

APUNTES PARA UNA HISTORIA DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA

LOS VIAJES POR LA POSTA EN EL SIGLO XVIII Y EN LOS PRIMEROS AÑOS DEL SIGLO XIX(*)

Por JOSE IGNACIO URIOL

Ingeniero de C., C. y P.

Los viajes por la posta constituyen la forma de viajar con cierta rapidez por los caminos de España antes de la aparición del ferrocarril.

En el artículo se estudian estos viajes y su evolución, en el período de tiempo mencionado, en cuanto a itinerarios, costes y velocidades medias, utilizando para ello los reglamentos oficiales, las descripciones de viajeros de la época y las informaciones que aparecen en algunos viejos textos.

Desde el siglo XVI hasta bien entrado el siglo XIX la única forma de viajar con cierta rapidez en España, y en casi toda Europa, era por la posta.

Las postas estaban constituidas por un conjunto de caballerías prevenidas o apostadas en los caminos principales y a distancias convenientes, para que los correos y los viajeros que las usaban pudieran cambiar de montura y seguir viaje, sin tener que detenerse para el descanso de las caballerías fatigadas.

En España existieron postas en tiempos de los romanos, pero en la Edad Media, como tantas otras cosas, desaparecieron. Lo que sí permanecieron fueron los correos; había correos a pie y más tarde a caballo tanto de los reyes como de algunos municipios y de corporaciones de relieve (universidades, consulados, etc.).

Los correos llevaban la carta o la noticia personalmente desde el remitente al destinatario. Claro es que no eran muchos unos y otros, pues la mayor parte de la población no sabía leer ni menos escribir. Los correos iban y venían por cuenta de los reyes, de las autoridades, de algunos mercaderes y de los prelados y eclesiásticos.

En las Partidas de Alfonso X se mencionan entre los oficiales de la casa real a los *man-*

daderos: "que traen mandaderías por cartas, que son semejantes a los pies del ome". En Cataluña se remonta la primera organización de los "troters" o correos a mitad del siglo XII, apareciendo una cofradía bajo la advocación de Nuestra Señora de la Guía, que reunía a la mayor parte de los correos de Barcelona.

Normalmente estaban a sueldo de los empleadores, y además cobraban unos auxilios por día de viaje o por distancia. Desde un principio, el oficio de correo estaba protegido por las leyes y la autoridad de los reyes.

Según los autores de *Postas y filatelia en la Barcelona del XIX*, Barcelona contaba, en 1344, con unos 55 ó 60 "troters", que generalmente prestaban su servicio a pie, y tardaban cinco días desde Barcelona a Gerona, siete a Lérida y tres a Blanes, costando unos 18 florines el llevar una carta hasta Sevilla desde la Ciudad Condal, en atención a los dieciocho días de viaje precisos.

María Montañez Matilla, en su libro *El Correo de la España de los Austrias*, aporta también información muy valiosa sobre los correos de aquella época. Cuenta que el Concejo de Madrid, la Junta del Principado de Asturias y la Universidad de Salamanca tenían también sus correos, y que las primeras ordenaciones postales conocidas, además de las Partidas, son las aprobadas por Alfonso V de Aragón en 1417 y, más específicas aún, las de 1444 y 1445 de

(*) Se admiten comentarios sobre el presente artículo, que pueden remitirse a la Redacción de esta revista hasta el 28 de febrero de 1978.

los Concelleres barceloneses en las que se establecía que los correos no debían demorar, sin causa justificada, la salida de la correspondencia, se les prohibía manipular los paquetes de cartas, se les obligaba a dar recibo de las cantidades que conducían, y se concedía prioridad a las cartas que abonaban un sobreprecio, así como derecho de reclamación de las cartas extraviadas.

Según la misma fuente se conocen algunas cantidades abonadas a varios correos por servicios prestados a la ciudad de Barcelona: a Juan de Maella, en 1436, por traer cartas de Génova, 30 florines; a Barthomeu Roger, por llevar cartas a Valencia, en 1459, 3 florines; a un correo de Tarragona, 14 sueldos; a otro de Sitges, 8 sueldos, y a Juan Jimeno, por llevar cartas a Zaragoza, 2 florines.

Pardo de Figueroa, que bajo el seudónimo de doctor Thebussen escribió a menudo sobre el correo en España en la *Ilustración Española y Americana*, en el número correspondiente a 28 de febrero de 1897, transcribe estas noticias sobre correos del siglo XV, que completan esta somera descripción de lo que fue el correo medieval en España:

"Madrid. Año de 1487 en 29 de agosto dio la Villa a Fernando Calderón, criado de la Reina nuestra señora, 4.000 maravedís de albricias, porque trajo del Rey nuestro señor la nueva en que hacía saber a esta Villa como era dada a su Majestad, Málaga (nueve días tardó la noticia)."

"Madrid. Año de 1492 en 16 de enero se celebró con gran solemnidad en la plaza del Arrabal, con asistencia de gran concurso, el acto de entregar 300 reales de albricias al que trajo la nueva de la toma de Granada (catorce días parece que empleó este correo en su viaje)."

"A tres troteros que llevaron maravedís del Concejo para Miranda a Bancordia, y a Lara, y a Barbadillo, y a Pampliega, y a Masuela, 60".

"A otro trotero que fue a Cuevas Rubias, 12 maravedís".

"A un trotero que llevó las noticias a Madrid, 70 maravedís".

"A un trotero que fue a la Corte a llevar los privilegios, 40 maravedís".

"A Toribio Ferrándiz, trotero que llevó cartas a P.^o García procurador, que estaba en casa del Rey, 100 maravedís".

"A Pedro García, trotero, cuando llevó cartas a Madrid y no halló allí a los mensajeros, y hubo de llegar a Torrijos, 30 maravedís".

"A un trotero que enviaron a Medina con cartas de la ciudad, 30 maravedís".

"A un trotero que llevó cartas a los procuradores de Toledo, 100 maravedís".

"A otro trotero a los procuradores a Toledo, sobre los 300.000 maravedís que echaban a la ciudad 100 maravedís".

* * *

El servicio de correos prosigue su desarrollo y perfeccionamiento con el transcurrir del tiempo y aun cuando ya en el siglo XV aparece el cargo de Correo Mayor, con uno u otro nombre en todos los reinos peninsulares, el correo alcanza su mayor perfeccionamiento en tiempos de los Austrias, a principios del siglo XVI. En 1505, Felipe el Hermoso, esposo de D.^a Juana, otorga a D. Francisco de Tassis, en arrendamiento, el servicio del correo entre España y los otros territorios europeos de la Casa de Austria, determinando en la concesión que la correspondencia no había de tardar, por ejemplo, más de cuatro días desde Irún a Bruselas, doce días en verano y catorce en invierno desde Toledo a Bruselas, y quince y dieciocho, respectivamente, desde Granada a Bruselas.

Es entonces cuando se inicia el establecimiento del servicio de postas a lo largo de los principales caminos que unen las localidades donde reside la Corte española y las ciudades más importantes de Europa: Roma, Viena, París, Bruselas, etc. en un primer momento, y después, también, a lo largo de los caminos que van de unas ciudades españolas a otras.

Carlos I ratifica los privilegios a la familia Tassis en 1516 para el establecimiento del servicio de postas entre los territorios de su vasta monarquía, conviniendo que en cada posta habría, al menos, dos caballos que asegurarían el rápido ir y venir de la correspondencia imperial. Las cartas tardarían, a lo sumo, treinta y seis horas en verano y cuarenta en invierno entre París y Bruselas; desde Burgos a Bruselas, siete días en verano y ocho en invierno, etc.; y se disponía que en los lugares donde se establecieran las postas hubiera al menos una persona encargada de la correspondencia, quien

se haría responsable de entregar el correo o de su recepción.

El establecimiento de las postas era en efecto la respuesta técnica a las exigencias de esas velocidades en el transporte de la correspondencia. En terreno llano, un caballo al paso hace unos 6 ó 7 Km/h.; al trote, 12 ó 13, y al galope, 24 ó 25; ahora bien, en el primer modo de marcha su resistencia física le permite andar nueve o diez horas diarias, mientras que al trote se reduce su andadura a sólo tres horas, y al galope, a hora u hora y media; en cuanto la pendiente media del camino sea del 3 ó 4 por 100 las velocidades pueden disminuir hasta un 50 ó 60 por 100 de las señaladas.

Por ello, con sólo un caballo y un jinete, como los correos que hemos contemplado anteriormente, se podía recorrer al día unos 50 ó 60 Km, mientras que con postas, a 20 Km de distancia de unas a otras, podrían hacerse de 15 a 20 Km a la hora, cambiando de montura, con lo que en ocho o diez horas de caminar se podía llegar a 150 ó 200 Km diarios, que, como término medio, corresponde a las velocidades exigidas en el arrendamiento del servicio de correos de los Austrias a la familia Tassis.

Pero el servicio de postas requiere una organización importante y eficiente: la existencia de las postas, esto es, de posadas donde se disponga de caballos de refresco, la disposición de personal adiestrado, maestro de postas y postillones, unos que regentan y organizan las posadas y otros que acompañan al correo en otro caballo para devolver a la posta de procedencia los dos caballos, el del postillón y el del correo, etc., y esta organización la supieron proporcionar los Tassis.

Al principio, en los primeros años del siglo XVI, las postas estaban al servicio exclusivo del Rey, bien para la correspondencia real o bien para facilitar los viajes rápidos de las personas reales y altos funcionarios de la Casa real. En las relaciones de los viajes de Carlos I y Felipe II, escritos por Juan de Vandesesse, por Lorenzo Vital, etc., aparecen como contrapuestas las expresiones "ir por la posta" e "ir por sus jornadas", que suelen adjetivar los desplazamientos de los reyes y sus altos dignatarios para precisar si se utilizaron o no las postas en un viaje determinado.

Hacia 1580, en Castilla, se generaliza el uso del servicio de correos, pudiendo utilizarlo los

particulares y creándose las estafetas, servicio que consistía en que los postillones trasladaban la correspondencia particular de una posta a la siguiente, con lo que el recorrido de cada mensajero era mucho más reducido, organizándose también en esa fecha los correos ordinarios y periódicos que transportaban la correspondencia entre las ciudades principales del país.

Este sistema viene a facilitar más aún los viajes por la posta en los que el viajero, acompañado de un postillón también a caballo, va de una posta a la siguiente, donde cambia de montura, mientras el postillón que le ha acompañado vuelve a la posta de procedencia con el caballo del viajero y el suyo propio, y es acompañado por otro postillón que hace el mismo servicio hasta la posta siguiente.

Los servicios de estafetas, iniciados en 1580 en Castilla, se extienden a Andalucía en 1587 y a Aragón en 1610. A principios del siglo XVII, por el sistema de estafetas, estaban unidas postalmente Valencia, Zaragoza y Barcelona; y desde Madrid había correo semanal, por el mismo sistema, hasta Zaragoza, empleándose cuatro días en el transporte de la correspondencia y siete hasta Barcelona; hasta Valencia, desde Madrid, se tardaba otros cuatro días.

Las velocidades comerciales del transporte de la correspondencia alcanzan ya valores importantes. En *El Correo de la España de los Austrias* se cuenta, por ejemplo, que a mediados del siglo XVII, en un documento de Hacienda figura la nota de un viaje de Sevilla a Madrid "en toda diligencia", que se ha de hacer en dos días y dieciocho horas, ya que la distancia de 83 leguas debe recorrerse a una media de 30 leguas cada veinticuatro horas, y en otra de sus páginas se subraya que en tiempos de Napoleón los correos franceses enviados desde París a Madrid tardaban lo mismo que los correos españoles de Felipe II doscientos cincuenta años antes.

Ello es buena prueba de que en los siglos XVI y XVII existe en España un servicio de postas bien establecido que sirve de soporte a un transporte rápido del correo y eventualmente a viajes de altos personajes que pueden hacerse asimismo bastante de prisa. Pero en esos siglos la relación entre las postas y los caminos no es muy estrecha: las postas se establecían por el Correo Mayor, directamente o indirectamente

mediante concesión, y era, por tanto, un asunto de la Corona, mientras que los caminos corrían a cargo de las autoridades locales y municipales.

* * *

Es en el siglo XVIII cuando asistimos a una mejor coordinación entre los servicios de correos y de caminos, como consecuencia de la política centralizadora de los Borbones, que, por un lado, incorporan a la Corona el oficio de Correo Mayor, y, por otro, emprenden, con cargo a la Corona también, la construcción de la red de carreteras modernas en España.

A principios del siglo XVIII, la Corona Española decide administrar directamente el servicio de correos, que desde el siglo XVI hasta aquella fecha había estado en manos, primero, de la familia Tassis y después en las del conde de Oñate. En agosto de 1716 el oficio de Correo Mayor se incorpora definitivamente a la Corona, y en 23 de abril de 1720 se expide el *Reglamento General para la Dirección y Gobierno de los Oficios de Correo Mayor y Postas de España, en los viajes que se hicieren*.

El Reglamento contiene varios capítulos: Viajes por la posta; Viajes de los correos a pie; Correos de a pie fuera del Reino; Viajes de moneda y cajones de cartas de Indias; Oficio de Correo Mayor de esta Corte; Maestros de Postas del Reino, incluso los de Navarra, Aragón, Valencia y Cataluña; Correos; Tenientes de Correo Mayor y Administradores de las Estafetas del Reino; Ministros y Justicias del Reino, y por último, la Relación de las Carreras de Postas, establecidas en España, y leguas que hay de distancias de unos a otros lugares, y que han de satisfacer los que hicieren viajes, y cobrar los Maestros de Postas.

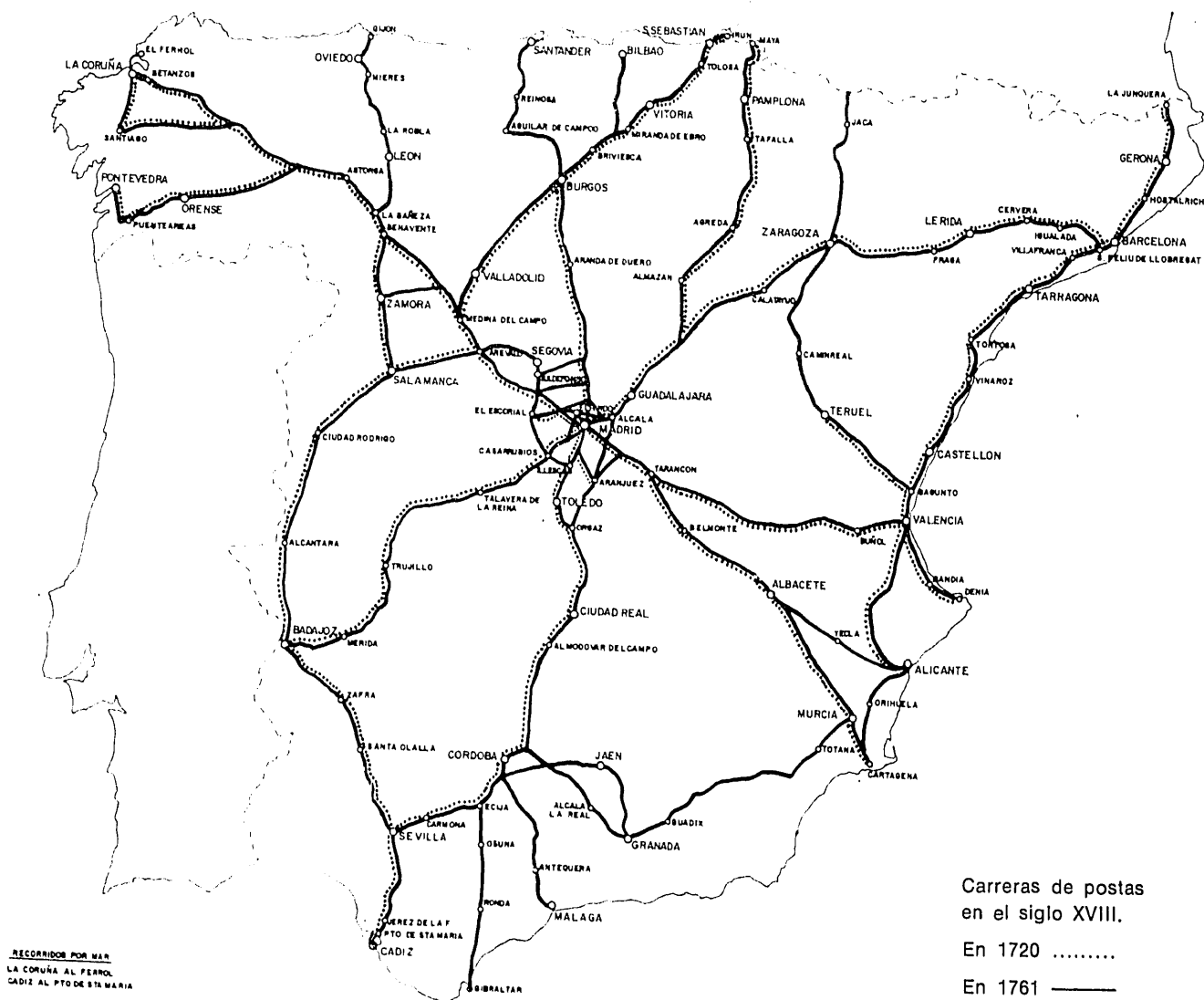
En cada carrera figura el origen y el destino, el nombre del lugar donde se sitúa la posta, las distancias, en leguas, entre cada dos postas consecutivas, y las distancias totales. Las carreras son sólo 25, con un total de 1.265,5 leguas, y de ellas, tres no permanentes, la de Valladolid a Burgos —“y en caso necesario se ponen desde Valladolid a Burgos como se sigue...”— y las de los Reales Sitios de Madrid a Aranjuez y a El Escorial —“posta que se pone de Madrid a...”—. Las carreras son las siguientes:

Carreras de posta	N.º de leguas	N.º de postas
Desde Madrid a Bayona, de Francia, pasa por Burgos, Vitoria y San Sebastián. De Madrid a Irún (frontera francesa)	89	33
Desde Madrid a Bayona, pasando por Pamplona. De Madrid a Maya (frontera francesa)	78	23
Desde Madrid a La Coruña	101	27
Desde Madrid a Pontevedra pasando por Orense	104	28
De Madrid a Santiago	104	28
Desde Madrid a Salamanca y Ciudad Rodrigo	54	14
Desde Salamanca a Benavente pasando por Zamora	29	7
Desde Madrid a Badajoz pasando por Talavera, Trujillo y Mérida	65	16
Desde Badajoz a Alcántara y Ciudad Rodrigo	40	8
Desde Badajoz a Sevilla	37	9
Desde Madrid a Cádiz pasando por las ciudades de Toledo, Ciudad Real, Córdoba, Ecija, Carmona, Sevilla y Puerto de Santa María	106	27
De Madrid a Valladolid	36	11
De Valladolid a Burgos (en caso necesario)	22	6
De Madrid a Aranjuez	8	3
De Madrid a El Escorial	8,5	3
Desde Madrid a Barcelona, que pasa por las ciudades de Alcalá, Guadalajara, Zaragoza, Fraga y Lérida	106	33
De Barcelona a Perpiñán. Hasta La Junquera (frontera francesa)	23	8
Desde Barcelona a Tarragona y Tortosa	30	9
De Madrid a San Clemente, Murcia y Cartagena	72	18
Desde Madrid a Valencia	54	11
Desde Valencia a Tortosa	25	5
Desde Valencia a Denia	13	3
Desde Valencia a Teruel, en Aragón...	24	6
Desde Valencia a Alicante	27	7
De La Coruña a Santiago	10	3
Totales	1.265,5	343

Se acompaña un plano en el que se han representado estas carreras de postas; corresponden a una red radial, centralizada en Madrid para ir a Bayona por Irún y por Pamplona, a Barcelona y Perpiñán, a Valencia, a Murcia y Cartagena, a Cádiz, a Badajoz, a Salamanca y Ciudad Rodrigo, a La Coruña y Santiago, y a Orense y Pontevedra, completada con una carrera paralela al litoral mediterráneo desde Barcelona hasta Alicante con un ramal a Denia y otro a Teruel, y otra paralela a la frontera portuguesa desde Benavente hasta Sevilla pasando por Zamora, Salamanca y Badajoz. Puede observarse que existen tramos de carreras y postas que se repiten; descontando las duplicaciones, la red comprende 1.019 leguas y 274 postas.

Destaca, en el trazado de la red de postas, el carácter del servicio de correos fundamentalmente administrativo, para transmitir las órdenes desde Madrid y recibir las informaciones en la Corte, para el gobierno de la Monarquía.

Las leguas son de las llamadas *vulgares*, que, según Rodríguez de Campomanes, son más o menos como las comunes, aunque sin la precisión de estas últimas; dice: "las postas, y la regulación de distancias están arregladas sobre este pie, y su regulación es conforme a la pragmática de 8 de enero de 1587, y a la Real Ordenanza de Felipe V, de 1720 que dio la regla positiva a esta materia, fijándose las distancias por leguas *vulgares*, que como va dicho tienen relación a las *comunes*".



La legua *común* es la de 20.000 pies castellanos, y equivale a 5,573 Km, y la *vulgar* es una distancia más o menos de esa longitud. A la red de postas de 1720, que como hemos visto ascendía a 1.019 leguas, corresponde por tanto una extensión de unos 5.700 Km. Como quiera que en esas 1.019 leguas hay 274 postas, resulta que la distancia media entre postas consecutivas es de 3.7 leguas o 20,5 Km.

Según el *Reglamento*, hay cinco modalidades de correos, una a caballo y cuatro a pie. La primera es la designada "en diligencia" como sinónimo de rapidez y los correos tenían obligación de hacer 30 leguas en veinticuatro horas, "que corresponde a cinco cuartos de legua por hora", cuando seguían una carrera donde estaban establecidas las postas, reduciéndose el recorrido diario a 25 leguas si no existían postas en el camino a seguir.

Los correos de a pie podían servir los viajes "a las veinte", "a las quince", "a las doce" o a "las diez", entendiéndose que se obligaban a caminar, en un período de veinticuatro horas también, 20, 15, 12 ó 10 leguas.

Es digno de subrayar el hecho de que la velocidad comercial de los correos "en diligencia" en el siglo XVIII correspondía a la bastante respetable de 30 leguas diarias, equivalentes a casi 170 Km. Este servicio de postas podía utilizarse por los particulares "que corriesen a dependencias propias y no de mi Real Servicio", que por tanto podían hacer las mismas velocidades diarias, si bien con ciertas condiciones recogidas en el *Reglamento* de 1720, y que pasamos a resumir:

Era preciso obtener una licencia previa, cuyo coste se cifraba en 20 reales de plata, equivalentes a 40 reales de vellón. Las licencias debían otorgarlas el Correo Mayor en la Corte, y los Administradores de Estafetas en las otras ciudades, "con la presunción de que han de tener especial cuidado —los otorgantes— en no concederla a persona que no sea muy conocida, y en quien no recele sospecha de delito".

Había que abonar derechos dobles por la primera carrera, que debían pagarse al Maestro de Postas de Madrid, cuando se iniciaba la carrera en la Corte o en el Real Sitio donde estaba el Rey como indemnización compensatoria al Maestro de Postas por la obligación de éste de tener dispuestos en todo momento

seis caballos en el lugar que residía la Corte para los Correos del Rey.

La tarifa era de ocho reales y medio de vellón por legua, en la que se incluía el coste del alquiler de los dos caballos y la propina, agujeta, para el postillón que obligatoriamente había que llevar. Si viajaban más de una persona al mismo tiempo, la tarifa se liquidaba a cuatro reales y cuarto por caballo, pero incluyendo siempre otro tanto por el postillón, "preciso para restituir los caballos a la posta de donde salen".

Por último, había que abonar también un impuesto consistente en el 10 por 100 del importe del viaje, calculado según la tarifa anterior y llamado décima.

Con estas bases resulta interesante calcular los costes de los viajes por la posta a un particular en aquellos primeros años del siglo XVIII. Hemos elegido los viajes desde Madrid a Barcelona, Irún y Cádiz como representativos de estos costes:

Madrid a Barcelona

106 leguas × 8,5 reales	901 reales
10 por 100 (décima)	90 "
Primera posta (Madrid-Alcalá), 6 leguas × 8,5 reales	51 "
Licencia	40 "
Total	1.082 reales

Madrid a Irún

89 leguas × 8,5 reales	757 reales
10 por 100 (décima)	76 "
Primera posta (Madrid-Alcobendas), 3 leguas × 8,5 reales	26 "
Licencia	40 "
Total	899 reales

Madrid a Cádiz

106 leguas × 8,5 reales	901 reales
10 por 100 (décima)	90 "
Primera posta (Madrid-Getafe), 2,5 leguas × 8,5 reales	21 "
Licencia	40 "
Total	1.052 reales

Se justifica que los costes en los recorridos Madrid-Barcelona y Madrid-Cádiz, con igual número de leguas, no sean idénticos por la influencia de la doble tarifa de la primera posta.

En cuanto a los tiempos mínimos de recorrido, en la hipótesis de hacer 30 leguas diarias, se obtienen tres días y medio para los recorridos de Madrid a Barcelona y Madrid a Cádiz y tres días para ir de Madrid a Irún. Comparando estos tiempos de viaje con los correspondientes a los mismos itinerarios, pero utilizando los medios ordinarios de la época, caballerías o carruajes, propios o alquilados, resulta que "ir por la posta" significaba hacer estos largos viajes en sólo una cuarta parte del número de jornadas empleadas con los otros medios de dónde la utilización generalizada del modismo, para significar realizar una acción con extrema celeridad.

Otras normas del *Reglamento* sobre el servicio de postas que son de interés para conocer esta forma de viajar en el siglo XVIII son estas otras que se resumen a continuación.

Los Maestros de Posta venían obligados a suministrar "prontamente" los caballos del relevo a todas las personas o correos que "vayan corriendo caballos de la antecedente (posta)", pero si los dieran a los que no llevasen caballos serían severamente castigados con la confiscación de bienes y la deposición del cargo. En los alcances en una posta "no ha de pagar derechos algunos por razón de caballos, aunque pretexto el Maestro de Posta que entre con ellos en su casa... pero en el caso de tomar caballos, ha de pagar la carrera entera, aunque encuentre a la persona que va en su alcance en la mitad o principio de ella".

En cuanto a la posibilidad de utilizar un solo postillón varios caballeros, se establecía: "pero si fueran dos, o más las personas que corrieran, bastará un postillón para restituir a la posta los caballos, y no tendrán que satisfacer más que los que ocupasen, sirviéndoles un postillón para todos; en cuyo caso han de cobrar los Maestros de Posta por cada caballo de los que ocupasen... (en) los viajes de particulares a cuatro reales y un cuartillo, que va reglado por cada legua y carrera que se compone de dos caballos". Cuando un particular se unía a un correo en el viaje cada uno debe pagar su tarifa si bien "gozará del beneficio de que haciendo el viaje juntos, se excusen de un caballo, pues un postillón servirá para los dos".

Si el viaje terminaba en Madrid, el postillón que acompaña al gentilhomme —tal es la terminología usada en el *Reglamento* para los

usuarios particulares de las postas— que no va a apearse a la oficina del Correo Mayor, ha de observar la casa adónde va, a fin de dar cuenta al Correo Mayor de la persona que ha acompañado, y en qué calle y casa se ha quedado, así como el origen del viaje para conocimiento de los funcionarios reales.

La obligación de suministrar los caballos del Maestro de Postas estaba subordinada al cobro por adelantado de la tarifa correspondiente. El usuario de las postas tenía a su vez obligación de utilizar los caballos que le suministre el Maestro de Postas, sin que pudiera usar otros.

El *Reglamento*, por otro lado, se hacía eco de las quejas de los Maestros de Postas de que algunos correos y otras personas "en conociendo el atraso que por su defecto, descuido o mayor comodidad experimentan en la diligencia, solicitan recuperarle a costa de los mismos caballos, de que se sigue el reventarlos o estropearlos" y por ello establecía que en esos casos y mediante la declaración bajo juramento del postillón, se indemnizara al Maestro de Postas del valor del caballo correspondiente.

Se advierte que en la documentación del viaje debe quedar bien establecido si éste es oficial o particular a efectos de aplicar en cada caso la tarifa correspondiente y que en los lugares de travesía, donde no existan postas, deben ser las Justicias del lugar las que provean de caballos a los correos o particulares hasta la nueva posta, con las mismas tarifas establecidas.

Por último, se ordenaba que a los correos y postillones se "les guardan todas las preeminencias que les están concedidas" y, entre ellas la no sumisión a la justicia del lugar, sino a una jurisdicción independiente y propia del ramo de Correos.

Podemos, a modo de resumen, recapitular ahora cómo eran por tanto los viajes por la posta a principios del siglo XVIII. Existían como hemos visto establecimientos de posta a lo largo de lo que son, más o menos hoy, las seis carreteras radiales que parten de Madrid, además del itinerario de postas por el litoral mediterráneo y a lo largo de la frontera portuguesa, que podían recorrerse a una velocidad de 30 leguas al día, lo que permitía alcanzar las capitales de la periferia más distantes de Madrid en tres o cuatro días a lo sumo, si ello era preciso; los costes eran muy elevados en proporción a los salarios

y además era preciso una autorización administrativa, la licencia, que constituía otra traba para la utilización de la posta a caballo. Por ello, parece que su uso estaba reservado, aunque con mayor amplitud que en el siglo anterior, a una clase muy restringida por su número y por su posición social.

A partir de la fecha del *Reglamento*, otro hito importante de los viajes por la posta es el establecimiento en 1739 del servicio de sillas de postas, es decir, de la "posta sobre ruedas", como más adelante se iba a llamar, en los caminos españoles.

Transcribimos lo que sobre este asunto escribe Rodríguez Campomanes: "En el año de 1739 se establecieron sillas de postas desde Madrid a los Reales Sitios del Pardo, Aranjuez, San Ildefonso y El Escorial, con el deseo de facilitar en lo sucesivo igual providencia a beneficio del público en las principales carreras del reino, y al fin de conseguir que los naturales y extranjeros transitasen y circularan de unos a otros parajes sin las dificultades que hasta entonces. La precisa conexión que el ramo de sillas tenía con el de correos y postas, dieron motivo a que por R.O. de 19 de enero del mismo año de 1739 se concediese a los dependientes que se emplearan en este manejo, las mismas preeminencias que gozan los de correos y postas".

Merece destacar de este párrafo el hecho de que el establecimiento de las sillas tuvieran como finalidad facilitar el tránsito del "público" y de los "naturales y extranjeros", de momento entre Madrid y los Reales Sitios, y a mayor plazo "en las principales carreras del reino". El resultado fue positivo entre Madrid y los Reales Sitios.

Las distancias reducidas entre Madrid y Aranjuez, El Escorial, etc., unido a la importante, relativamente, población de Madrid justifica la permanencia del servicio de sillas de postas en esos trayectos, que no pasaron del proyecto en las otras carreras. Según la información de Alzola, en *Las Obras Públicas en España*, las sillas de posta eran de dos y cuatro ruedas; las primeras para discurrir por los caminos mejor habilitados y las otras para los más difíciles.

Por Real Cédula de 1747 se crea el cargo de Superintendente General de Correos, Postas y Estafetas en sustitución del de Maestro Mayor de Hostes, Postas y Correos. En este documento

se decía: "El Señor Superintendente General, por sí o por las personas a quien lo cometiese, conocerá sobre la reparación de los caminos antiguos o apertura de los nuevos a costa de los pueblos o de cuenta de S. M.". Se inicia desde entonces una fructífera relación entre correos y caminos.

Puede seguirse la evolución del servicio de postas en la España del siglo XVIII, en la segunda mitad, gracias al *Itinerario de las Carreras de Postas de dentro y fuera del Reino*, de don Pedro Rodríguez de Campomanes, publicado en Madrid en 1761, en cuya obra además de encontrarse información abundante sobre el correo de los años anteriores a aquella fecha, y que en parte hemos reproducido, figura un nuevo repertorio de las carreras de posta que se han representado también en el mapa, antes mencionado, que se acompaña a este artículo.

Las ampliaciones que supone esta red sobre la de 1720 pueden resumirse en la relación que sigue, en la que sólo se han figurado las leguas y el número de postas correspondientes a la ampliación del servicio de postas:

Carrera de posta	Leguas en la ampliación	N.º de postas en la ampliación
De Madrid a Alicante	25	6
De Aranjuez a la carrera de Andalucía	9	2
De Aranjuez a la carrera de Barcelona	11,5	4
De Aranjuez a la carrera de Portugal.	7	2
De Aranjuez a la carrera de Valencia.	5	1
De Alicante a Cartagena	18	3
De Madrid a Bilbao	15	5
De Madrid a San Roque	28	5
De Madrid a El Ferrol	3	1
	(mar)	
De Madrid a Gijón	30	12
De Madrid a Granada	21	5
De Madrid a Jaén	15	5
De El Escorial a la carrera de Andalucía	8	3
De El Escorial a la carrera de Barcelona	12	4
De El Escorial a la carrera de Francia	9,5	3
De Madrid a San Ildefonso	6,5	3
De San Ildefonso a la carrera de Galicia	9	4

Carrera de posta	Leguas en la ampliación	N.º de postas en la ampliación
De San Ildefonso a la carrera de Francia	14	4
De San Ildefonso a la carrera de Andalucía	6,5	3
De Madrid a El Pardo	2	1
De El Pardo a la carrera de Galicia	1,5	1
De El Pardo a la carrera de Portugal	5	1
De El Pardo a la carrera de Barcelona	5	1
De El Pardo a la carrera de Francia	3	1
De Madrid a Málaga	23	6
De Murcia a Granada	46	12
De Madrid a Santander	29	10
De Madrid a Zamora	15	3
De Zaragoza a Teruel	32,5	8
De Zaragoza a Olerón (Francia). Hasta Canfranc (frontera francesa)	24	7
<i>Ampliaciones</i>	439,0	126

Sumando a la red de 1720, 1.019 leguas y 274 postas, las leguas y postas de las ampliaciones que refleja el *Itinerario* de 1761, y que hemos totalizado anteriormente, se llega a una red de 1.458 leguas con 400 postas. Es decir, unos 8.125 kilómetros y con una distancia media entre cada dos postas consecutivas del orden de 3,6 leguas. es decir, cerca de los 20,5 kilómetros.

Realmente el aumento en la red de postas desde 1720 a 1761 es menor de lo que podría deducirse de un examen somero de estos números ya que las frecuentes observaciones que acompañan a las descripciones de las carreras figuradas en el *Itinerario* de Campomanes ponen de manifiesto que no todas estas ampliaciones estaban realmente establecidas o "montadas" en la terminología de la época.

En la ruta de Madrid a Alicante se dice "Previénese que en Yecla y Montealegre no están montadas las postas... y en caso de transitar correos y gentilhombres, deberán las Justicias aprontar los caballos...", y en la carrera de Madrid a Bilbao se advierte: "Previénese que en Ameyugo está la última posta reglada, y que en las siguientes de Espejo, Berberana, Orduña, Llodio y Bilbao deben aprontarse por las Justi-

cias los caballos necesarios..., mientras se establezcan de cuenta de la Real Hacienda estas postas".

En la carrera de Madrid a Ciudad Rodrigo se dice: "Desde Horcajo de las Torres inclusive hasta Ciudad Rodrigo, no hay postas establecidas", y en la carrera hasta Gijón figura esta otra observación: "Previénese que en La Bañeza cesan las postas regladas, y que desde allí se necesita proveer de caballos el particular, o correo que va en diligencia, ajustándolos, o valiéndose de las Justicias, para que se les apronten, pagando lo regular".

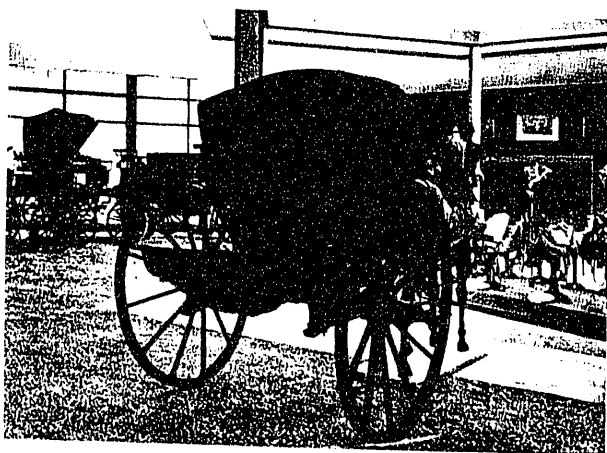
Y en la carrera de Madrid a Granada figura esta otra: "Previénese que por esta carrera cesan en Adamuz las postas arregladas; por lo cual las de Valenzuela, Alcaudete, Alcalá la Real, Venta del Puerto Lope y Granada deberán las Justicias aprontar los caballos necesarios y postillón a los correos, o gentilhombres que vayan en diligencia...".

En la carrera de Madrid a Jaén hay una nota que dice: "Previénese que en Córdoba cesan las postas montadas, y que desde allí han de aprontar caballos las Justicias de los respectivos pueblos"; a esta nota es a la que se refiere también en la carrera de Jaén con Granada, al decir: "Tampoco está montada esta comunicación y se debe tener presente lo advertido en la nota anterior".

En la carrera de Madrid a Málaga figura a su vez otra observación análoga a las anteriores: "Previénese que en Córdoba cesan las postas arregladas, por lo cual en las que siguen de Montalbán, Puente de Don Gonzalo, La Alameda, Antequera, Venta de Cantarraján y Málaga, deberán las Justicias aprontar los caballos, y postillón a los correos que vayan en diligencia, pagando unos y otros conforme al Reglamento y práctica según las distancias que van señaladas, entre tanto se establezcan estas postas de cuenta de la Real Hacienda", y en la ruta de Murcia a Granada se advierte: "La ruta de esta comunicación no está montada, y es la que lleva actualmente el correo ordinario entre Murcia y Granada".

En la carrera desde Madrid a Santander, la nota es del mayor interés por su relación con la nueva carretera. Dice así: "Previénese que en las 30 leguas que hay desde la ciudad de Burgos a la de Santander, son por el camino que se ha abierto de nuevo; respecto que por el de

herradura, que es de dos leguas menos, no se puede correr, además de que siempre parece regular para la conducción de la correspondencia de Aguilar y sus inmediaciones, se establezca por allí la carrera", y en párrafo posterior continúa: "También se advierte, que en dicha ciudad de Burgos está la última posta reglada, y en las siguientes desde Ros hasta Santander deben aprontarse por las Justicias los caballos necesarios...", y, por último, termina así: "Desde Reinosa está el camino tan allanado, y co-



Museo de carruajes. Calasa. Siglo XVIII.

rrientes los arroyos, y tránsitos que con facilidad se pueden con unos mismos caballos hacer dos postas, mediante que también será dificultoso en algunos parajes hallarlos, hasta que la frecuencia de las carreras y la regularidad de pagar por cada caballo lo prevenido en el Reglamento, estimule a los naturales a esta especie de granjería".

En la ruta de Madrid a San Roque se advierte que la última posta es la de Ecija y que, por tanto, en los siguientes las Justicias deberán aprontar los caballos. Del mismo modo en la carrera de Madrid a Zamora cesan las postas en Tordesillas, por lo que en las siguientes, Murales del Toro, Fresno de la Ribera y Zamora, corresponde a las Justicias de los pueblos aprontar los caballos de recambio.

Es decir, que en la mayor parte de las carreras nuevas o ampliadas respecto a 1720 no aparecen totalmente establecidas las postas, si bien es de suponer que con algunas mayores dificultades y quizá gastando un mayor tiempo en los recorridos sí podían realizarse "por la

posta" los correspondientes viajes a caballo. Examinando el plano que se acompaña, en el que se han representado las postas de 1720 y las de 1761, se comprueba que la segunda red completa bastante la primera extendiendo el servicio hacia varios puertos, Gijón, Santander, Bilbao, Gibraltar y Málaga, y perfecciona las comunicaciones transversales, de Teruel a Olerón, de Alicante a Cartagena, de Murcia a Granada y Jaén, etc., y sobre todo agiliza en gran manera las relaciones entre los Reales Sitios próximos a Madrid, y a los que periódicamente se trasladaba la Corte y, por tanto, el Gobierno de la Monarquía, y las carreras establecidas.

En cuanto a los costes del uso de la posta por los particulares en 1761 las bases son análogas a las de 1720; Campomanes explica que para salir de Madrid o de los Reales Sitios donde está la Corte hay que pagar la primera posta doble, si bien a la entrada no existe este gravamen, que el coste de los dos caballos y el postillón asciende, ahora, a nueve reales y medio —es decir, un real más que en 1720—, y que sigue vigente el impuesto del 10 por 100 para la Real Hacienda. En Aragón y Cataluña las postas por legua ascendían a diez reales, incluyendo las agujetas para el postillón.

Comparando las carreras de postas de 1761, unos 8.125 Km, con los 12.500 Km de los caminos de ruedas del *Itinerario* de Matías Escribano, en su edición de 1775, se observa que, en general, las carreras de postas discurren sobre los caminos de ruedas, como era de suponer, si bien cabe hacer algunas puntualizaciones: el camino de ruedas de Galicia termina en Villafranca y, por el contrario, las carreras de posta continúan hasta La Coruña, Santiago, Orense y Pontevedra; el camino de ruedas hacia Asturias termina en León, pero la carrera de posta llega hasta Gijón; la carrera de posta hasta Olerón, en Francia, vía Jaca, no se apoya en camino de ruedas, ya que no existen en esa línea; pasa lo mismo con la carrera desde Salamanca a Badajoz por Ciudad Rodrigo y Alcantara; la carrera de posta de Madrid a Zaragoza va por Calatayud, en el tramo de Guadalupe a Zaragoza, y no por Maranchón y por Daroca como el camino de ruedas, es decir, por la carretera actual y no por el camino de ruedas del siglo XVIII; la carrera de postas a Cádiz desde Madrid va por Toledo, Ciudad Real y Almodóvar del Campo, en lugar de pasar por Despeñaperros y por Bailén como la hace ya

el camino de ruedas en 1775; y las carreras a Murcia y Alicante salían de la carrera a Valencia, de Tarancón, pasando por Belmonte y por San Clemente, y separándose, por tanto, del camino de ruedas de 1775, que iba ya por Aranjuez, Ocaña y Quintanar de la Orden hasta Albacete.

Bien es verdad que las nuevas carreteras de esos años, cuyo plan general se inició en 1761, se financiaron en parte con un nuevo arbitrio sobre la sal, y en razón de esa financiación dependían de la Secretaría de Hacienda, mientras que la Superintendencia de Postas a que nos hemos referido anteriormente estaba integrada en la Secretaría de Estado.

En 1778, siendo secretario de Estado el conde de Floridablanca y secretario de Hacienda Muzquiz, se planteó el problema de qué Secretaría debía llevar la Superintendencia de Caminos y Posadas. Triunfa la tesis de Floridablanca en el sentido de que, por ser un ramo de policía general del Reino, correspondía a la Secretaría de Estado; esta decisión supuso un impulso a la mejora de los caminos, como se deduce del Real Decreto correspondiente de 8 de octubre de 1778 en el que se establecía:

"He resuelto declarar que... pertenece, y ha de pertenecer desde ahora como en otros tiempos, a la misma Superintendencia General la de caminos Reales y de travesía de estos mis Reinos, y la dirección, disposición y arreglo de posadas dentro y fuera de los pueblos, con facultad de nombrar subdelegados... Y en este concepto estarán a la disposición del superintendente general todos los arbitrios destinados a la conservación de caminos, incluso el sobrante del uno por ciento de la plata que viniere de Indias destinado al camino de Andalucía, y el producto del sobreprecio de dos reales de vellón que se cobra en cada fanega de sal de las que se consumen en estos Reinos, para invertirlo en los enunciados fines..., y además encargo se apliquen a tan importante objeto los sobrantes de la renta de correos, pagadas sus cargas, destinos y obligaciones actuales; arreglando sus tarifas y administración con proporción a las mismas cargas... y proponiéndome los demás arbitrios y medios que juzgue oportunos y suficientes para costear los gastos que se ocasionen. En uso también de estas facultades se consultarán, formarán o expedirán por la Secretaría de su cargo (la de Estado) las instrucciones que deban comunicarse genera-

les o particulares para todo lo relativo a estos importantes puntos, como asimismo para cuidar de la conservación de los caminos, y seguridad de los caminos en sus tránsitos; y le concedo autoridad para nombrar y destinar facultativos, y los demás dependientes, prescribirles sus respectivas incumbencias, etc."

En cumplimiento de este Real Decreto, bajo la presidencia del conde, se crea la Junta de Correos y Caminos, que introdujo importantes mejoras en el Servicio de Correos, estableciendo el pago de las cartas por su peso y por la distancia y la suscripción a los periódicos a través del correo.

De las sillas de correos, de las que ya se ha señalado que en 1739 iniciaron su servicio a los Reales Sitios, en la edición de 1775 del *Itinerario* de Matías Escribano figura esta nota: "Los coches y las sillas de posta para ir a los Reales Sitios están en la calle de Piamonte junto a las Salesas", que prueba continuaban en aquellos años en servicio.

Don Antonio Ponz, el infatigable e ilustrado viajero del siglo XVIII, en su viaje al Escorial por estas fechas también, escribe: "No solamente el camino, que la comunidad del Escorial ha costado, superando muchas dificultades en aquel cuarto de legua, de que se hace mención en esta carta, está ya perfectamente concluido, sino el que de orden del Rey se ha construido en lo restante de las siete leguas, que hay de Madrid al 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 al 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." Otro testimonio valioso sobre estas sillas de posta es el de Townsend, que en 1786 cuenta así su viaje a Aranjuez: "Como por el momento había satisfecho mi curiosidad en Madrid, fui el 2 de junio en posta a Aranjuez con el señor Izquierdo, lo que hicimos en tres horas... parecíamos volar". Es decir, que la velocidad de estas sillas de posta era del orden de 15 Km por hora, que significa una marcha continuada al trote y con recambios de caballos rápidos.

También Townsend, en otra página de su *Viaje*, nos dice que utiliza la posta, pero ahora "a la ligera". He aquí su relato: "Inmediata-

mente que hubimos llegado (a Carmona), aunque el sol se había puesto ya, tomé los caballos y salí para Sevilla, con el fin de hallar una buena cama. La distancia es de seis leguas o cerca de 20 millas, y el precio fijado es de 120 reales o 24 chelines, incluyendo el permiso que hay que abonar cuando se empieza un viaje con caballos de la posta."

Y en el párrafo siguiente continúa: "Llegué a Sevilla a las diez de la noche muy satisfecho de mis caballos, habiendo puesto poco más de dos horas en hacer las 6 leguas de distancia. Es seguro que no hay caballos que lleven más agradablemente que los de Andalucía; van al galope corto todo a lo largo del camino sin que haya necesidad del látigo o de la espuela."

Del relato se deduce una velocidad algo menor de las 3 leguas por hora, es decir, análoga a la anterior de unos 15 Km por hora, y unos costes por legua, descontando los 40 reales de la licencia, de unos 13,3 reales, superiores a los señalados por Campomanes en 1761, que ascendían a 10,5 reales incluyendo la décima.

Pocos años después se estableció otro servicio de postas sobre ruedas; ahora por la nueva carretera, recién terminada, de Andalucía. Son varios los escritos de la época que dan esta noticia.

Floridablanca, en su *Memorial*, dice: "Se ha establecido la posta de ruedas, que no había, en los ciento y más leguas que hay desde la Corte a Cádiz, facilitando este utilísimo recurso a aquel emporio del comercio del mundo, a los puertos inmediatos y a las grandes ciudades de Sevilla, Córdoba, Ecija y otras de la carrera. A este fin se han construido casas de posta y todo lo demás necesario".

Burgoing, el embajador de la Francia revolucionaria, en su *Viaje por España*, incluye este párrafo, referido a la carretera de Madrid a Cádiz: "En 1778 era todavía un camino casi intrasitable durante el mal tiempo; en 1785 había sido reparado en gran parte y se empezaba a poder recorrer la posta en coche. Hoy está resuelta la fácil comunicación entre estas dos ciudades, las más importantes de la Península." Y en otro párrafo de su relato añade: "Hasta 1785 no se podía ir en silla de posta de Madrid a Cádiz. Esta manera de viajar era hasta entonces desconocida en España, excepto en el camino desde la capital hasta el sitio donde fuera la Corte."

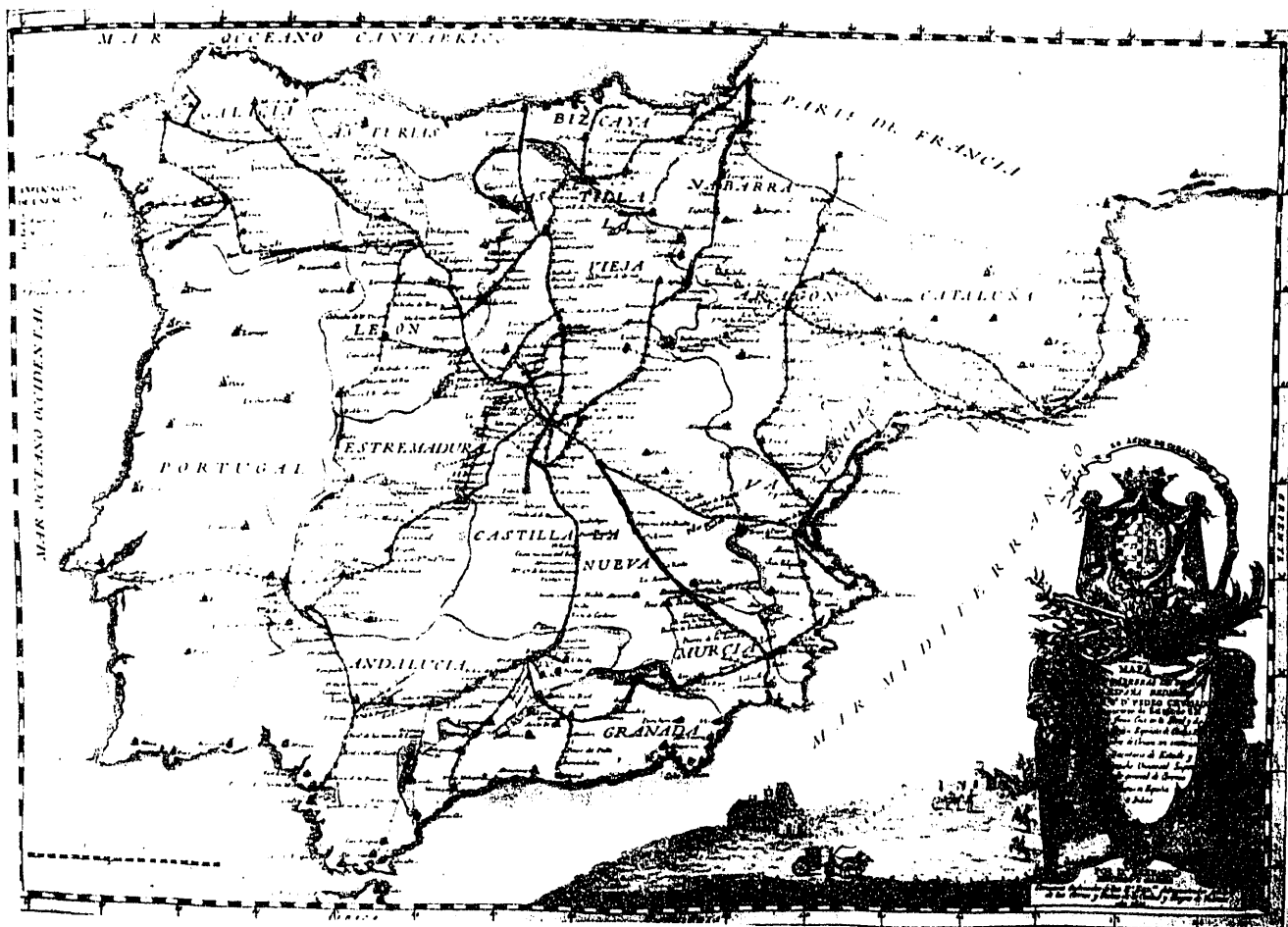
Ponz, probablemente en el año 1791, escri-

be: "No quiero pasar de aquí sin decirle a usted cómo he encontrado en bonísimo estado por toda la Mancha este importante y utilísimo servicio de la posta: lo digo para que usted pueda responder a ciertos *hipercriticos* acostumbrados a despreciarlo todo y empeñados en murmurar de los establecimientos más útiles y dignos de una nación grande como es la nuestra." Y en párrafo más adelante añade: "No solamente esto, sino que se concibió y llevó a efectos la construcción del nuevo camino desde esta Corte hasta Cádiz bajo la dirección, constancia y celo del excelentísimo señor conde de Floridablanca: obra que, a pesar de infinitos gastos y dificultades, se verá presto concluida sin que tenga que ceder en comodidad y solidez a los más suntuosos caminos de Europa; 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 antes se necesitaba quince o veinte, según los tiempos y con muchos riesgos."

Este último párrafo tiene también su interés en materia de evolución del significado de las palabras. En la *Ordenanza* de 1720 se decía refiriéndose a los correos o gentileshombres "que vayan en diligencia", en sentido de que realizaran el servicio o el viaje con la máxima celeridad; ahora aparece ya la expresión "la diligencia de la posta" como un medio objetivo que da el servicio de forma regular y con la mayor prontitud también; no es, por tanto, una forma de hacer el viaje o de prestar el servicio, sino un medio para los mismos fines y con características análogas. Asistimos al nacimiento del concepto del coche-diligencia, como sustantivo procedente de la locución adverbial "en diligencia".

En 1794, Carlos IV promulga la *Ordenanza General de Correos y Postas, Caminos y Posadas*, que resulta, asimismo, de gran interés por su trascendencia en el perfeccionamiento de la organización de estos servicios, adscribiendo los ingresos de los portazgos a la conservación de los caminos y relacionando ya directamente el establecimiento de las postas y la construcción de los caminos.

En ella se lee: "Mi primer secretario de Estado, como superintendente general de Caminos y Posadas, cuidará de su construcción y conservación, y del arreglo y establecimiento de postas en los lugares más oportunos, y por las carreras más cortas y menos expuestas a de-



Carreras de postas en 1804

tenciones y peligros; y celará, por sus ministros y dependientes, que los caminos se mantengan transitables y seguros, y las posadas limpias, cómodas y bien abastecidas de mantenimiento; a precios moderados con arreglo a arancel...; y que las postas se mantengan prontas en todos tiempos sobre las tarifas con que se manejan." Y en párrafo posterior: "Los caudales destinados a la construcción y conservación de caminos, y los que en lo sucesivo se destinaren, de cualquiera clase o condición que sean, temporales o perpetuos, quedarán sujetos a sus órdenes, para recaudarlos e invertirlos en tan importante objeto según y como ordenare; y los portazgos ya impuestos o que impusiere con el mismo fin, podrá mandarlos administrar o arrendar, según tenga por conveniente; cuidando del arreglo de los aranceles, para que no se cometan vejaciones, y que esta contribución se invierta en la conservación del mismo puente y camino donde se exigiere, de manera que los

viajeros y trajineros experimenten la comodidad correspondiente al gravamen."

Ya en pleno siglo XIX, en 1804, las carreras de posta no difieren mucho de las de Campomanes, según se deduce de la contemplación del mapa de esa fecha, del que se acompaña una reproducción fotográfica, realizado por don Bernardo Espinalt y García, administrador de los Correos y Postas de la ciudad de Valencia. El mapa, además de su interés cartográfico, aporta un gran detalle señalando cada posta y las distancias entre ellas, así como distinguiendo las carreras montadas de las no montadas.

Las ampliaciones significan mejoras relevantes del servicio: nuevas carreras de Gijón a Avilés, de Almazán a Soria, de Zuera a Huesca y a Barbastro, de Lérida a Tarragona y a Cambrils, de Almazán a Plasencia y a Coria, de Mérida a Almendralejo y a Llerena, de Málaga a Marbella, de Granada a Motril, etc.; el acceso

a El Ferrol desde Betanzos por tierra, el acceso a Cádiz, también por tierra, pasando por la isla del León, etc.

Aún tienen mayor significado las modificaciones en las carreras de Galicia y de Andalucía. En Galicia se diferencian dos vías: la del norte, dando servicio a Lugo, El Ferrol y a La Coruña, y la del sur, desde Benavente, dando servicio a Orense, a Santiago, a Tuy, a Vigo y a Pontevedra, enlazándose una con otra por la carrera de La Coruña-Santiago-Orense. Y en Andalucía la carrera se desplaza del itinerario Toledo-Ciudad Real-Córdoba al actual Aranjuez-Bailén-Córdoba; ello implica que las carreras para Málaga, Granada y Jaén nacen ahora en Andújar; otra pequeña modificación es el acortamiento de la distancia a Cádiz, evitando el paso por Sevilla y utilizando el camino directo desde Carmona a Utrera.

Aunque el mapa de Espinalt sólo distingue, como se lee en él, las postas en *montadas* y *no montadas*, en aquellas fechas seguían existiendo las postas sobre ruedas en las carreras a los Reales Sitios y en la carrera de Cádiz desde Madrid, como se deduce de la información que se resume a continuación.

Alzola, en *Las obras públicas en España*, escribe: "...no conservándose a principios del siglo XIX más servicio de postas con coche que el de Madrid a Cádiz y de la Corte a los Sitios Reales." Y continúa: "Para el correo de Andalucía se empleaban carruajes de cuatro ruedas tirados por mulas, recorriendo las cien leguas de la capital a Cádiz en cuatro días y sus noches. En los demás caminos marchaba la posta a caballo."

Alcalá Galiano, en sus *Recuerdos de un anciano*, relata con estos detalles el viaje de su familia desde Madrid a Cádiz, a finales de 1808, huyendo de la entrada inminente de Napoleón en Madrid: "Se caminaba entonces lentamente. No porque, como hoy dicen o se figuran algunos, fuesen aquellos tiempos en los que hacían las gentes su testamento antes de emprender viaje de Madrid a Andalucía. Al revés, el camino era bueno, y si no falto de peligro en punto a ladrones, tampoco tal que fuese caso común ser robado. No había diligencias, pero había postas medianamente servidas para los viajeros, escasos en número, que de ellas usaban, y lo que hoy falta, en cada casa de postas había dos sillas (viejas en verdad, y malas por todos conceptos), de suerte que podía viajar con

alguna rapidez en carruajes sin llevarlos propio." Y en el párrafo siguiente dice: "Pero esto sólo servía para dos, o cuando más tres personas."

Es decir, que hacia 1800 entre Madrid y Cádiz existía la silla de postas de cuatro asientos, como servicio público, que además del correo llevaba en cuatro días y sus noches a los viajeros, escasos, que usaban este medio entre ambas ciudades, y además sillas de alquiler para dos o tres personas que podían usarse cambiando los caballos o las mulas en las sucesivas postas de la carrera, amén del servicio "a la ligera", esto es, a caballo.

Terminada la Guerra de la Independencia se inicia la reconstrucción nacional, y en la segunda década del siglo empieza a transitar por los caminos españoles los servicios de diligencia, de unas ciudades a otras. Alzola nos suministra amplia información sobre el tema, de la que transcribimos varios párrafos a continuación:

"Se formó en Cataluña en 1815 una sociedad para instalar el servicio de diligencias entre Barcelona y Reus, que obtuvo la real autorización, empezando a funcionar en 1816, y poco después de este ensayo se constituyó también en el Principado otra compañía para el transporte de viajeros y la correspondencia pública fuera de Cataluña. Tuvieron que luchar con muchos obstáculos y arrastrar con valentía las preocupaciones existentes para romper el círculo vicioso de que por falta de pasajeros no había medios de transporte y que por carencia de éstos no había viajeros."

"Se estableció en 1818 la diligencia de Barcelona a Valencia por la empresa titulada *Diligencia-correo*, que en el año siguiente extendió su recorrido hasta Madrid, venciendo al efecto todas las dificultades para organizar las postas y los tiros, y la repugnancia de los asentistas que creían imposible el buen éxito de semejante innovación; instalaron talleres para construir y reparar los carruajes, adoptando las medidas necesarias con objeto de ofrecer garantías de seguridad a los viajeros. Fernando VII, que se había familiarizado con estos adelantos durante su largo cautiverio, mostró empeño en favorecerlo y se generalizó paulatinamente gracias al privilegio exclusivo por diez años. Se abrió en 1821 la carrera de Madrid a Bayona; las de la Corte a Sevilla y Aranjuez, en 1822;

las de Barcelona a Perpiñán, de Madrid a San Ildefonso, a San Lorenzo y al Pardo, y de Valencia a San Felipe de Játiva, en 1824."

"En 7 de noviembre de 1825 se dividió la empresa catalana en dos, una con el título de *Sociedad de Diligencias y Mensajerías de Cataluña*, domiciliada en Barcelona, y otra que con el de *Compañía de Reales Diligencias* se estableció en Madrid, fijando por límites de sus respectivas expediciones para la primera todo el Principado hasta las ciudades de Zaragoza y Valencia, reservando el resto de España a la segunda."

"Las diligencias tenían asientos de interior, rotonda y cabriolé, no pudiendo despacharse los del departamento posterior del coche hasta que estuviese tomada la tercera o cuarta parte de los de cabriolé e interior, a fin de que resulte equilibrado en lo posible el peso del carruaje. Se admitían 25 libras de equipaje a cada viajero, puesto en maleta, sin recargo en el precio del billete."

"Salían de Madrid para Barcelona los martes y sábados a las cuatro de la mañana; pernoctaban los viajeros el primer día en Quintanar de la Orden y el siguiente en la Venta del Conde. Comían en Valencia los viernes, partiendo a la una de la tarde del sábado para caminar durante toda la noche; se entraba el domingo a medio día en Vinaroz para dormir en la Venta de Burjasenia; el lunes, respectivamente, en Tarragona y Villafranca, viajando también toda la noche, y se llegaba a Barcelona los martes a las cuatro de la tarde, tardando en el camino siete días y doce horas. Costaba el asiento 800 reales en el interior, 680 en cabriolé y 500 en la rotonda; el precio de la comida era de 10 a 12 reales; el de la cena, generalmente, de 10 reales; 4 reales la tarifa por la cama y otros 4 reales en concepto de asistencia."

"En la carrera de Madrid a Irún había también dos salidas semanales en cada sentido; se pernoctaba en Buitrago, Lerma, Vitoria e Irún, invirtiendo cuatro días con descanso por las noches, cuando menos de seis horas. Esta diligencia llevaba postillón y tenían solamente asientos de interior y cabriolé, que costaban por todo el recorrido 700 y 600 reales, siendo la tarifa de las posadas igual a la fijada en la carrera de Madrid a Barcelona."

"De la capital a Sevilla había también dos expediciones semanales, empleándose cinco

días en el viaje con descanso nocturno. Las diligencias tenían berlina, interior y rotonda; costaban los billetes 1.000, 960 y 500 reales."

"Comprende además el *Itinerario* los servicios diarios de Barcelona a Perpiñán, de la Ciudad Condal a Reus y de Madrid a los Sitios Reales."

"Se establecieron en 1828: la diligencia de Madrid a Valladolid, y las de la Corte a Guadalajara, Badajoz y Burgos por Valladolid; a Toledo por Aranjuez, y en 1829 la carrera de Barcelona a Zaragoza. Además de estas diligencias existían otras muchas de servicio periódico, tales como las diarias de Barcelona para Calella, Arenys, Mataró, Masnou, Granollers, Caldas, Tárrega, Manresa, Igualada, Villafranca, Tarragona, etc.; las de Madrid a Vista Alegre y Alcalá de Henares; la denominada de *Arrieros y Caleseros*, que hacía el servicio de Madrid para los Sitios Reales, y la de Murcia a Cartagena, inaugurada en 1829."

"Llegó además hasta Santander, en 1832, el servicio de la línea de Burgos por Valladolid, planteando las hijuelas desde Vitoria y Tolosa a Pamplona, y la carrera de Madrid a La Coruña por Medina del Campo, que se llevó después por Valladolid y Tordesillas."

"Al término del primitivo privilegio de las compañías que introdujeron en España el tránsito de diligencias se fundaron otras nuevas como *La Lechuguina*, que recorría, en 1829, el trayecto de Madrid a Vitoria, y la de *Caleseros*, de Burgos, que desde el año anterior hacía el servicio de galeras aceleradas hasta la Corte; planteó también, en 1829, la línea de diligencias de Madrid a Vitoria, que extendió el trayecto a Bayona, en 1830. Puso al mismo tiempo las carreras de Burgos a Valmaseda, y las de Bilbao a Vitoria y a Vergara, que subsistieron hasta octubre de 1833, suspendiéndose entonces los viajes en las provincias vascongadas por haber estallado la guerra civil."

"La empresa *Parsant y Compañía* instaló, en 1831, la diligencia de Madrid a Zaragoza, que amplió después el recorrido hasta Lérida y Pamplona, mas duraron poco por la competencia que le suscitó la de *Alquiladores de Pamplona*, organizando la carrera de Tudela a Zaragoza, que también suspendió el tráfico, en 1833, por la guerra civil."

"El desarrollo de los transportes en diligencia sorprendió aún a los que lo habían fun-

dado en España, pero aún se hallaba en estado incipiente cuando la malhadada contienda civil vino a detener su modesto progreso."

Pero al mismo tiempo que los servicios de diligencias, de empresarios particulares, seguía funcionando como servicio público, el servicio de postas con sus caballerías y sillas de posta. En 1830 se publica la *Guía General de Correos, Postas y Caminos del Reino de España*, por don Francisco Javier de Cabanes que denota aún la vitalidad de este servicio. De esta publicación resumimos de nuevo las carreras de postas, generales y de segunda clase, existentes en ese año:

Carreras	Leguas	N.º de postas
De Madrid a Francia por Irún	91,5	36
De Madrid a Barcelona por Zaragoza.	110	43
De Madrid a Cartagena	73,5	26
De Madrid a Cádiz	111,5	44
De Madrid a Portugal por Badajoz	64	26
De Madrid a La Coruña	98,5	35
De Valladolid a Burgos	22	7
De Burgos a Santander	29	8
De Barcelona a Francia por la Junquera	27,5	11
De Tarancón a Valencia	42	17
De Valencia a Barcelona	55,5	20
De Andújar a Granada	20	8
De Andújar a Málaga	27	7
De Ecija a Gibraltar o Algeciras	27	7
De Benavente a Santiago	53	17
<i>Totales</i>	852	312

De estas carreras, la de Madrid a Francia por Irún, la de Madrid a Cádiz, la de Madrid a Portugal por Badajoz y la de Valladolid a Burgos estaban *montadas para viajar a la ligera y en ruedas*, mientras que el resto estaban *montadas para viajar solamente a la ligera*.

Aunque el total de lenguas obtenido, 852, es inferior al que obtuvimos en 1761, 1.458 no quiere ello decir que la red de 1830 fuera inferior a la de 1761, puesto que en esta última relación no se han incluido las carreras de posta transversales, pues habría resultado farragosa la relación. Es decir, que en 1830, la red de postas es bastante superior a la de 1761 como corresponde al perfeccionamiento del servicio.

Una observación interesante es que ha aumentado en cada carrera, respecto a las postas de 1761, el número de postas o paradas. En efecto, mientras antes la distancia media entre dos postas consecutivas era de unos 20,5 kilómetros, ahora la distancia media es de 2,73 leguas o 15,2 kilómetros.

El Reglamento de 7 de octubre de 1826, de la Dirección General de Correos para los que viajan en posta, a la ligera y en ruedas, que figura en la obra de Cabanes, tiene por su fecha un interés destacado, ya que corresponde al momento en que la organización del servicio alcanza, en España, su mayor perfección. Por ello merece reproducir este documento de forma literal:

"Artículo 1.º Todo el que quiera viajar en posta deberá obtener la correspondiente licencia. Esta se dará en Madrid para todas las provincias del Reino por la Dirección General de Correos y Postas en vista de pasaporte de la autoridad correspondiente, en el cual se expresará que el sujeto o sujetos que comprenda pueden ir en posta; y siendo para fuera del Reino en virtud de pasaporte del excelentísimo señor primer secretario del Despacho de Estado de la autoridad competente. En las capitales de las provincias y pueblos en que hubiere posta montada se darán las licencias por los respectivos administradores de Correos, previa la presentación de pasaportes en los términos referidos.

Art. 2.º Las expresadas licencias se presentarán en Madrid y sitios reales a los oficiales mayores del parte para la toma de razón, quienes cobrarán en el acto cuarenta reales de vellón por cada persona que viaje en posta a caballo, pero si fuese en carruaje cobrará al respecto de cuarenta reales por cada una de las personas que vayan dentro del carruaje, y nada por los criados que vayan fuera. A la salida de Madrid se pagará además posta doble.

Art. 3.º Si el viajero o viajeros llevasen consigo algún criado se expresarán su nombre y señas en el mismo pasaporte.

Art. 4.º Sin el indicado permiso del excelentísimo señor primer secretario de Estado para el extranjero, y de la autoridad que corresponda para lo interior del Reino, no se concederán tales licencias para viajar en posta.

Art. 5.º Será también de su cuenta el pago de portazgos y barcas.

Art. 6.º Por cada caballo que ocupen los viajeros a la ligera pagarán a razón de siete reales de vellón en cada legua, y otro tanto por los que ocupen los postillones, debiendo satisfacer el importe de los expresados derechos antes de salir de cada parada.

Art. 7.º Siendo los viajeros del real servicio se pagará a razón de cinco reales por legua y caballo en los términos insinuados, y para evitar abusos perjudiciales a los intereses de la Renta se previene que sólo se entenderá por viaje del real servicio cuando se acredite esta circunstancia con una real orden o el despacho correspondiente que así lo exprese, y no se tendrá por bastante para la rebaja de derechos a los cinco reales por legua el pasaporte de ir de real servicio del respectivo Ministerio que lo despachare o de los capitanes generales y autoridades competentes en las provincias.

Art. 8.º Los viajeros despachados con pliegos o comisiones del real servicio estarán exentos del pago de portazgos, peazgos, barcaje y pontazgos como está mandado por los correos de gabinete.

Art. 9.º Los maestros de postas y postillones no darán caballo bajo pena de privación de empleo, confiscación de bienes y demás que haya lugar, según lo prevenido por Ordenanza, al que no los traiga de la posta antecedente y no presente el parte o licencia en cuya virtud corren, y si no la trajeran darán cuenta a la Administración de Correos del pueblo en que esté situada la posta, y si no la hubiese a la justicia para que le haga arrestar bajo la indicada responsabilidad.

Art. 10. Los viajeros en sillas o carruajes de la posta pagarán por éstos a razón de siete reales de vellón por legua, y seis si fuesen del real servicio.

Art. 11. Por cada caballo o mula que se ponga en la silla de posta o carruaje pagarán a razón de seis reales de vellón por legua en viaje particular, y al respecto de cinco reales de vellón por legua en los del real servicio y además seis reales de vellón por posta cada viajero particular por vía agujetas a los postillones y cuatro los del real servicio.

Art. 12. Si la silla o carruaje fuese propia del que viaja no pagará cosa alguna por ella.

Art. 13. Los que viajen en sillas de postas de cuatro ruedas que lleven dos personas den-

tro, un criado a la zaga y cuatro arrobas de peso con limonera o varas pagarán tres caballerías y un postillón.

Art. 14. Los que viajan en cabriolés de fuelle, media caja de madera y dos ruedas, con una o dos personas dentro, pagarán sólo dos caballerías a razón de seis reales de vellón cada una, pero si llevasen baca o cofre en la zaga, cuyo peso exceda de cuatro arrobas, pagarán tres.

Art. 15. En los cabriolés de dos ruedas, caja entera de madera, con sólo una persona y equipaje, cuyo peso no exceda de treinta libras, se pagarán solas dos caballerías.

Art. 16. En los mismos cabriolés de dos ruedas y caja entera de madera con dos personas y cincuenta libras de equipaje se pagarán tres caballerías.

Art. 17. En las sillas o carruajes de cuatro ruedas de un solo asiento y lanza se pagarán dos caballerías.

Art. 18. En los carruajes de cuatro ruedas, media caja de cuero con el equipaje que no exceda de cincuenta libras, con una o dos personas, pagarán éstas dos caballerías, y en el caso de que traigan carga detrás o delante que no exceda en el todo de cuatro arrobas se pagarán tres caballerías, sin que por pretexto alguno se pueda exigir el pago del cuarto caballo.

Art. 19. En las carretelas de cuatro ruedas con caja entera de madera y una sola persona, no excediendo de cincuenta libras, el peso del equipaje se pondrán y pagarán dos solas caballerías, pero si viniesen dos personas o el equipaje fuere de más peso que el designado se pondrán y pagarán tres caballerías.

Art. 20. Si viniesen más de dos personas se pagará a razón de un caballo más por cada una.

Art. 21. En los carruajes cerrados y cortados en forma de calesas con varas, conduciendo una o dos personas, se pagarán dos caballos, y uno más por cada persona de las que se aumenten.

Art. 22. Los carruajes cortados que tienen lanzas en lugar de varas se consideran como berlinas.

Art. 23. A las berlinas cerradas con dos fondos iguales y lanza, cargada con dos, tres o cuatro personas, se pondrán cuatro caballerías, mas si el peso de los equipajes excediese de

ocho arrobas y fuesen cuatro los viajeros se pondrán seis caballerías.

Art. 24. Si fuesen coches y llevasen cuatro o seis personas, se les pondrán seis caballerías.

Art. 25. En el caso de exceder del número de seis los viajeros en dichos carruajes, se pagarán seis reales de vellón más por persona que exceda de dicho número en cada posta.

Art. 26. Un niño menor de siete años no se considera para el pago de la posta.

Art. 27. Dos niños de siete años o menos se cuentan como un viajero para el pago.

Art. 28. Lo mismo se observará con cada niño que tenga más de siete años de edad.

Art. 29. Los maestros de postas tendrán obligación de poner el número de caballerías designado según las diferentes clases de carruajes, y los viajeros no deberán pagar los que falten de dicho número.

Art. 30. En las paradas en donde el maestro de postas acomodase poner alguna caballería más para descanso del ganado, no exigirá derechos por ella, ni los viajeros pagarán más que las señaladas en esta instrucción.

Art. 31. Se prohíbe absolutamente poner varas a los carruajes de cuatro asientos.

Art. 32. Los postillones deberán andar cada legua en tres cuartos de hora, y no podrán cambiar las caballerías cuando se encuentren en la carrera sin el consentimiento respectivo de los viajeros, ni exigir por agujetas más cantidad que la señalada en el artículo 11, las que perderán si no hiciesen la diligencia en la forma prevenida, quedando además sujetos a la multa que por su omisión les impusiese el administrador de Correos a quien se diese la queja por los viajeros.

Art. 33. En el caso en que todas las caballerías de una posta estén empleadas a un tiempo en la carrera, deberán esperar los viajeros a que vuelvan y hayan descansado el tiempo necesario para tomar alimento; pero si la falta de caballos proviniese de no tener la posta los que la correspondan, tendrán obligación los postillones de pasar a la posta inmediata con todas o parte de las caballerías después de un moderado descanso.

Art. 34. El servicio de los Correos de Gabinete y viajeros con pliegos del real servicio, y el de los conductores de la correspondencia

ordinaria, tiene la preferencia sobre todos los demás, a quienes se servirá según el orden con que lleguen a las paradas.

Art. 35. Los maestros de postas no están obligados a dar caballerías fuera de la carrera, ni para uncirlas a un carruaje con otras que no sean de las destinadas al servicio de posta.

Art. 36. Los correos y viajeros no deben forzar ni maltratar a las caballerías, y en caso que cometiesen tal exceso, y que por él se inutilizase o pereziese alguna, estarán obligados a pagar el valor de ella al maestro de postas a tasación de peritos, a consecuencia de juicio verbal, que se hará ante la justicia del lugar en que se cometa el exceso.

Art. 37. Se prohíbe bajo las más graves penas a los maestros de postas y a los postillones exigir por motivo alguno más cantidad que la designada en la presente Instrucción, y se les encarga estrechamente el trato atento a las personas que viajan en las sillas o carruajes, sin dar lugar a quejas, que serán oídas por los administradores de las estafetas más inmediatas, y darán cuenta a la Dirección General para el debido castigo."

Al comentar el *Reglamento* conviene subrayar el propio título que ahora se refiere explícitamente a "los que viajen en posta, a la ligera y en ruedas", siendo, por tanto, un reglamento de transporte de personas excluyendo al correo y a los correos.

Respecto a las normas anteriores el *Reglamento* mantiene unas cosas, como la licencia y su coste, 40 reales de vellón y el pago de la primera posta al salir de Madrid como doble, y elimina otras, como el impuesto del 10 por 100, la décima, si bien en la posta a la ligera el coste sube hasta 14 reales de vellón por legua, y se indica explícitamente que correrán a cargo del viajero los pagos de portazgos y barcajes.

La mayor novedad es la regulación de los viajes en ruedas, con vehículos propios (artículo 12) o del servicio de correos; se ordenan los pagos por estos servicios que, además de la licencia y la posta doble, en el caso de salir de Madrid, deben consistir en 7 reales por legua, si no es propio, por el vehículo; 6 reales por posta en concepto de agujetas para el postillón, y 6 reales por legua por cada caballería que se ponga al carruaje, definiéndose con detalle el

número de caballerías según el número de viajeros y el tipo de vehículo —sillas de cuatro ruedas, cabriolés, carretelas, calesas, berlinas y coches—. Las normas generales complementarias son análogas a las de cien años antes, las de 1720.

Con estas bases podemos volver a calcular en reales los costes de los viajes desde Madrid a Barcelona, a Irún y a Cádiz, a fin de compararlos con los resultados obtenidos en un párrafo anterior y referidos a 1720.

Debe advertirse que mientras entre Madrid y Barcelona el servicio, en 1826, era sólo a *la ligera*, como ya hemos señalado, entre Madrid, Irún y Cádiz podía elegirse viajar a *la ligera* o *sobre ruedas*. Por ello vamos a distinguir, en esos dos últimos casos, una y otra alternativa. De las posibilidades *sobre ruedas* calculamos sólo la más barata que corresponde al tipo calesa, que sólo precisa dos caballos.

Madrid a Barcelona.

Sólo a *la ligera*. La distancia es de 110 leguas; algo más que la figurada en 1720, que era de 106. Sin duda son correcciones de un mejor conocimiento del camino, en parte por la existencia de un mayor número de postas:

	Reales
Ciento diez leguas por 14 reales	1.540
Primera posta (Madrid-Torrejón), cuatro leguas por 14 reales	56
Licencia	40
Total	1.636

A esta suma habría que añadir el pago de los portazgos, que, según Cabanes, en esta línea eran los siguientes: Puente de Viveros, Guadalajara, Torija, Gancho —cerca de Igualada—, El Bruch y Molins del Rey.

Madrid a Irún.

Existía servicio a *la ligera* y *sobre ruedas*. La distancia 91,5 leguas, casi igual a la figurada en el *Reglamento* de 1720. El número de postas, 36:

	A la ligera (reales)
91,5 por 14	1.281
Primera posta, 3 por 14	42
Licencia	40

Total 1.363

	En silla (reales)
91,5 por 19	1.739
Primera posta, 3 por 19	57
Postas, 36 por 6	216
Licencia	40

Total 2.052

Los portazgos en esta carrera eran numerosos: San Agustín, La Cabrera, Somosierra, Aranda, Lerma, Monasterio de la Rodilla, Pancorbo, Miranda de Ebro, Puebla, y luego en Alava y Guipúzcoa: Armiñón, Ariñez, Betoño, Yunrieta, Salinas, Vergara, Villafranca, Tolosa, Urrieta y Oyarzun, por lo que las cantidades anteriores deberían subir bastante.

Madrid a Cádiz.

Existía servicio a *la ligera* y *sobre ruedas*. La distancia que figura en el *Reglamento* de 1826 es de 111,5 leguas, ligeramente superior a la de 1720, que era sólo de 106 leguas. El número de postas, 44:

	A la ligera (reales)
111,5 por 14	1.561
Primera posta, 2,5 por 14	35
Licencia	40

Total 1.636

	En silla (reales)
111,5 por 19	2.119
Primera posta, 2,5 por 19	48
Postas, 44 por 6	264
Licencia	40

Total 2.471

A estas cantidades habría que aumentar el pago de los portazgos, que también eran numerosos: La Guardia, Venta de Quesada, Santa Cruz de Mudela, Santa Elena, Bailén, Andújar, El Carpio, Córdoba, Ecija, Carmona, Cruz del Campo, La Victoria, Puente de Zuazo, Puente de San Pedro.

En cuanto a la velocidad media es sólo ligeramente superior a la de 1720, ya que según el artículo 32 deberá andarse cada legua en tres cuartos de hora, lo que equivale a 32 leguas en las veinticuatro horas, es decir, casi lo mismo que en 1720, en que se fijaban 30 leguas cada veinticuatro horas. Por ello, los tiempos de recorridos mínimos son iguales prácticamente; es decir, 3,5 jornadas para ir desde Madrid a Barcelona o a Cádiz, y tres jornadas para llegar a Irún.

Respecto a los costes, y prescindiendo del pago de los portazgos a pesar de haber desaparecido el impuesto del 10 por 100, el aumento —en el viaje a la ligera— de 8,5 reales hasta 14 reales por legua hace que el incremento de los costes sea importante, superior al 50 por 100 en los viajes, respecto a los de 1720.

* * *

Hacia 1840, terminada la primera guerra carlista, que paralizó en parte el sistema de transportes, se produjo un auge extraordinario de los servicios de diligencias, que fueron obteniendo las concesiones del transporte de correos.

En este sentido, las diligencias pueden considerarse la última fase de la evolución de los

viajes por la posta. El ferrocarril, pocos años después, va reemplazando estos servicios y acaba con los viajes por la posta, que por más de trescientos años fueron la forma rápida, bastante rápida, de trasladarse de un lugar a otro del país.

BIBLIOGRAFIA

- MARIA MONTAÑEZ MATILLA: *El correo en la España de los Austrias*. Madrid, 1953.
- JUAN MAJO TUCABENS y ANDRES MAJO DIAZ: *Postas y filatelia en la Barcelona del XIX*. Barcelona, 1975.
- TOMAS FERNANDEZ MESA: *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas*. Valencia, 1755.
- PEDRO RODRIGUEZ CAMPOMANES: *Itinerario de las carreras de posta de dentro y fuera del Reino*. Madrid, 1761.
- FRANCISCO JAVIER DE CABANES: *Guía general de correos, postas y caminos del Reino de España*. Madrid, 1830.
- PABLO DE ALZOLA Y MINONDO: *Las obras públicas en España. Estudio histórico*. Bilbao, 1899.
- Novísima recopilación*, libro VII.
- Viajes de extranjeros por España y Portugal*, tomo III. Madrid, 1962.
- A. ALCALA GALIANO: *Recuerdos de un anciano* (VIII). Biblioteca Clásica. Madrid, 1907.
- A. PONZ: *Viaje de España* (reimpresión facsímil). Madrid, 1972.
- JOSE M. ESCRIBANO: *Itinerario español o guía de caminos*. Madrid, 1775.
- Obras originales del conde de Floridablanca*. Biblioteca Autores Españoles. Madrid, 1952.