recorrido en coche..." Sólo a la entrada de Barcelona es cuando "hay cuatro leguas de hermoso camino"; corresponden ya a la nueva carretera.

Madrid para Tarragona.

Corresponde al itinerario Lérida-Tarragona, ya que se advierte que se ha de ir hasta Lérida por el camino de Barcelona. Jornada y media desde Lérida, con noche en Montblanch.

Madrid para Cuenca.

Sigue el itinerario actual. El paso de los ríos se hace en barcas en Vaciamadrid, río Jarama y en Fuentidueña, río Tajo, y por puentes en Perales de Tajuña, río Tajuña y en Albadalejico, río Júcar.

Tres jornadas para hacer este camino, Fuentidueña, Carrascosa y Cuenca. En sus *Viajes* Ponz se queja del camino desde Madrid a Val-lecas: "El camino desde Madrid a Vallecas es pésimo en tiempos lluviosos, y el arroyo que lo atraviesa, llamado Abroñigal, peligrosísimo cuando crecen las aguas; en él han perecido no pocos pasajeros, queriéndolo vadear, por evitar un puente de lo más ruín que se puede ver, cosa que admira en las cercanías de un Madrid y en el corto trecho de un lugar donde todos los días se acarrea gran parte del pan que en Madrid se come". Y respecto a la barca en Vaciamadrid añade: "hasta la orilla del río Jarama, que es menester pasar en barca, y cuando crecen las aguas se suele perder este auxilio y los pobres caminantes tienen que andar 5 ó 6 leguas más buscando el puente largo en el camino de Aranjuez, para llegar a Madrid".

Madrid para Valencia (por Utiel).

Sigue sensiblemente el itinerario de la Nacional III. Hasta Tarancón, por tanto, coincide con

el camino anterior; a partir de ese lugar se pasa el río Riansares por un puente; más adelante, en La Almarcha, el río Júcar por otro puente y después de Villagordo, el río Ranera también por puente.

Las jornadas desde Madrid son siete: Fuentidueña, Saelices, La Almarcha, Minglanilla, Utiel, Chiva y Valencia.

Ponz nos cuenta: "Salí de Requena por la mañana... El tránsito desde aquí a Buñol se ha tenido siempre por peligroso de ladrones, y en particular, las angosturas, vueltas y revueltas de la bajada y subida al monte que llaman Las Cabrillas... En fin, yo no tuve miedo ni motivo para tenerlo. A las tres leguas, después de haber salido de Requena, se encuentra entre aquellos cerros la venta de Siete Aguas. Una legua antes de llegar a ella está la división de Valencia y Castilla la Nueva... Desde lo alto de Las Cabreras o Cabrillas se presenta un objeto, el más delicioso que se pueda pensar, y es toda la huerta y dilatada vega de Valencia".

Bourgoing recorrió este camino, que era el de la posta, hacia Valencia, y los párrafos que dedica al itinerario no son muy atractivos. "comarca desolada", "senderos en que dos hombres no podrían caminar uno junto al otro sin correr el riesgo de precipitarse en los profundos valles", "las montañas que acabamos de transponer se llaman Las Contreras, y su solo nombre espanta al viajero", etc. Si bien, al igual que Ponz, se ilumina su prosa al llegar cerca de Valencia: "pero donde admiramos un paisaje seductor, uno de esos paisajes que suelen atribuirse a este hermoso país, es en las cercanías de Chiva. Es un placer indecible, después de atravesar las llanuras de Castilla, encontrarse entre estos sitios vivos formados por álces que sirven de límites a las huertas, a los pastos, a los campos de moreras y a los olivares".

Madrid para San Felipe y Jijona.

Es una derivación del camino anterior a partir de Buñol. Desde allí el itinerario va por Alcira, Carcagente, San Felipe (Játiva), Alcoy y Jijona.

Se indican desde Buñol tres jornadas: Alcira, Adzaneta y Jijona. El paso del Júcar, en Alcira, por un puente.

Madrid para Murcia, Cartagena y Lorca.

De acuerdo con el *Itinerario*, se sale por el puente de Toledo al Camino Nuevo derecho hasta llegar a Valdemoro, donde finaliza la primera jornada.

Además del paso del Manzanares por el puente de Toledo, de Madrid, se pasan el Jarama, en Aranjuez, por la "puente larga", y el Tajo, también en Aranjuez, por otro puente; el río Záncara, cerca de El Provencio, también por puente; así como el Segura, en Murcia. Sin embargo, parece que los ríos Riansares y Cigüela, cerca de Corral de Almaguer, debían vadearse, pues no se indica la existencia de puentes.

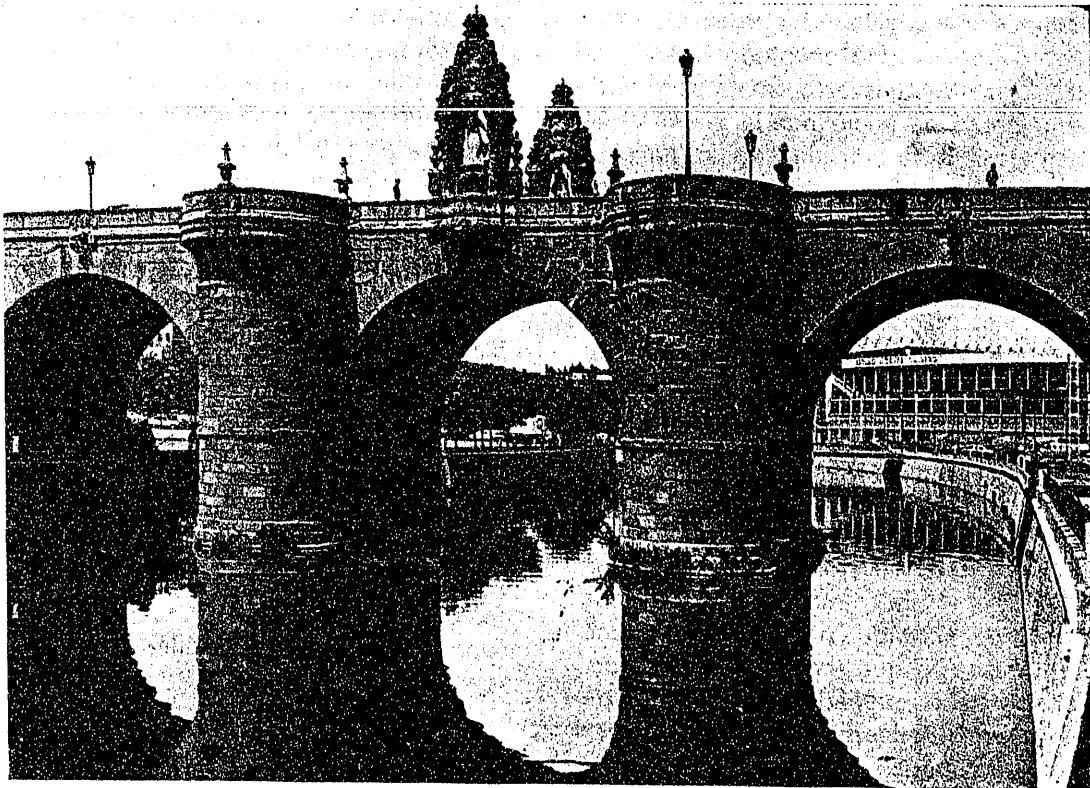
Las jornadas son diez: Valdemoro, Villatobas, Quintanar de la Orden, El Provencio, La Roda, Albacete, Venta de Albatana, Venta de Román, Murcia y Cartagena. Por comparación con otros itinerarios posteriores quizá fueran nueve y media, ya que Madrid-Valdemoro corresponde más bien a media jornada que a una jornada completa.

Madrid para Valencia y Alicante por el camino mejor, aunque tiene dos jornadas más que los otros dos antecedentes.

Este camino coincide con el de Murcia y Cartagena hasta Albacete. Desde allí discurre sensiblemente por el camino de la actual nacional 430, por Almansa y Fuente de la Higuera, pasando por San Felipe (Játiva), Alcira y Algemés. Después de Albacete el único curso importante de agua es el Júcar, en Alcira, que se pasa por un puente.

Las jornadas desde Albacete son tres y media: El Bonete, Mogente, Alcira y Valencia (media jornada). Sumando a estas tres jornadas y media las cinco y media de Madrid a Albacete del itinerario anterior son nueve las jornadas, resultado que comparado con las jornadas del otro itinerario de ruedas a Valencia significan, en efecto, dos jornadas más. El otro camino a que hace referencia el título es el camino de herradura por Liria —que también incluye el *Itinerario*— y al que adjudica también siete jornadas.

Para Alicante, el camino de ruedas va desde Albacete por Pétrola, Yecla, Monóvar y Ali-



Madrid. Puente de Toledo. Construido por Pedro de Ribera en 1732.

cante. No se señalan las jornadas ni el paso de los cursos de agua en este caso.

De este segundo camino a Valencia, Bourgoing dice que tiene siete leguas más que el primero, y que si bien no es de posta "se puede recorrer en coche de colleras o, con mucha mayor economía, en una especie de cabriolés pequeños llamados calesines y que se usan muchísimo, tanto en las cercanías de Valencia como en la ciudad misma". El lo recorrió en 1783 al volver a Francia, y según su descripción invierte en el mismo siete jornadas, esto es, dos menos de las que señala el *Itinerario*.

Madrid para Cádiz. Pasa por las ciudades de Andújar, Córdoba, Ecija, Jerez y Puerto de Santa María.

Se sale por la puerta y puente de Toledo —sobre el Manzanares—. Sigue el actual camino de la nacional IV, salvo en el tramo próximo a Sevilla, en que discurre por Ecija, Marchena y El Arahal, hasta Jerez.

Después del paso del Manzanares, del Jarama y del Tajo por los puentes de Madrid y de Aranjuez, se pasan por puentes el río Cigüela, cerca de Puerto Lápice; el río Azúer, en Manzanares; el Guadalquivir, en Andújar, en Alcolea y en Córdoba; el Genil, en Ecija, y el Guadalete, en La Cartuja, entrando en Cádiz por el puente de Zuazo.

El *Itinerario* advierte que a tres leguas de Valdepeñas ... "comienza Sierra Morena y nuevas poblaciones; hay un buen camino nuevo, y se pagan 3 reales por cada par de ruedas, 4 cuartos por cada caballería suelta y 2 cuartos por cada persona". También es de señalar que el camino recomendado y más usual para entrar en Cádiz es por mar, desde el Puerto de Santa María.

Las jornadas son catorce: Aranjuez, Templeque, Villarta, Manzanares, Venta de las Virtudes (después de Valdepeñas), Santa Elena, Bailén, Villa del Río, Córdoba, Ecija, Marchena, Cabezas de San Juan, Jerez de la Frontera y Cádiz.

Del puente de Aranjuez, Ponz dice: ... "el magnífico puente *largo* sobre el Jarama, que

está a distancia de una legua y se acabó en el presente reinado. Es todo de piedra blanca de Colmenar y con dos banquetas, una a cada lado, para que la gente de a pie pueda ir sin temor de los carruajes. En la entrada hay un león que con las garras tiene dos tarjetas, y en la una dice: *En el feliz reinado de Carlos III*; y en la otra, *Hizo este puente Marcos de Vierna*, año 1761". Y del nuevo camino que une ambas localidades, añade: "Todo el camino desde Aranjuez a Madrid es una de las obras más grandes que se han hecho y de las más útiles; y si se lograra salir con el empeño de que prevalezcan los árboles, que se plantan en seco al uno y al otro lado de todo él, no se podría imaginar mayor magnificencia".

En cuanto al paso de Sierra Morena, Peyron escribe en 1772: "A cuatro horas de La Carolina está la *Venta de Miranda*, posada aislada que sirve de entrada a lo que llaman el *Puerto del Rey*..., cuando se ha llegado a esa *Venta de Miranda* es preciso descargar los coches y procurarse mulas o caballos para atravesar el *Puerto del Rey*; hay cerca de tres leguas de mal camino". El *Itinerario* advierte, después de la *Venta de las Virtudes*: "Aquí comienza la Sierra Morena y nuevas poblaciones; hay buen camino nuevo, y se pagan tres reales por cada par de ruedas, cuatro cuartos por cada caballería suelta y dos cuartos por cada persona".

El mayor Dalrymple, que en 1774 viaja desde Gibraltar hasta Madrid, invierte diez días en hacer, a caballo, el recorrido desde Córdoba hasta Madrid, es decir, un día más de los aconsejados en el *Itinerario*.

En 1786, Townsend viaja a Aranjuez desde Madrid en silla de posta y a una buena velocidad, ya que llega a Aranjuez en tres horas, y al año siguiente va a Córdoba, Sevilla y Cádiz. De Madrid a Córdoba, en coche de colleras, gasta nueve días, es decir, exactamente el número de jornadas que aconseja Matías Escribano.

El camino Madrid-Cádiz, como es bien sabido, es uno de los primeros que mereció la atención del Gobierno y su transformación en carretera. Bourgoing dice de este camino: "En 1778 era todavía un camino casi intransitable durante el mal tiempo; en 1785 había sido reparado en gran parte y se empezaba a poder correr la posta en coche".

Ponz, en el último libro de su *Viaje*, ratifica la información anterior: "...la construcción del nuevo camino desde esa Corte hasta Cádiz..., por cuyo medio y la diligencia establecida de la posta en todo él, se llega a Cádiz sin ningún peligro en cuatro o cinco días, cuando se necesitaban quince o veinte, según los tiempos y con muchos riesgos".

Madrid para Sevilla. Pasa por Carmona, sigue a Sanlúcar la Mayor.

Es una desviación del camino anterior en Ecija. Desde aquí el itinerario sigue por Carmona y Sanlúcar la Mayor hasta Ayamonte. Se pasa el río Guadalquivir, en Sevilla, por puente, y el río Tinto, en Niebla, en barca. Las jornadas son, desde Ecija, cuatro y media: Carmona, Sanlúcar la Mayor, La Palma, Lepe y Ayamonte (media jornada).

El puente sobre el Guadalquivir era un puente análogo al de Tortosa, sobre el Ebro, de barcas, como atestigua Ponz en su *Viaje*.

Madrid para Granada. Pasa por Jaén.

Nace del camino de Cádiz, en Bailén. A partir de este lugar, el camino pasa, en puente, sobre el Guadalquivir, antes de Mengíbar, y en puente también sobre el Cubillas, antes de entrar en Granada. Sigue sensiblemente la carretera actual. Se aconsejan tres jornadas desde Bailén: Jaén, Campoléjar y Granada.

Sin embargo, el *Itinerario* advierte: "Aunque este camino es el más frecuentado de los caleseros no es el mejor, pues han sucedido varias desgracias entre el Carchelejo y el Campillo por ser caminos voladeros, y será más seguro huir del peligro, y apartarse en llegando a Bailén", y aconseja a continuación la alternativa por Alcalá la Real.

Madrid para Málaga. Pasa por Antequera.

Nace del camino de Cádiz, en Ecija. A partir de ese lugar el camino pasa el río Genil por un puente después de la *Venta del Pozo Ancho*, y el Guadalhorce, por otro, antes de llegar

a Antequera. Las jornadas desde Ecija son tres: La Roda, Venta de Tendilla y Málaga.

Madrid para Alcalá la Real y Loja.

Nace del camino de Cádiz, en Bailén; pasa el Guadalquivir por un puente, luego llega a Martos y Alcaudete, pasa el Genil por otro y entra en Loja. Las jornadas desde Bailén son tres: Martos, Alcalá la Real y Loja.

Madrid para Guadix y Almería.

Nace en el puente de Cubillas, poco antes de Granada, en el itinerario Madrid a Granada, y va por Iznalloz, Guadix y Gérbol, hasta Almería. Las jornadas son las mencionadas.

Madrid para Ronda, San Roque, Gibraltar, Algeciras y Tarifa.

Nace del camino de Cádiz, en Ecija. Pasa por puente el río Salado, y sus jornadas desde Ecija son: La Roda, Ronda, Manilva, Gibraltar y Tarifa.

En el *Viaje*, de Ponz, se leen estos párrafos sobre estas ciudades y caminos: "Me apeé harto cansado de andar a caballo en la triste posada de Tarifa, más ruin todavía que la de Medina Sidonia, y así, determiné verla (la ciudad) lo más pronto y marchar...".

"El fatal hospedaje de Tarifa, cuya población se reputa de 1.500 vecinos, me quitó la gana de hacer en ella la segunda noche...". "De Algeciras se va a la ciudad de San Roque o Nuevo Gibraltar...; a la una (legua) se pasa por barca el río Palmones..., y como a un cuarto de legua más allá se atraviesa, asimismo, en barca el Guadarranque...".

En San Roque dice: "Encontré una razonable hospedería, y acaso deberá su existencia a los ingleses, que de la plaza salen a recrearse y a respirar mejor aire". Más adelante añade: "A las dos leguas y media (de San Roque) se atraviesa el río Guadiario... Es preciso vadearlo, careciendo de puente, y en invierno es muy peligroso por las aguas que coge...". De Ronda comenta la animación y el gentío: "Me echó

cuanto antes de Ronda la confusión de gentes, que con motivo de la feria había concurrido aquellos días, sin quedar un rincón dónde poderse alojar...".

El mayor Dalrymple, al que ya hemos mencionado anteriormente, al salir de Gibraltar hacia Madrid y Avila sigue un itinerario coincidente, aunque sólo en parte con éste. Va de Gibraltar a Gaucín, Ronda, Alcalá del Valle, Osuna y La Carlota; tarda cinco jornadas.

Madrid para Alcaraz.

Sale del camino de Cádiz, en Tembleque, y las jornadas son Alcázar de San Juan, Alhambra y Alcaraz. Se pasa el río Cigüela por puente en la venta de Tirez, entre Tembleque y Alcázar.

Madrid para Ciudad Real y Almagro.

La primera parte del camino, hasta Mora, coincide con el camino viejo de Cádiz, del *Itinerario*. Va por Illescas, Mora, Fuente el Fresno, Malagón y Ciudad Real; desde Fuente el Fresno hay una desviación por Torralba a Almagro. No se indican las jornadas; sí se señala que el paso del Tajo es en barca, que el paso del Guadiana, en Peralbilla, es por puente, en el camino de Ciudad Real, y por puente también en el camino de Almagro. El paso del Tajo entre Illescas y Mora, por barca.

Madrid para Badajoz y Lisboa. Pasa por las ciudades de Trujillo y Mérida.

Sale de Madrid por la puerta de la Vega o la de Segovia y su puente. Sigue sensiblemente la nacional V; sin embargo, de Móstoles a Maqueda, el camino va más hacia el este que la carretera actual, y pasa por El Alamo, Casarrubios y Venta de Retamosa.

Pasa el río Manzanares, en Madrid, por el puente de Segovia; el Guadarrama, por puente, en Arroyomolinos; el Alberche, en Talavera de la Reina, por puente; el Tajo, en Almaraz, por otro puente; el río Almonte, en Jaraicejo, por puente; el río Búrdalo, por puente, cerca de Mia-

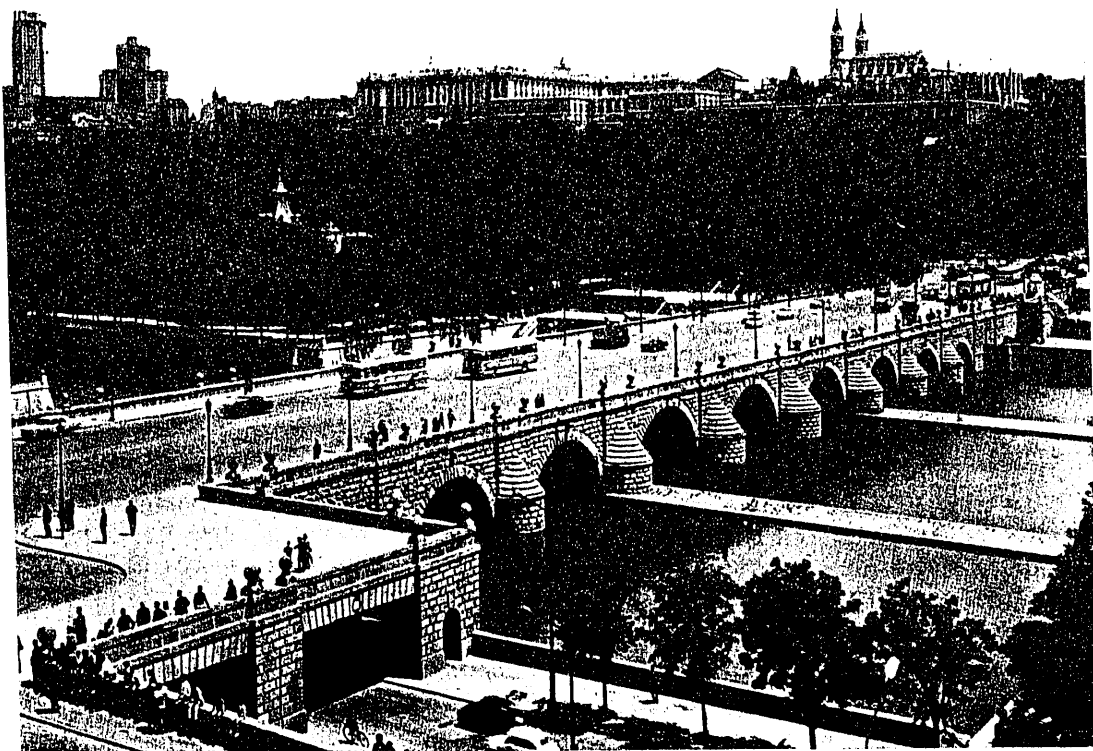
jadas, y en Mérida y Badajoz, el Guadiana, por puente también.

Las jornadas señaladas son ocho: Casarrubios. El Bravo, Venta Peralvanega, Navalморal, Trujillo, Miajadas, Mérida y Badajoz. La descripción del itinerario llega, como indica su título, hasta Lisboa, que dista de Badajoz cuatro jornadas y media más.

Ponz hizo también este viaje; del puente de Arroyomolinos dice: "Hasta el lugar del Alamo hay dos leguas, y a la mitad se pasa el río Guadarrama, donde se le une el referido arroyo. Aunque tiene puente miserable de madera, regularmente se vadea cuando no está crecido...". De Santa Olalla dice: "En Santa Olalla existe portazgo, y es porque, según he visto, tenían obligación de mantener por allí el camino reparado y seguro. Ha quedado la carga al pasajero sin el provecho...". Y del paso del Alberche: "Al fin de la citada vega (Talavera de

la Reina) se pasa el Alberche sobre puente de tablas; y aunque sus pilares son de fábrica, cada año hay que componerlo, para evitar los males que en él suelen acaecer con frecuencia... Si algún puente debía ser en España magnífico y bien fabricado, es éste; por ser el paso más frecuente de Extremadura y Portugal con la Corte, y por lo bien que se hacen pagar el portazgo; por todo le falta, sin la cualidad de ser larguísimo, y, por consiguiente, más molesto y peligroso...".

Del puente del Almaraz dice: "...se encuentra el célebre puente de Almaraz sobre el Tajo; fui a verlo y digo sin recelo que es comparable a las fábricas más magníficas en esta línea... En una parte, se ven puestas las armas de Carlos V, y en la otra, las de la ciudad de Plasencia; debajo de las del Emperador se lee: *Este puente hizo la ciudad de Plasencia, año 1552, reinando en España la Majestad Cesárea de*



Madrid. Puente de Segovia. Construido por Juan Herrera en 1584.

Carlos V, Emperador. Fue maestro Pedro de Uría". Después de Jaraicejo, advierte Ponz, que en el puerto de Miravete "los pasajeros deben ir con cuidado, por ser pasaje frecuentado de los ladrones, en que suelen hacer sus habilidades"; y en cuanto al puente sobre el río Almonte: "hay un puente de nueve arcos sobre el río Almonte, entre unas riberas de pésimo camino". Del puente sobre el Guadiana, en Badajoz, dice: "es de mucha magnificencia en esta ciudad el puente sobre el Guadiana por la puerta de las Palmas para ir a Portugal, y se debe contar entre las insignes obras modernas que hay en España de esta clase, y que pueden en algún modo competir con las de los romanos". Este puente, según Ponz, es de 1569, según la inscripción que en él figura.

Madrid para Coria, Plasencia y Alcántara.

Es una desviación del camino anterior, desde Navalmoral de la Mata. Va primero a Coria por Malpartida de Plasencia, y desde Coria directamente a Alcántara, por Zarza la Mayor y Piedras Albas; desde Malpartida sale el camino de Plasencia. Del camino de Coria a Alcántara, Ponz dice: "Al salir de Coria para Alcántara se encuentra un famoso puente de siete ojos, que debía servir para pasar el río Alagón; pero el agua se lo ha dejado en seco, y se pasa el río por una dilatada vega, al principio de la cual fundaron el puente, sin prevenir el inconveniente que la naturaleza de aquel terreno les arrastraba... Lo fundó no sé qué comunidad de religiosos de Astorga, que poseen una gran dehesa al otro lado del río; entre tanto, el que quiere pasarlo ha de ser por el vado; lo que en invierno será imposible, pues aún en verano lleva bastante agua y su madre está llena de cantos. Por esta extravagancia del puente sin río, dice el vulgo que llaman bobos a los de Coria...". En este camino está el famoso puente de Alcántara, de principios de nuestra era; en tiempos del Emperador se reedificaron unos arcos del mismo, y a principios de ese siglo —siglo XVIII— se volvió a reconstruir, después de que los portugueses lo volaran en parte en la guerra de Sucesión.

Madrid para Llerena.

Nace en Mérida, en el camino de Badajoz. Pasa el Guadiana por el puente de Mérida y tiene dos jornadas y media desde allí: Almedralejo, Usagre y Llerena (media jornada).

En la parte del *Viaje* de Ponz correspondiente a su deambular por estos caminos estrechos figura este párrafo un tanto desolador: "La despoblación de Extremadura y la pobreza de la gente popular son causa de que el pasajero que se aparte un poco del camino real apenas encuentre posadas en que recogerse; hablar de cuartos, camas y otras comodidades es perder el tiempo, y Dios sabe lo que cuesta comer. Por camino real apenas entiendo hablar de otro que del de Madrid a Badajoz, en donde se halla algo, pero siempre con escasez y miseria."

Madrid para Guadalupe y Trujillo.

Nace en Talavera de la Reina, del camino de Badajoz. Pasa el Tajo por el puente del Arzobispo y consta de cuatro jornadas: Calera, Tumba Frailes, Nava el Villar y Trujillo. Sobre el puente, Ponz dice: "...quien así mismo manda hacer... un famoso puente sobre el Tajo, con once ojos. Se ha renovado últimamente reedificando tres de ellos; es de las obras más dignas, grandiosas y benéficas... Sobre el arco del primero... hay un letrero, en el que se lee: *Este puente con sus torres de ella mandó hacer el mucho honrado en Cristo Padre y Señor don Pedro Tenorio, por la gracia de Dios Arzobispo de Toledo. Acabó de hacer en el mes de octubre del Señor de MCCCXXXVIII.*"

Madrid para León y Oviedo. Pasa por Medina de Rioseco.

Se advierte que es camino de ruedas sólo hasta León. Dice el *Itinerario* que se sale "por la puerta de Segovia, o la puerta de San Vicente; se atraviesa el río en el verano por la huerta de los Cipreses, y en pasando la del Cerezo, se encuentra el camino y puertas de Castilla". El camino va por Aravaca, Las Rozas —sin entrar—, donde se pasa por el puente de Retamar el río Guadarrama, y Galapagar a Guadarrama, donde se pasa el puerto.

Según advierte el *Itinerario*, en la casa antes del puente de Retamar se pagan cuatro reales por cada par de ruedas y dos cuartos por caballería.

En la sierra de Guadarrama empieza Castilla la Vieja "y se pasa el puerto de Guadarrama por buen camino, pagando dos cuartos por cada persona, cuatro por caballería y doce reales por cada par de ruedas con caballería y carga".

Además de estos accidentes, el *Itinerario* señala el paso del río Voltoya, cerca de Labajos, por puente; del río Adaja, en Arévalo, por puente; del río Zapardiel, en Medina del Campo, por puente; del Duero, en Tordesillas, por puente; del río Valderaduey, en Becilla, por puente, y del río Esla, en Mansilla, por puente.

Las jornadas de Madrid a León son siete y media: Guadarrama, Labajos, Arévalo, Medina del Campo, Torre Lobatón, Ceinos, Santas Martas y León (media jornada).

El camino va por Galapagar a Guadarrama, de acuerdo con la descripción de Ponz: "No solamente el camino, que la comunidad de El Escorial ha costado, superando muchas dificultades en aquel cuarto de legua..., sino el que de orden del Rey se ha construido en lo restante de las siete leguas, que hay desde Madrid a El Escorial; en cuyo distrito se han fabricado varios puentes y es el principal el del arroyo del Tercio, poco más de una legua antes de llegar a El Escorial. También se han fabricado tres casas de posta en el expresado camino, para comodidad de los que van al Sitio, cuando S. M. reside en él; encontrándose caballos prontos para las calesas de porte nuevamente establecidas... Una de estas casas está inmediatamente al lugar de Galapagar, y desde el frente de ella sigue otro ramo de camino nuevo hasta Guadarrama, donde se une con el de aquel puerto, que mandó construir el señor Rey don Fernando VI."

Y en otro párrafo añade: "El nuevo y bien construido camino de Castilla llega desde Madrid hasta más allá de El Espinar, y en lo alto del puerto de Guadarrama se encuentra una columna con un león encima, y en ella se lee esta letra que compuso don Juan de Iriarte: *Ferdinandus VI Pater Patriae Viam utrique Castellae superatis montibus fecit; anno salutis MDCCXLIX Regni sui IV.*"

Townsend, en el verano de 1786, hace el viaje de Madrid a Oviedo y precisa que hasta León va sobre ruedas "en dos pequeñas sillas", mientras que el viaje de León a Oviedo lo hacen sobre caballerías: "Mi joven amigo y su compañero, montados sobre caballos que los había enviado su padre, y yo sobre una mula de alquiler." De Madrid a León tardaron seis o siete días, si bien parece que descansaron quizá un día en Valladolid, pues, en lugar del camino que aquí se señala, Townsend fue desde Medina del Campo a Valladolid, y de allí a Medina del Rioseco.

Jovellanos, en los últimos años del siglo XVIII, hace varias veces el itinerario Gijón-Madrid y viceversa, y siempre el tramo de León a Madrid lo hace en coche. El tiempo invertido es de cinco a cinco días y medio, es decir, inferior al señalado en el *Itinerario*. Es de señalar que, al igual que Townsend, va y viene por Valladolid, en lugar de hacerlo por Tordesillas.

Junto al camino de ruedas, el *Itinerario* indica para Guadarrama este otro camino de herradura: Las Rozas, Torrelozanes, Venta de Martín y Guadarrama, es decir, la actual nacional VI. También se indica que "para ir con ruedas a Avila se ha de ir desde Las Rozas a Galapagar, Guadarrama, El Espinar, Urraca y Berruy".

Madrid para Segovia, el Real Sitio de San Ildefonso y El Páular.

El camino coincide con el anterior hasta Guadarrama, y de ahí va a Los Molinos, puerto y venta de la Fuenfría y Segovia. Son dos jornadas: Guadarrama y Segovia. Townsend, en 1786, confirma que el camino de San Ildefonso va por el puerto de la Fuenfría.

Se advierte que "desde la venta de la Fuenfría a la mano derecha una legua, en la Cruz de la Gallega se aparta el camino a San Ildefonso".

Para llegar al Páular "se pasa el puerto del Reventón a pie, o a caballo, hasta llegar al Páular".

Madrid para Salamanca y Ledesma.

Se separa del camino de Castilla en Labajos, después de pasar el río Voltoya. No indica

el *Itinerario* la forma de pasar los ríos que corta el camino: el Adaja, el Zapardiel, el Trabancos y el Almar, lo que hace suponer que no existen puentes; si se menciona el puente sobre el Tormes, en Salamanca.

Desde Labajos se recomiendan tres jornadas: Muñosancho, Salamanca y Ledesma. Del puente de Salamanca, Ponz dice: "...y antes el famoso puente sobre el Tormes, que es una de las antigüedades de mayor importancia que hay en Salamanca y en España. Consta de 27 arcos y se extiende como 500 pasos por lo largo y 12 por lo ancho. Su construcción es romana, al modo de los del puente de Segovia, Mérida, Alcántara, etc."

Jovellanos, en 1790, hace el recorrido de Salamanca a Madrid en tres jornadas: Fontiveros, San Rafael y Madrid, si bien reconoce que la última resulta un tanto forzada: "La distancia de Madrid, grande para una jornada, corta para una y media." Según Matías Escribano, la distancia era adecuada para cuatro jornadas: Muñosancho, Labajos, Guadarrama y Madrid.

Madrid para Ciudad Rodrigo y Peña Francia.

Nace del camino anterior, en Peñaranda de Bracamonte. Va directo desde aquí a Ciudad Rodrigo, con jornadas en Alba de Tormes, Castro Verde y Ciudad Rodrigo. Se indican dos puentes: uno sobre el río Guareña y otro sobre el río Huebra.

En nota al margen se indica que para ir a la Peña de Francia debe desviarse en Morasverdes hacia ese lugar.

Madrid para Valladolid y Palencia.

Se indican dos caminos de ruedas diferentes: uno por Adanero y otro por Segovia.

El primero incluye tres jornadas desde Adanero: Almenara, Valladolid y Palencia, y pasa por puente el Eresma, cerca de Olmedo, el Adaja, cerca de Hornillos, el Duero entre Valdestillas y Valladolid y el Pisuerga, en Cabezón. Con ello Valladolid está a cinco jornadas de Madrid y Palencia a seis.

Ponz da noticia también de estos puentes:

"Otras dos leguas hay desde Valdestillas a Puente Duero, a cuya entrada se pasa el río de este nombre por un gran puente... Desde Valladolid a Cabezón donde se pasa el Pisuerga por buen puente, hay dos leguas..."

En otro párrafo añade: "Poco después de Cabezón se pasa dicho río por puente de ocho ojos, y en una lápida que en él hay, leí haberse reedificado en 1586... Dos leguas después de Cabezón se encuentra la Venta de Trigueros, donde se suele hacer medio día caminando de Valladolid a Palencia... Otra legua bien desengañada cuenta desde Villamuriel a Palencia, y al salir del pueblo se pasa el río Carrión por buen puente de ocho ojos..."

El segundo camino desde Madrid a Valladolid es por Segovia y a partir de ahí por Santa María la Real de Nieva y Coca a Olmedo, donde vuelve a empalmar con el anterior.

Madrid para Santiago, de Galicia; Finisterre, Astorga y Orense y para Pontevedra.

Se advierte que sólo es camino de ruedas hasta Villafranca del Bierzo. El camino nace del camino de Castilla en Tordesillas, donde se pasa el Duero por puente; las jornadas hasta Villafranca son seis y media, Vega de Valdetronco, Villalpando, La Noria, Palacios de la Valduerna, Foncebadón, Cacabelos y Villafranca del Bierzo (media jornada). Desde Villafranca a Santiago se señalan otras cinco jornadas y media pero ya en camino de herradura.

Accidentes destacables del camino son: el río Esla que se pasa por el puente de Castrogonzalo, el río Orbigo también en puente; la entrada en Galicia desde Astorga que se hace por Foncebadón directamente hacia Ponferrada en lugar de hacerse por el puerto del Manzanal; y los ríos Boeza, que se pasa por puente, Cua en Cacabelos, por puente, y, por último, el Burbia en Villafranca también por otro puente.

El mayor Dalrymple nos suministra alguna información también sobre este camino. Desde Avila por Salamanca y Zamora llega a Benavente donde toma el camino de Galicia hasta La Coruña. Sus jornadas desde Benavente son: Astorga, Acebo, Ponferrada, Villafranca, Fonfría, Lugo y La Coruña (dos jornadas desde Lugo). Al llegar a Astorga escribe: "...la carretera prin-

cipal desde Madrid acaba aquí". Y más adelante relata que se está prolongando el camino acondicionando para ello el puerto de Piedrafita del Cebrero "...atravesamos un camino nuevo de unas dos millas que quieren hacer llegar al mar", por un lado, y por otro, a partir de La Coruña, hacia Betanzos, para unirse al anterior.

Madrid para Burgos, Orduña y Bilbao.

Se sale por la puerta de Fuencarral o la de Santa Bárbara. Los ríos que cortan este itinerario y que se pasan por puente ya son: el Guadalix, en San Agustín; el río Rianza, después de Honrubia; el Duero, en Aranda; el Esgueva, en Behabón; el Arlanza, en Lerma; el Arlanzón, en Burgos; el Ebro, en Santa Gadea; el río Omecillo, antes de llegar a Osma, y el río Nervión entre Orduña y Amurrio. Los ríos Lozoya, en Lozoyuela, y el Duratón, antes de Boceguillas, figuran, pero no se indica cómo se pasan. Las jornadas desde Madrid hasta Bermeo son diez: San Agustín, Buitrago, Boceguillas, Fuente Espina, Lerma, Burgos, Briviesca, Bergüenda, Amurrio, Bermeo. Se advierte, al margen, que en tiempo de muchas nieves es mejor camino ir a Burgos por Valladolid.

Respecto al puerto de Somosierra, Ponz, en uno de sus viajes, escribe: "Los altos cerros de este puerto están muy pelados por el lado que mira a Castilla la Nueva; no tanto por Castilla la Vieja y por la división entre ambas. Así, el camino de la subida como el de la bajada, sin bien desengañados por los arroyos que lo atraviesan y pedregales, de que están llenos; siendo a mi entender mucho más fácil hacerlo bueno aquí que en otras partes, por lo mismo que hay mucho material de piedra suelta y rodada, y mereciéndole como cualquier otro tránsito de España a la Corte; pues, además de ser la ruta de los correos, es de continuo acarreo de géneros de los puertos del Océano y por donde de continuo llevan a Madrid los pescados frescos". En otro párrafo nos dice que la Venta de la Juanilla, al pie del puerto por Castilla la Vieja, es propiedad de la Comunidad de El Escorial, y por el comentario que hace se deduce que dejaba mucho que desear antes de la construcción de la nueva carretera de Madrid a Burgos, por Somosierra.

Otro camino para Bilbao.

El *Itinerario* incluye otro camino de ruedas a Bilbao, por Villarcayo, desde Burgos. Se indica el paso por puentes ya: del Arlanzón, en Burgos; del Ebro, antes de Villarcayo, y del Cadagua, en Valmaseda.

Las jornadas a partir de Burgos son cuatro: Villalta, Bocos, Nava y Bilbao. El tiempo invertido es, pues, análogo al anterior, unos diez días de Madrid a Bilbao.

Madrid para Santander.

Corresponde al nuevo camino de ruedas, es decir, a la nueva carretera de Reinosa a Santander. Hay una nota en la cabecera del itinerario que advierte que en invierno se debe ir desde Madrid a Valladolid y desde Valladolid a Santander, y en verano, otoño y primavera se puede ir por el camino desde Madrid hasta Burgos y desde esa ciudad después por el que se señala a continuación, una vez pasado el río Arlanzón por puente en Burgos: Mansilla, la Nuez, Santa Cruz del Tozo, Llanillos, Aguilar de Campóo, Reinosa y Santander.

Las jornadas desde Burgos son cuatro: Santa Cruz del Tozo, Aguilar de Campóo, Arenas de Iguña y Santander. Por puentes se pasan el río Pisuegra, en Aguilar de Campóo; el río Ebro, antes de Reinosa; el río Besaya, en San Mateo, y el río Pas, antes de Santander.

Madrid para Vitoria y San Sebastián.

Nace del camino de Madrid a Burgos y a Bilbao en Santa María; junto a Pancorbo, y las jornadas señaladas desde aquí son cuatro: Ameyugo (media jornada), Vitoria, Cegama, Villabona y San Sebastián (media jornada). Sumando éstas a las correspondientes al itinerario antes mencionado, se obtiene un total de once jornadas (por Somosierra) desde Madrid a San Sebastián. El camino que el *Itinerario* define como de ruedas entre Vitoria y Villafranca de Oria es, sin duda, el camino antiguo, anterior a la construcción de la carretera de Vitoria a Irún por Mondragón, Villafranca y Tolosa.

Como se ha advertido, la edición que se

ha utilizado es la de 1775, "añadida y corregida", y este itinerario debe corresponder a la redacción primitiva, ya que aparece, páginas adelante, el camino de ruedas de Vitoria para Bayona de Francia por Salinas y Mondragón, llegando hasta Bayona.

En 1783, cuando Ponz recorre este camino, el tramo desde Briviesca hasta Vitoria se encuentra en iguales condiciones a los descritos en el *Itinerario*: "Desde Briviesca a Pancorbo hay cuatro leguas..., pero el camino es muy malo. La situación de Pancorbo es muy singular, en una angostura entre dos altos cerros..., y una gran parte de este camino va por estrechos y frondosos valles... Logra (Miranda) la comodidad del Ebro, que pasa junto a la villa con gran puente de ocho ojos...". Por el contrario, el itinerario por Alava y Guipúzcoa es ya el de las nuevas carreteras: "Saliendo de Miranda y al entrar en la provincia de Alava, todo muda de semblante respecto a los caminos, a la comodidad de las posadas, caseríos en el campo, etc. A corta distancia se pasa por buen puente, el río Bayas... Todo lo demás del camino desde Vitoria a Francia, o lo más de él, se ve poblado de lugares, caseríos...".

Madrid para Pamplona. Pasa por Tafalla.

Sale de Madrid, por el camino de Zaragoza, hasta Alcalá de Henares. Se pasa por puentes: el río Jarama, puente de Viveros; el Henares, en Jirueque; el Aragón, en Caparrosa, y el Sidasos, en Tafalla. Se pasa en barca: el Henares, en Heras, y el río Ebro, en Castejón.

Las jornadas desde Madrid son siete y media: Machamalo, Rebollosa, Cobertoleda, Almenar, Citruénigo, Caparrosa, Venta del Piojo y Pamplona (media jornada).

Se advierte que en el puente de Viveros "se paga dos cuartos por cada persona, cuatro por caballería y tres reales por cada dos ruedas".

Madrid para Osma.

Nace del camino anterior, en Rebollosa, y va por Atienza y Berlanga a Burgo de Osma y Osma. Pasa el río Duero, por puente, en Berlanga de Duero. No se indican las jornadas.

Madrid para Calahorra, Logroño, Soria, Borja, Tarazona, Cascante, Viana, Tudela y Corella.

Nace en Citruénigo del camino a Pamplona; y va por Aldeanueva de Ebro a Calahorra y Logroño. Desde Citruénigo hay jornada y media a Logroño, y hacen, por tanto, seis jornadas y media desde Madrid.

El camino para Soria nace en Almazán, después de pasar el río Duero por puente, y pasando el puerto de Lubia va a Soria, siguiendo el camino actual. Soria queda a una jornada de Almazán y, por tanto, a cuatro jornadas de Madrid.

El camino a Borja nace en Hinojosa, también del camino de Pamplona. El camino a Tarazona nace en Agreda y sigue a Cascante; el camino a Viana nace en Calahorra, y el de Tudela y Corella, en Citruénigo.

Madrid para Estella, Sangüesa y Olite.

Se ha de ir por el camino de Pamplona hasta la venta y barca, en el río Ebro, de Castejón. Desde allí, en dos jornadas, se llega a Estella, que queda, por tanto, a siete jornadas y media de Madrid, igual que Pamplona.

Para Sangüesa, el camino sale desde la barca de Castejón también; para Olite, poco antes de Tafalla, y desde Javier se llega a Sos del Rey Católico.

Barcelona para Valencia.

La primera parte, desde Barcelona a Tortosa, está ya analizada en un itinerario anterior.

De Tortosa a Valencia las jornadas son: Benicarló, Castellón de la Plana y Valencia, esto es, tres jornadas, que sumadas a las otras tres o tres y media de Barcelona a Tortosa dan de seis a seis jornadas y media de distancia entre Barcelona y Valencia.

Townsend, que hace este recorrido, sobre ruedas, en 1787, tarda siete días, en verano, en llegar a Barcelona desde Valencia.

Valencia para Murcia.

El camino va por Fuente de la Higuera, y son cuatro jornadas y media: Alcira, Mogente,

Elda, Orihuela y Murcia (media jornada). Corresponde más o menos a la comunicación actual por carreteras nacionales.

Cádiz para Granada y Cartagena.

El camino señala doce jornadas y media: Jerez de la Frontera, Venta de la Alcantarilla, Osuna, La Alameda, Loja, Granada, Venta del Darro, Venta del Baúl, Cullar de Baza, Vélez-Rubio, Lorca, Fuente Alamo y Cartagena (media jornada).

Peyron, en 1772, hace casi exactamente este itinerario, pero en sentido contrario, desde Cartagena hasta Cádiz. De su narración se comprueba, en efecto, que circulaban vehículos de ruedas, ya que Peyron llevaba una "carroza", si bien había numerosos malos pasos; en Guadix se rompe una rueda en medio de una intensa lluvia, y cerca de Las Cabezas de San Juan se le embarranca el coche y tiene que descargarlo para poder salir del atolladero.

Cádiz para Sevilla.

Sale del anterior, en la Venta de la Alcantarilla, consumiendo sólo una jornada desde allí y, por tanto, tres desde Cádiz.

Sevilla para Montilla y Jaén.

Las jornadas son cuatro y media: Venta Nueva, Ecija, Montilla, Torredonjimeno y Jaén (media jornada), pasando también por Carmona y Castro del Río.

Sevilla para Granada.

Enlaza con el camino de Cádiz a Granada, ya mencionado, en El Arahal. Son en total, cinco jornadas y media.

Córdoba para Jaén.

Enlaza con el de Sevilla a Jaén, en Castro del Río. Son dos jornadas: Santiago de Calatrava y Jaén.

Córdoba para Badajoz.

Comprende cinco jornadas y media: Posadas, Constantina, Montemolin, Zafra, La Albuera y Badajoz (media jornada).

Zaragoza para Soria.

No figuran las jornadas. El camino va por Alagón, Borja, Tarazona y Agreda. Desde ese lugar se dirige directamente a Soria por Aldealpozo y Fuensaúco.

Murcia para Alcaraz.

El camino va por Cieza, Hellín, Masegoso y Alcaraz. Se cuentan tres jornadas y media.

Burgos y Valladolid para Madrid.

De Burgos a Valladolid las jornadas son tres: Villodrigo, Venta de San Isidro y Valladolid. En Valladolid empalma con el camino de Madrid a Valladolid y Palencia.

Este camino, junto con el de San Sebastián y Vitoria para Burgos, es el primero que, en 1789, sirve para establecer el servicio de diligencias que se inicia con un coche de seis plazas, que hacía el recorrido entre Bayona y Madrid en seis días en verano y ocho en invierno.

Plasencia a Salamanca.

Va sensiblemente por la carretera actual: Montemayor, La Calzada y Aldea Tejada. No se indican las jornadas. Se señala el paso por puente del río Cuerpo de Hombre.

Mérida para Salamanca.

Es la continuación del camino anterior de Salamanca a Plasencia. Va por Galisteo, Cáceres y Aljucén a Mérida, es decir, siguiendo casi en su totalidad la nacional 630.

De este camino, las informaciones de Ponz son las siguientes: "Es, pues, este camino el

que llaman *de la plata*, esto es *vía lata*, y el que los antiguos y modernos escritores conocen por vía militar, construida por los romanos, desde Mérida a Salamanca: se aparta en algunos parajes del que regularmente se usa al presente, unas veces a la derecha y otras a la izquierda; pero grandes trechos se anda por la misma vía militar, que es un asombro cómo se conserva en algunos trechos después de tantos siglos... A tres leguas del Casar y a cinco de Cáceres se llega al Tajo... Se pasa dicho río por barca, junto al puente que llaman *Alconetar* o *Alconera*... Las ruinas de dicho puente manifiestan haber sido uno de los más famosos que los romanos construyeron sobre el Tajo. Permanecen en pie cuatro arcos, los pilares de otro, y los fundamentos de los demás hasta 'a superficie del agua'. Y más adelante, añade: "Corre por esta llanura... el riachuelo Soler, que se pasa por puente... Después de haber llegado a la una de la mañana desde Cáceres a Aljucén, habiendo andado nueve leguas en una mañana de las más cálidas del verano, por territorio desapacible y solitario, no es necesario contar a usted cómo llegaríamos. Lo peor fue ser el lugar tan corto y miserable que el hablar de posada era lo mismo que de la China... Sin embargo, de la infelicidad de Aljucén es notable en sus inmediaciones un puente de los romanos, sobre el arroyo que lleva el mismo nombre, obra... descuidada y rota y sin uso como otras de esta clase... Llegué a Mérida desde Aljucén después de anochecido..., se pasó aquella noche no del todo mal, pues estando Mérida en el camino real de Madrid a Lisboa, ya las posadas son razonables".

Sevilla para Mérida.

Es la continuación del camino anterior, hasta Sevilla, y sigue más o menos la actual carretera nacional 630, por Almendralejo, Fuente de Cantos, Santa Olalla, Castilblanco y Alcalá del Río.

En su *Viaje*, Ponz confirma que este es el camino de ruedas desde Extremadura a Sevilla: "A esta villa (Santa Olalla) sale el camino carretero y de coches que viene de Extremadura, y pasa esta seranía por las villas de Monesterio y Fuente de Cantos..."

Y Dalrymple, que hizo el recorrido de Bada-

joz a Sevilla en seis jornadas: dos hasta Fuente de Cantos y cuatro a Sevilla desde Fuente de Cantos; corrobora el paso de coches: "Hemos seguido nuestro camino sin otra indicación de camino que las huellas de los coches, que nos han llevado a Castilblanco"; si bien advierte de la peligrosidad de este camino: "Oímos también relatos de robos y de asesinatos; incluso nos dijeron que habían matado un hombre entre el sitio que estábamos y Sevilla. Dos campesinos me pidieron permiso para hacer el camino conmigo al día siguiente, y consentí en ello con gusto".

Málaga para Córdoba.

Coincide con el de Madrid a Málaga desde Antequera a Málaga. Pero desde Antequera va directamente a Córdoba por Lucena y Montilla.

Desde Antequera a Málaga, la información de Peyron, en 1772, es de que sólo se puede viajar a caballo o en mula. "Después de haber hecho de ese modo cuatro leguas a lomos de mula, porque no hay allí camino para los coches, se llega a una venta o posada."

Sin embargo, Ponz y Bourgoing, que escriben hacia 1790, dicen que es una buena carretera. Ponz, literalmente, afirma: "Por dos caminos distintos he ido desde Antequera a Málaga, el uno por el puerto de la Escaleruela, que es de siete leguas, y el otro, por el bello camino recientemente hecho, aunque más largo. Ni por el uno ni por el otro se atraviesa pueblo alguno". Y Bourgoing confirma "...hasta llegar a Antequera, ciudad de agradable emplazamiento en la cima de una montaña muy elevada; y de allí a Málaga, vamos por una bien construida carretera, que serpentea durante siete leguas entre cerros cubiertos de viña".

Granada para Málaga.

Va por Alhama, Vélez Málaga y Málaga.

Townsend, en 1787, hace este camino en sentido inverso, desde Málaga a Granada. Va en mula y tarda tres jornadas haciendo dos noches intermedias: una, en Vélez Málaga, y otra, en Alhama.

Sevilla para Málaga.

Va por Osuna y Cártama, hasta Málaga.

Salamanca y Zamora para León.

Es la continuación del itinerario Sevilla, Mérida, Cáceres, Salamanca. Pasa el Esla por el puente de Castrogonzalo, y desde Benavente se dirige directamente a León, según la actual nacional 630.

Zamora para Medina de Rioseco.

Va directamente a Medina del Rioseco; corta el camino de Galicia en Villardefrades.

Salamanca para Toro.

Sigue, aproximadamente, el trazado de la carretera comarcal actual que pasa por Fuentesauco.

Palencia a Medina de Rioseco.

Es la continuación del camino anterior de Zamora a Medina de Rioseco.

Valladolid para Toro y Zamora.

Pasa por Simancas y Tordesillas, siguiendo las actuales carreteras nacionales 620 y 122.

Salamanca para Madrid.

Advierte en una nota el *Itinerario*: "camino de ruedas en tiempo que están crecidos los ríos". Desde Peñaranda de Bracamonte se dirige a Arévalo, con lo que se aumenta el recorrido, pero se facilita el paso de los ríos que debían vadearse en el camino directo por Labajos.

Valladolid a Salamanca. Por otro camino de ruedas diferente.

Corresponde al trazado actual de la nacional 630: Tordesillas, Siete Iglesias, Castrillo,

Castellanos y Salamanca. Se señala el paso del río Guareña, por puente.

Valladolid para Santander.

Empalma en Aguilar de Campoo con el camino antes reseñado de Burgos a Santander. Desde Valladolid va por Monzón, Fromista y Herrera de Pisuegra, hasta Aguilar.

Daroca para Teruel.

Va por Calamocha, Camino Real y Caudete a Teruel. De Teruel dice Ponz: "Su situación es en el Camino Real de Valencia a Zaragoza y a igual distancia de una y otra capital que le facilitan los géneros de toda suerte que hay en ambos reinos".

Cuenca para Valencia.

El camino va por Fuentes, y Camporrobles a Utiel, donde enlaza con el camino directo de Madrid a Valencia.

San Ildefonso para Valladolid.

Va por Zamarramala, Carbonero, Narros de Cuéllar y Cistérniga. Pasa el río Pirón por puente, y el Duero, por barca.

Toledo para Talavera de la Reina.

Es camino paralelo al Tajo, y sensiblemente por la actual carretera comarcal que une Toledo y Talavera. El Guadarrama se pasa por puente.

Toledo para Guadarrama.

Pasa por Chozas, Villamanta y El Escorial. Cruza con el camino de Madrid para Badajoz en el Molino de Viento, cerca de Casarrubios.

Toledo para Andalucía.

Va desde Toledo a Puerto Lápice, pasando por Mora de Toledo y Consuegra.

Este es camino que para llegar a Madrid, desde el camino de Andalucía, utiliza Peyron, donde puntualiza: "Se va de Toledo a Madrid en un día".

Toledo para los caminos de Aranjuez, Cuenca y Valencia.

Va hasta Tarancón, pasando por Ocaña, y antes por la venta de Valdecaba, de la que dice Ponz: "Sólo se encuentra provisión para arrieros".

Almagro para Alcaraz.

Cruza con el camino de Andalucía en Valdepeñas y pasa por Villanueva de los Infantes, es decir, sigue prácticamente la comarcal 415 actual.

Valencia para Zaragoza.

No se señalan las jornadas. El camino va por Murviedro (Sagunto), Segorbe, Teruel, Caminreal, Calamocha y Cariñena a Zaragoza. Se indica que el río Jiloca se pasa por puentes en Villafranca y en Calamocha.

Alicante y Murcia para Granada.

Va más o menos por el camino actual hasta Totana; desde allí se repite el itinerario de Granada a Cartagena.

Valencia para Granada.

Va por Fuente la Higuera, Yecla, Jumilla, Calasparra y Huéscar, hasta Baza.

Cartagena y Alicante para Valencia.

Va por Torrepacheco a Orihuela, y de allí sigue a Alicante, y por Alcoy a Valencia.

Zaragoza para Pamplona.

El camino pasa por Las Casetas, Alagón, Maillén, Tudela, Caparrosa y Tafalla para llegar a

Pamplona. Se indica que existen puentes para el paso del Jalón, en Alagón; del Ebro, en Tudela, y del Aragón, en Caparrosa.

Pamplona para Burgos. Camino francés de ruedas.

Es este el viejo camino de Santiago: Puente de la Reina, Estella, Viana, Logroño, donde se pasa el Ebro por puente; Nájera, donde se pasa el río del mismo nombre por otro puente; Santo Domingo de la Calzada, con otro puente; Belorado y Burgos.

Vitoria para Bayona, de Francia.

Corresponde al nuevo camino por Salinas, Mondragón, Villarreal, Villafranca, Tolosa, Hernani, Irún y San Juan de Luz.

Peyron, en 1773, subraya ya el buen estado de estos caminos limítrofes con Francia: "A una legua de Miranda se atraviesa Armiñón, pueblo pequeño, y a continuación, La Puebla..., y allí es donde se encuentra el hermoso camino que conduce a los Pirineos... Se pasa ante una venta aislada..., donde se está tan limpiamente alojado como bien servido, sobre todo en peces de agua dulce el viajero ya no tiene necesidad de proveerse de víveres, los encuentra en todas las posadas del camino".

En 1783, cuando Ponz hace su viaje a París desde Madrid, recorre este nuevo camino del que hace grandes elogios; el mayor, quizá, el que pone al describir el camino de Bayona a Burdeos: "La mayor parte de los puentes sobre arroyos y riachuelos entre Bayona y Burdeos son de madera y, por consiguiente, están infinitamente mejor en esta línea y la de caseríos, dentro y fuera de los pueblos, las provincias de Vizcaya".

En la misma idea, años más tarde, insiste Bourgoing: "En 1792 me encontré con una carretera magnífica que comienza en Irún y llega sin interrupción hasta cuatro leguas más allá de Burgos...", y más adelante añade: "...la diferencia entre los últimos caminos franceses y los primeros españoles es aún, en 1793, favorable para éstos. Las carreteras de Vasconia o, por lo menos, las que atraviesan de Norte a

Sur, pueden ser citadas entre las mejores europeas, a pesar de que lo abrupto del territorio oponía numerosas dificultades a su realización”.

Pamplona para San Juan de Pie de Puerto y Bayona, de Francia.

Es la prolongación del camino francés hacia la frontera francesa por Burguete y Roncesvalles.

Burgos para León. Camino francés de ruedas.

Es continuación del de Pamplona a Burgos. Pasa por Castrojeriz, Fromista, Carrión de los Condes, Sahagún y Mansilla de las Mulas. Se advierte que el río Pisuerga se pasa por puente, así como el Carrión.

Barcelona para La Junquera.

Figura en el itinerario de Madrid para Roma. Pasa por Moncada, La Roca, Hostalrich, Gerona, Figueras y La Junquera. Se indica que existen puentes sobre el río Tordera y sobre el Ter, este último en Gerona, y barca para pasar el Fluviá. No se indica cómo se pasa el río Muga, después de Figueras, y el Arnera, en la frontera; se supone se vadearían.

A pesar de ser caminos de ruedas en 1786, cuando Townsend entra en España por este camino escribe: “...pero en cuanto se entra en España, hasta unas dos leguas antes de Barcelona, parece como si no hubieran hecho nada desde la creación del mundo, sea para facilitar el transporte, sea también para proveer a la seguridad del viajero”.

* * *

En cada uno de los itinerarios se han señalado las jornadas de viaje que se indicaban, y hemos podido ver que estas jornadas coinciden, en general, con las que se mencionan por viajeros, españoles y extranjeros, tales como Jovellanos, Ponz, Townsend, Burgoing, etc., que recorrieron la piel de toro ibérica en los mismos años.

Esta información nos permite obtener una idea bastante cabal de las velocidades medias de marcha en el siglo XVIII, en España, utilizando los medios ordinarios disponibles: caballería y carruajes, propios o alquilados. Dejamos para un análisis posterior los viajes por la posta, en los que las velocidades eran mayores, pero sólo utilizables en casos excepcionales, por su carestía, por un número reducido de personas que necesitaban, además, autorización para hacerlos.

Con los medios ordinarios, según la información recogida y suponiendo, por ejemplo, que el origen del viaje fuera Madrid, se tardaba un día en llegar a Toledo o a Guadalajara; dos días a Segovia o a Avila; tres a Cuenca; cuatro a Soria o a Salamanca; cinco a Valladolid; cinco y medio a Albacete; seis a Palencia o a Burgos; seis y medio a Logroño; siete a Pamplona o a Valencia —por el camino corto—; siete y medio a León o a Roncesvalles; ocho a Badajoz, a Jaén o a Zaragoza; ocho y medio a Murcia; nueve a Córdoba o a Valencia —por Fuente de la Higuera—; nueve y medio a Bilbao, a Huesca o a Cartagena; diez a Granada, a Bermeo o a Santander; once a Lérida, a San Sebastián o a Oviedo —teniendo que hacer necesariamente el viaje desde León en caballería para el paso de la cordillera—; once y medio a Sevilla o a Gijón; doce y medio a Tarragona; trece a Málaga, a Almería o a Lugo —teniendo que pasar a caballo el puerto de Piedrafita—; catorce a Cádiz, a Gibraltar o a Puigcerdá; catorce y medio a Barcelona, y quince y medio a La Coruña —y por camino de herradura a partir de Villafranca del Bierzo.

Estas jornadas corresponden a unas ocho horas de viaje diario, con recorridos también al día de ocho leguas, esto es, unos 50 Km diarios; sobrepasar, en viajes de varios días especialmente, estos módulos requería técnicamente el cambio de caballerías, esto es, la utilización del servicio de postas, pues en otro caso peligraba la salud de los caballos o las mulas. Bien es verdad que en un día determinado, y si ello era necesario, podían forzarse las horas de marcha y, por tanto, los kilómetros recorridos; de la lectura de las relaciones de viajes de la época se deduce que los recorridos máximos diarios en el siglo XVIII fueron: 80 Km por Jovellanos, utilizando caballería o vehículo propio; 83 Km

por Townsend, 65 por Dalrymple, etc., pero siempre con carácter excepcional y a costa de doce o catorce horas de viaje agotador, no sólo para el viajero, sino también para la caballería.

De la "Nota curiosa para saber dónde vienen a parar los ordinarios, arrieros, caleseros y carruajeros de las ciudades y las más principales villas de España", que figura al final del *Itinerario*, de Matías Escribano, se deduce que a finales del siglo XVIII los caminos permitían un tráfico activo que aseguraban unas relaciones comerciales estables entre Madrid y las distintas regiones del país.

En la "Nota" se mencionan veintinueve mesones, paradores y posadas en Madrid, a donde llegaban los ordinarios y carruajeros de todo el país.

En la calle de Postas estaba el *Mesón del Peine*, a donde llegaban un ordinario de Alcalá de Henares, y otros de Algora, Cuenca, Huete, Hinojosa, Molina de Aragón, Pastrana, Santa Cruz de la Zarza, San Clemente, Sigüenza, Tarazona de la Mancha y Villanueva de la Jara, así como los de Anguiano, Carranza, Lumbreras, Torrecilla de Cameros, Villalón y Santo Domingo de la Calzada.

En la calle de Atocha se mencionan el *Parador del Sol* y el *Mesón de San Blas*, a donde llegaban los ordinarios de Murcia y su Reino y algunos de la Mancha. Al *Parador del Sol* llegaban también los ordinarios de Cedillo, Chinchón, Ciempozuelos, Ciudad Real, El Bonillo, Griñón, Escalona, Illescas, Mascaraque, Mocejón, Olías, Palomeque, Talavera, Tembleque, Torrejón de Velasco y Valdemoro.

En la calle de Toledo se mencionan los mesones de *Acemilería*, *Herradura*, *Monroy*, *El Soldado*, *Torrecilla* y el *Parador de Ocaña*. Al de *Acemilería* venían a parar los carruajeros de Almansa, Alicante, Cartagena, Caudete, Fuente de la Higuera, Lorca, Monóvar, Montealegre, Murcia y Villena, ordinarios de Alcázar de San Juan, de Consuegra, de Herencia, de Carrión, de Calatrava, de Mora de Cádiz, de Jerez, del Puerto de Santa María, de Yébenes, de Lebrija, de Llerena y de Sevilla. Al mesón de la *Herradura* iban otros carruajeros de Murcia y Valencia, de Benamejín, Cabra, Cádiz, Montilla y Osuna. Al mesón de *Monroy*, que estaba junto a la fuente, otros carruajeros de Murcia y Valencia,

y ordinarios de Alcázar de San Juan, de Campo de Criptana, de Manzanares, de Membrilla, de Ocaña, de Pozoblanco y de Villanueva de los Infantes. Al parador de *Ocaña* venían los ordinarios de Don Benito, Fuente de Cantos, La Serena, Llerena, Montánchez, Talavera, Jerez de los Caballeros, Zafra, Medina de Rioseco y Villada.

Al mesón de la *Torrecilla* y al *Parador de Ocaña*, también en la calle de Toledo, venían los caleseros y carruajeros de Toledo, de la Mancha y de Andalucía. Al de la *Torrecilla*, además el ordinario de Almagro y el de Ciudad Real, y al mesón de *El Soldado*; los ordinarios de Alcázar de San Juan, La Solana y Valdepeñas; los ordinarios de Andújar, de Baeza y de Ubeda, de Granada, de Jaén y de Sevilla.

En la calle de los Negros —hoy calle de Teatún—, al mesón del mismo nombre, venían carruajeros de Alcantarilla y Mazarrón; ordinarios de Chinchón, de Ciempozuelos y de Colmenar de Oreja.

Al mesón de la *Beltrana* venían carruajeros de Alcoy, de Yecla, de Totana, de Corral de Almaguer y de Valdemoro.

Al mesón de *La Parra* llegaba otro ordinario de Almagro.

Al mesón de la *Ursula*, ordinario de Almadén y Toledo, Antequera, Málaga, Alcalá la Real, Alcalá de Guadaira, Alcalá del Valle, Aguilar, Almería, Baena, Bailén, Benamejía, Bujalance, Estepa, Cabra, Cádiz, Jerez, Puerto de Santa María, Castro del Río, Carmona, Guadix, Hernán Núñez, Jaén, Lebrija, Sanlúcar, Lucena, Montilla, Morón, Osuna, Porcuna, Ronda, Sevilla y Vélez Málaga.

En la calle de la Cava Baja estaban los mesones del *Abujero* (sic), de la *Villa*, de *El Dragón* y la posada de *San Juan*. Al mesón del *Abujero* venían el ordinario de Torrelaguna los viernes, y al mesón de la *Villa* iban a parar los ordinarios de Puebla de Montalbán, y el de Navalcarnero, los martes y viernes. Al mesón de *El Dragón* venían los ordinarios de Mérida, Villa del Prado, Puebla Nueva, Algarrobillas, Alcántara, Ceclavín, Oropesa, Salamanca, Ciudad Rodrigo y Peñaranda, y a la posada de *San Juan*, el ordinario del convento de Santa Juana.

Al mesón *Nuevo*, en la plazuela de la Ceba-

da, otros caleseros y carruajeros de Andalucía, y al de *Madera*, también en esa plazuela, los de Asturias.

Al mesón de los *Huevos*, en la calle de la Concepción, los ordinarios de Badajoz, Béjar, Cáceres, Coria, Plasencia, Trujillo, Ávila, León, Toro y Zamora.

En la calle del Carmen, al mesón de los *Segovianos*, venían los ordinarios de Segovia y de San Ildefonso, y a la posada de *Ávila* otro ordinario de Alcalá de Henares.

En la calle de Alcalá estaban el mesón de la *Encomienda* y el parador de *Zaragoza*. Al primero venían los de Calatayud, Daroca, Zaragoza, Valladolid, Pamplona, Soria, Logroño, Calahorra, Valencia y los de Guadalajara, y al segundo los carruajes de Zaragoza, Barcelona y su carrera.

En la Costanilla de Santiago, al mesón de *San Agustín*, venían los caleseros de Valladolid.

Al mesón *Nuevo*, en la calle de las *Infantas*, llegaban los caleseros de Alcalá y Guadalajara.

En la calle de Segovia, al mesón de los *Maragatos*, los de Oviedo y los del Reino de Galicia y León.

En la Red de San Luis, al mesón de la *Galliga*, los ordinarios de Burgos y Bilbao, Valle de Mena, Laredo, Santander, Castro Urdiales, Llanes, y los de Alcocer, Buendía, Mondéjar, Priego, Tarancón, etc.

Al mesón de la *Cruz* los de San Sebastián, los de Vitoria y los de la Rioja.

Por último, se indica que al mesón de la *Herradura*, pero situado ahora en la calle de la Montera en lugar de en la calle de Alcalá, venían los caleseros de Navarra y de Bayona, y los ordinarios y arrieros de Pamplona y de Bayona.

En la "Nota" figura, también, esta interesante reseña: "Los coches y sillas de posta, para ir a los Reales Sitios, están en la calle del Piamonte, junto a las Salesas", que completa la información sobre los caminos de ruedas en el siglo XVIII.

BIBLIOGRAFIA

- Itinerario español o guía de caminos*. Matías Escribano (tercera edición). Madrid, 1775.
- Diarios*. Obras de D. Gaspar Melchor de Jovellanos (III y IV). B. A. E. Madrid, 1956.
- Viaje de España*. Ponz. Reproducción facsímil por Editorial Atlas.
- Viaje fuera de España*. Ponz. Reproducción facsímil por Editorial Atlas.
- Viajes de extranjeros por España y Portugal* (III). Recopilación de J. García Mercadal. Madrid, 1959.