

Viajes por la España de Felipe IV(*)

Por JOSE L. URIOL
Ingeniero de Caminos.

Resumimos cuatro viajes realizados a mitad del siglo XVII, en época por tanto de Felipe IV subrayando las informaciones que aportan sobre caminos, puentes, correos y postas, y posadas. En el gráfico que se acompaña se han esquematizado sus itinerarios.

Vamos a analizar cuatro viajes por España, entre 1655 y 1660, de los recopilados por Mercadal en su publicación *Viajes de extranjeros por España y Portugal*. Corresponden, pues, al reinado de Felipe IV, y a mediados del siglo XVII.

Como en ocasiones anteriores sobre el plano de los caminos del *Repertorio* de Meneses hemos delineado los itinerarios seguidos por nuestros cuatro viajeros. Hay bastante coincidencia entre el *Repertorio* y los caminos recorridos por nuestros visitantes, si bien, como ya hemos señalado en otras ocasiones, aparecen, de acuerdo con los relatos, algunos nuevos caminos en Andalucía, en Levante, en Alava y en Guipuzcoa que nos confirman en nuestra idea de que la red caminera de los siglos XVI y XVII era mayor que la que describieron Villuga y Meneses.

Como siempre, además de sus observaciones sobre los caminos reproduciremos algunas otras opiniones sobre cómo se vivía en la España de la época.

Antonio de Brunel viene a España en 1655 como preceptor de dos muchachos holandeses, hermanos, hijos del gobernador de Nimega; él es francés, pero está al servicio de Holanda.

Su viaje de España es uno de los que más han influido en otros escritores-viajeros posteriores a él. En general es muy crítico de todo lo español, si bien en el último capítulo se muestra partidario de un entendimiento entre franceses y españoles por sus cualidades complementarias entre sí y superiores al resto de los demás pueblos europeos «se puede asegurar que de la prontitud de los franceses y de la lentitud de los españoles puede hacerse un admirable compuesto para la conquista del mundo y el gobierno de los Estados».

Según se aprecia en el gráfico, que acompañamos, entra en España por Irún, y por Burgos se dirige a Madrid; vuelve a Francia por Zaragoza y Pamplona, pasando la frontera por Roncesvalles.

Pasa por barca el Bidasoa: «Los derechos de la barca son a medias entre los franceses y los españoles. Estos cobran cuando se pasa a Francia y

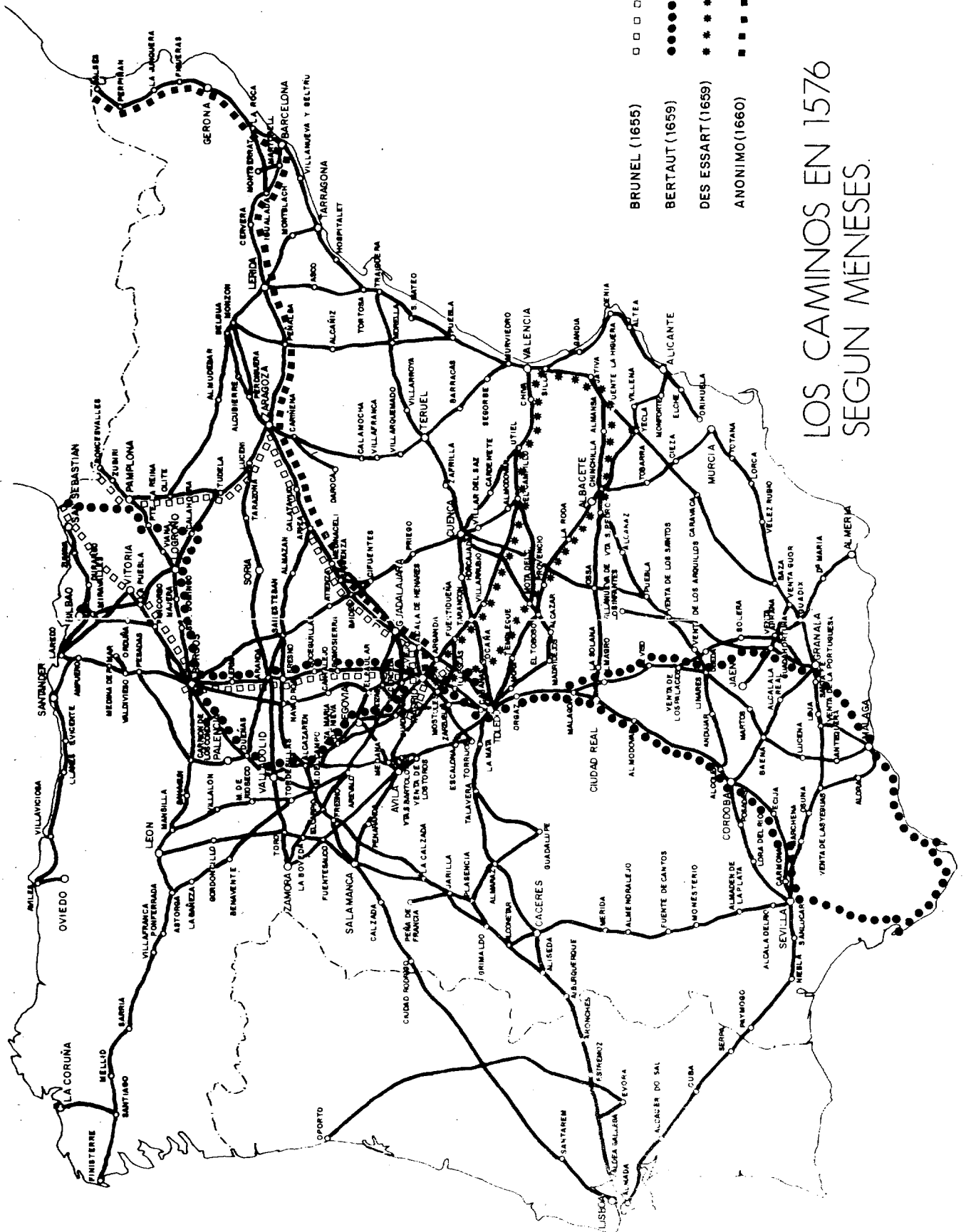
aquellos los cobran de los que van a España; pero en ambas partes cobran igualmente a la gente».

En Irún comen en la posada del Correo: «Nos trataron en la posada del Correo lo mismo que nos habían tratado en el camino de Nápoles, y aún más escasamente. Unos platitos llenos de pequeños trozos nos hacían desesperar de poder hartarnos; pero aún hubo bastante para satisfacernos, porque nos sirvieron platos y más platos. Cuando fue preciso pagar, nos despellejaron, porque nos vimos obligados a dar cuatro escudos por una comida que no valía uno».

Y llegan a dormir a San Sebastián: «A través de muchas montañas, que hacen un camino bastante incómodo fuimos aquella misma noche a dormir a San Sebastián».

Nos cuenta que los barcos de guerra del Rey de España tienen su base en Pasajes, que las calles de San Sebastián «son allí muy anchas, muy derechas y muy bien pavimentadas, con una piedra que es como la de Florencia», y que «las lanas de Castilla la Vieja se embarcan allí en tan buen número de sacos y de

(*) Se admiten comentarios sobre el presente artículo que podrán remitirse a la Redacción de esta Revista hasta el 31 de diciembre de 1988.



LOS CAMINOS EN 1576 SEGUN MEÑESES.

balas que las envían los mercaderes de diversos lugares».

Permanecen en San Sebastián tres días y se ponen en camino hacia Madrid. Veamos la forma de viajar por España, según Brunel: «Muy pronto nos fue preciso aprender a viajar a la moda del país, que es ir a comprar en diversos lugares lo que se quiere comer... He aquí en qué consiste... la manera cómo se viaja en España. En cuanto se ha llegado a la posada, se pregunta si hay camas, y después de haberse provisto de ellas, es preciso o dar la caza cruda que se lleva a cocer, o bien ir a comprarla, a la carnicería. Si se encuentra algún capón, gallina o perdiz se trata de acomodarse a ello... Lo mejor es llevar la carne en las alforjas, y comprar y aprovisionarse de lo que se encuentre en el lugar dónde se está, para el día siguiente. Cuando se está en la taberna, es preciso ir a comprar el pan, el vino y los huevos porque todo eso está separado, y no es permitido más que a los que han adquirido el derecho de venderlo».

Como a todos los viajeros, le llama profundamente la atención el paso del túnel de San Adrián: «A una jornada y media de San Sebastián tuvimos que pasar una montaña bastante grande, que llaman el monte de San Adrián. No es de las más rudas y horribles, pero lo que en ella encuentro de notable es que en lo alto hay como una cresta o lomo de roca que impide absolutamente el pasarla, y que la Naturaleza parece haber puesto

como una separación fija e indominable entre Vizcaya y Castilla la Vieja. Por eso ha sido necesario abrir el paso a fuerza de martillos, de cinceles, y de minas, porque se ha taladrado la roca y se marchan treinta o cuarenta pasos por el agujero que allí se ha hecho».

Después de una noche en el camino llegan a Vitoria donde permanecen día y medio, entre otras cosas, para herrar sus caballos, uno de los cuales había perdido sus herraduras delanteras en la bajada de San Adrián.

De Vitoria a Burgos, escribe: «El primero de abril fuimos a comer a Miranda y dormimos en Pancorbo. Al día siguiente hicimos otro tanto en Briviesca y en el monasterio de Rodilla, y el tercero del mismo mes llegamos a Burgos».

De Burgos cuenta que existe un «puente ancho y muy cómodo que vá desde el arrabal a la ciudad» y agradece la amabilidad de un comerciante, al que iban recomendados, que «no solamente se tomó el trabajo de hacernos buscar compañía para Madrid, a causa del peligro de los ladrones, sino que además, viendo que estábamos en un alojamiento en el que éramos mal tratados, nos llevó a dar una vuelta por la ciudad y después nos condujo a su casa».

Van a dormir cerca de Burgos y al día siguiente «con la lluvia, y el frío, fuimos a comer a Lerma». Añadiendo, más adelante: «Habiendo salido el cinco del corriente de

Lerma, llegamos el nueve a Madrid, dónde deseábamos estar con pasión para gozar allí de algún descanso, como para pasar a un clima más suave; porque en toda esa Castilla no habíamos tenido más que frío, lluvia y viento».

Todavía en esos años son numerosas peregrinaciones a Santiago de Compostela y muchos los peregrinos franceses: «No os sabré decir la cantidad de peregrinos franceses que iban o venían de Santiago de Compostela. Ellos son los que hacen que los españoles nos llamen *gabachos* y es una señal de que en Francia tenemos muchos holgazanes, el que vayan de ese modo a bordear los caminos de España».

No le gusta nada Madrid; sus comentarios son bastante despectivos: «No está cercada por ningunas murallas. Sus calles son todas anchas, pero las peores olientes del mundo. Los que calculan bien todas las inmundicias que allí se tiran, dicen que se las perfuma todos los días con más de cien libras de porquería. El pavimento es tan desigual que es aún peor que el de Montpellier; y las carrozas son allí tan pesadas que el servirse de ellas en lugares tan desiguales es condenarse a la rueda». Si bien reconoce que, por esos años, se está mejorando la población... esa ciudad que es nueva y la mayor parte de la cual ha sido construida muy a la ligera y según los medios de los que querían habitar en ella, se embellece hoy y se mejora todos los días, al mismo tiempo que

los ricos aumentan y la mayor parte de las rentas del Rey vienen a repartirse entre las manos de los que la administran».

Por excepción, sí le gusta la plaza Mayor en donde asiste a una corrida de toros; del puente de Segovia, dice: «Sobre ese arroyo, más que río, Felipe II hizo construir un puente grande y ancho, pero que no está mojado por el agua más que en algunas arcadas; por esto creo que ha sido más bien para pasar más cómodamente la hondonada de este valle que para servir de gran puente a tan pequeño arroyo».

Noticias curiosas, que reproducimos, son las que da sobre el Palacio Real y la guardia del Rey:

«En la casa del rey no hay nada magnífico pero no está tan pobre como nos la habían representado. Tiene por delante una plaza hermosísima donde no sería fea la fachada si el edificio estuviese un poco más alto, y si una torre, que falta, estuviese acabada. Se ven allí dos patios cuadrados y bastante grandes».

«Todos los Consejos están establecidos en el palacio, y el rey puede ir a cada uno de ellos por galerías secretas. Eso hace que haya siempre mucha gente y mucho ruido a las horas en que los Consejos están reunidos».

«En las habitaciones del rey todo está quieto y tranquilo y nadie se agita hasta la hora en que va a misa, que es a la hora en que hay que verlo; entonces disponen sus alabarde-



Felipe IV. Velázquez.
Museo del Prado.

ros por todo a lo largo de la galería por donde debe pasar, que están compuestos de alemanes, de borgoñones y de españoles; podrá haber unos doscientos o trescientos. Todos llevan librea amarilla, con bandás de terciopelo rojo. No hay otra guardia. El rey, al salir de su habitación, lleva delante de sí al capitán de los dichos guardias, y es seguido por una o dos personas. Al pasar por en medio de esos alabarderos recibía los memoriales que le presentaban de una y otra parte».

Y sobre las carrozas, el Prado y los teatros madrileños, añade:

«Todos convienen en que no hay ciudad en España donde haya tanta gente como en ésta; es fácil de creerlo, puesto que por su tamaño está muy bien poblada; después de París no he visto alguna donde haya tantas carrozas; no se las ve tiradas más que por mulas, y tan sólo al rey y a su caballerizo mayor les es-

tá permitido poner más de cuatro. No se nota otra magnificencia que algunos dorados de las cerraduras y en el interior de la imperial; la mayor parte de esas casas volantes están cubiertas por hules».

«A un lado de la villa está el Prado, que es una gran avenida adonde van a pasear».

«Tenemos aquí dos teatros donde representan todos los días... No representan con luces sino en pleno día... En los entreactos hay un poco de farsa, algún baile o alguna intriga particular, lo que a menudo resulta más divertido que la obra. Por lo demás el pueblo se siente tan inclinado a esta diversión, que con trabajo se puede encontrar asiento. Los mejores están todos tomados con anticipación, y es una muestra de que la ociosidad es excesiva en este país, puesto que en París mismo no se ve tanta afición».

Encuentra en Madrid, muchos franceses afincados: «Cuentan que en la villa de Madrid hay más de cuarenta mil franceses que bajo un traje español y diciéndose borgoñones, valones o lorenenses hacen allí florecer el comercio y la manufactura».

Todavía se impone en Madrid, y casi se exige, la moda española; así al menos nos lo cuenta Brunel: «Los que van allí por algunos asuntos o para estar allí largo tiempo, se visten al punto a la moda del país. Nosotros hemos salido siempre con nuestras ropas de camino; pero si hubiéramos estado allí para pretensiones,

como ellos dicen, nos hubiera sido preciso cargarnos con la golilla y todo el atavío castellano, pues de otro modo no se es bien visto en la corte».

Además del Prado, hay esos años, otro paseo de moda en Madrid: «El primero de mayo vimos el paseo que se hace entonces fuera de la puerta de Toledo. Es uno de los más célebres, y se ven allí multitud de carrozas; las más tiradas por cuatro mulas... Las otras llevan seis y entonces juzgan que son grandes y poderosos señores, aunque no les sea permitido usar de esa magnificencia más que fuera de la villa... Ningún cochero se sienta en la parte delantera de la carroza, sino sobre una de las caballerías del timón, desde que el conde-duque, habiendo dicho un secreto, que fue divulgado por el cochero, les prohibió dicho asiento.

Noticia del mayor interés para la historia de nuestros transportes es la que da Brunel sobre la celeridad con que hacía el rey sus viajes entre Madrid y Aranjuez: «... el rey está de ordinario en Aranjuez y a menudo viene desde allí con relevos, y, después de haber dado una vuelta, se vuelve de la misma manera, sin entrar en la villa. Lo que me pareció al principio un gusto excesivo, puesto que hay siete buenas leguas de Madrid a Aranjuez. Pero habiendo visto con qué velocidad las hace con seis mulas que lanzan casi siempre a plena carrera, hasta que a mitad de camino otras seis que lo llevan a Madrid, ya no lo he juzgado tan incómodo ni tan fastidioso,

puesto que en hacer esas siete leguas apenas si gasta más de tres horas.

El 5 de mayo va a Aranjuez; nos cuenta cómo es el puente de madera, para el paso del Tajo: «Antes de aproximarse allí se pasa el Tajo por un puente de madera que tiene una puerta en el extremo para cerrarlo cuando la corte no está allí; porque, entonces, se ven obligados a pasarlo en una barca y a pagar los derechos que forman parte de las rentas de Aranjuez».

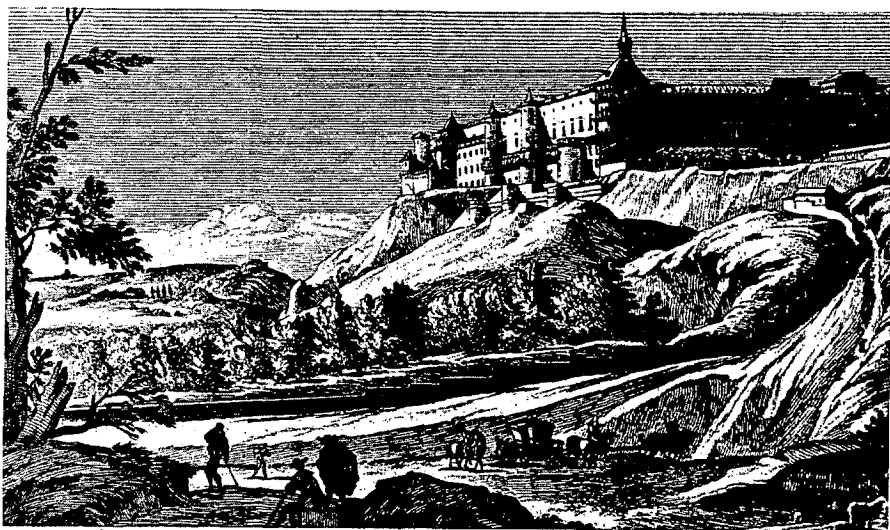
También visita, como está mandado, El Escorial.

Hablando sobre economía española, insiste en la existencia de una fuerte corriente inmigratoria de obreros y artesanos que, según él, es funesta para España: «... en el tiempo de la labranza, de la siembra y de la recolección les llega gran cantidad de campesinos del Bearn y de otros sitios de Francia que ganan mucho dinero por sembrarles sus trigos y por recogerlos. Los arquitectos y los carpinte-

ros son también allí, en su mayor parte extranjeros que se hacen pagar triple de lo que ganarían en su país. En Madrid no se ve un aguador que no sea extranjero, y la mayor parte de los zapateros y sastres también lo son».

En el camino de vuelta que inician el 17 de junio, en Madrid, van por Zaragoza y Pamplona. Brunel refiere así el principio de su viaje de vuelta: «Habiéndonos traído nuestro pasaporte, nos pusimos en situación de salir de Madrid... además de los jacos que habíamos traído de Francia nos proporcionamos algunos caballos de España, tomamos un mozo, al que dedicamos a llevar un soberbio caballo andaluz que el señor de la Platte había comprado en trescientos doblones».

Y continua: «Salimos de Madrid con ese séquito el 17 de junio, tomando el camino de Aragón. Hicimos seis leguas antes de comer a través de una país bastante seco y que continúa siéndolo hasta el



El antiguo Alcázar de Madrid. Museo Municipal de Madrid.

rio Henares, donde está situada Alcalá».

Desde allí se dirigen a Zaragoza «dejando el camino de la posta» haciendo noches en Marchamalo, Jadraque y Fuencaliente, y comiendo en Hita y en Sigüenza. Pero al llegar a Arcos de Jalón, donde estaba la aduana entre Castilla y Aragón, empiezan las desventuras. Los aduaneros pretenden confiscarles parte de sus pertenencias a pesar de llevar el pasaporte en toda regla; Brunel, después de un altercado con ellos decide volver por la posta a Madrid para hacer valer sus derechos, quedando en Arcos sus dos pupilos y todo el equipaje y la impedimenta.

Con este motivo describe Brunel en varios párrafos cómo se realizaba el servicio de postas entre Madrid y Zaragoza por aquellos años. Por su indudable interés reproducimos en toda su extensión este texto:

«Todo el resto del día se pasó en esa bella manera de disputa contra esos canallas que, al fin, permitieron que yo partiese a eso de las ocho de la noche habiendo sus hombres tomado la delantera. El señor de la Platte escribió una carta al conde de Peñaranda por la que le manifestaba la impudicia de aquella mala raza. Monté a caballo en Arcos mismo, donde hay una posta y allí me explotaron bastante, porque por dos caballos nos hicieron pagar treinta reales de plata, que son más de cien sueldos de nuestra moneda».

«No hay en el mundo donde las postas estén mejor monta-

das que en España y donde se corra menos, porque, fuera de los que llevan las cartas y algunos correos extraordinarios, que envían a la corte desde diversos sitios, y sobre todo de San Sebastián y de Cataluña, apenas si se sirven de ese camino para ir a cualquier parte que sea, siendo el de las mulas de alquiler más estimado. Así es preciso estimar que es el más cómodo, y lo experimenté en esta ocasión, porque aunque tengan muy buenos caballos están mal enjaezados, que se ve uno baqueteado por las miserables sillas que llevan encima, muy estrechas de asiento, altas de arzones y por todo igualmente duras. De tal modo, que se va sobre una especie de caballete, cuando se ve uno montado de ese modo».

«En la tercera posta, los caballos no tenían por todo aparejo más que albarda con estribos de madera, atados en el extremo de una cuerda, de la que se servían en forma de rosarios. Puse alguna dificultad en montar con aquel aparejo, pero el maestro me dijo que aquello no me sorprendiese, que no había sillas, pero que encontraría la albarda más cómoda y que era muy distinto de los otros correos que preferían esa especie de arnés a cualquier otro».

«Me dejé convencer, y al principio de mi carrera me encontré bastante molesto a causa de los estribos, que no tenían ninguna presilla, y la alforja me obligaba ir tan ancho a caballo que apenas si podía apretar las rodillas. Pero, al fin, habiéndome acos-

tumbrado lo mejor que pude me encontré menos molesto que con sus sillas, y comencé a pedir una albarda en la otra posta, dónde, no habiéndola encontrado, me fue preciso servirme de una silla, además muy estrecha, y que me hizo echar en falta la albarda sobre la que tantas dificultades había puesto para montar».

«Desde la tercera posta me tomaron por correo de Cataluña que llevaba alguna buena noticia al rey; y ayudé tanto más fácilmente a su error cuanto que vi me trataban como a correo del rey y que no me pedían más que cuatro reales por caballo, que son treinta sueldos de nuestra moneda. Apenas hay maestro de postas que tenga más de dos o tres caballos, no estando obligado a más. Le dan de pensión trescientos o cuatrocientos escudos. Hay también quien incluso tiene quinientos, y es para tener dos con un postillón».

«El conde de Oñate es general de las postas y saca de ello un gran beneficio».

«Tuve en todas partes excelentes caballos, que iban a todo correr; lo que hay de importuno es que los postillones se detienen a menudo para darles tiempo a respirar que llaman *recelar*, y que cuando hay que cambiar de caballos no son diligentes para montar a la gente, sobre todo cuando se corre de noche, como yo hacía. La posta toma otro camino distinto de aquel que nosotros habíamos seguido para ir a Arcos, pasa por una llanura muy fértil, que está regada por el río Henares.



Plaza Mayor de Madrid. Museo Municipal de Madrid.

Se hacen a menudo cuatro, cinco y seis leguas sobre los mismos caballos, porque no hay maestros de postas establecidos más que cada dos leguas que son una posta en España».

«Llegué a Guadalajara a eso de las seis o siete de la mañana, bastante cansado de un ejercicio al que apenas si es-

taba acostumbrado. El maestro de la posta resultó el hombre más honrado que jamás hubiese encontrado en toda mi carrera. Así me dio gran placer al darme vino muy bueno y excelentes galletas para desayunar, lo que me levantó el ánimo, de lo que tenía mucha necesidad, por no haber comido nada desde Arcos, don-

de tampoco había hecho más que merendar».

«Este pequeño refresco me ayudó a emprender la carrera de Guadalajara a Alcalá, que es de cinco leguas, que son muy buenas. El sol comenzaba a salir y me incomodó mucho su calor y más todavía en la última posta de Alcalá a Madrid, que es de seis leguas».

«Allí el maestro de posta se mostró más astuto que los otros, porque me pidió el boletín para demostrar que yo era correo del rey, pero previendo a lo que tendía, le dije que no estaba obligado a ello, y que me bastaba saber él por qué corría, y que yendo a la corte no tenía que informarse de si tenía uno. Después de eso se entercó y me dijo que no me daría caballos si no los pagaba como las personas que no corrían los asuntos del rey; a lo que le dije que los pagaría como era corriente y que en Madrid, si necesitaba más lo juzgarían en la oficina de la posta a donde iría a descender. Convinó en ello y, habiéndole pagado veinticuatro reales por seis leguas que hay desde allí a Madrid, monté a caballo y cuando estaba ya montado le dije que en Torija y en Guadalajara tenían bizarros caballos, y él me respondió: *Estos lo son también*. Y para demostrármelo comenzó a lanzarlo a toda brida, y le llevó con ese aire más de dos leguas y después me preguntó si sus caballos no valían tanto como los otros, y habiéndoselos elogiado, evidentemente como lo merecían, sin duda para más

alarde, como dicen, y aparentar continuo llevándolos con el mismo rigor, hasta que aproximándome a Madrid nos encontramos con un correo que, yendo a donde yo venía, montó mis caballos y yo tomé los suyos, que no eran tan buenos. En la oficina de la posta, donde fue preciso que echase pié a tierra el postillón de Madrid al que el correo había dado sus intereses, me pidió también seis reales que yo debía por no ser correo del rey, y se los di, porque me dijeron que estaba así ordenado y era lo justo».

En Madrid, después de largas y trabajosas gestiones consigue una orden «para que un alguacil y un escribano vinieran conmigo a Arcos, para traer preso a Francisco Salazar, viéndolo nosotros, y lo entregasen en las cárceles públicas, a fin de que le fuera impuesto el castigo que le era debido por la rebelión que había cometido», contra el pasaporte real.

Y en efecto, acompañado de alguacil y escribano, vuelve a Arcos adonde llega en mula el día 29 de junio; el alcalde, Salazar, es castigado, el equipaje devuelto y nuestros amigos prosiguen su viaje de vuelta.

El itinerario es ahora Ariza, Ateca, Calatayud, el Frasno, Almunia y Zaragoza. Allí permanecen más días de los previstos a causa de unas fiebres que aquejan a uno de los pupilos de Brunel.

En Zaragoza les llaman la atención bastantes cosas: el Justicia, la ciudad y lo bien

informado que está uno de los banqueros de la localidad.

El Justicia protege a los aragoneses contra los abusos de los poderosos; dice Brunel: «que si en todas partes ocurriera lo mismo, no se verían tantas sentencias dadas según el favor, la pasión y el interés de los jueces, antes que según la ley y la equidad, que no puede ser conocida más que en este sitio de Europa, donde dicen que los jueces tiemblan cuando han de pronunciar una sentencia, temiendo ser a menudo la suya, o aquella su muerte o de su ruina, si cometen en ella malicia o el menor error».

De la ciudad, escribe nuestro viajero: «Los edificios son allí bastante grandes y altos y, por lo general, tienen algo de más bello que los de Madrid. Hay una calle ancha, larga y muy hermosa, donde se hace el paseo como en la calle Mayor de Madrid».

Por último, según Brunel, el banquero Pedro Miranda: «por todos los ordinarios recibe gacetas de París y otras noticias escritas a mano; pero no las comunica más que a sus amigos».

Vuelven a Francia «por Navarra mejor que por Cataluña, donde decían que no se podía viajar con seguridad ni cómodamente». Su itinerario es, ahora, Alagón, Cortes, Tudela, Caparrosa, Olite, Tafalla, Pamplona, Burguete y Roncesvalles.

Francisco Bertaut es un francés de la comitiva del mariscal de Grammont que, en

nombre de Luis XIV de Francia, viene a España a pedir la mano de la infanta María Teresa, hija de Felipe IV, en 1659.

Asiste a la conferencia de la paz entre España y Francia celebrada en la isla de los Faisanes, en el Bidasoa, y desde allí se pone en marcha hacia Madrid, haciendo el camino San Juan de Luz, Pamplona, Logroño y Burgos por su cuenta, incorporándose en esta última ciudad a la comitiva del mariscal de Francia.

Está presente en los brillantes actos que tienen lugar en Madrid con motivo de la embajada de Grammont, pero cuando el mariscal, cumplida su misión, vuelve a Francia, Bertaut se queda en España, visitando Andalucía y, en el viaje de vuelta a París, El Escorial, Segovia y Valladolid.

Como se aprecia en el gráfico, desde la frontera francesa se dirige a Burgos por Pamplona y Logroño. Así inicia su viaje por España: «al día siguiente, 2 de octubre, mi mulero me condujo por un camino terrible, por donde al principio no me parecía que se pudiese ir; por eso le dije que, sin duda, se engañaba porque era un sendero de piedras estrecho, que tenía a un lado un precipicio por donde caía el torrente que forma el Bidasoa, y del otro una montaña tan grande como la Aluine, que es la más alta de estos parajes».

Pasa por Vera del Bidasoa y Santestebán llegando a Pamplona al día siguiente, 3 de octubre. De esta ciudad par-

te el día 4: «El sábado, 4 de octubre, habiendo cambiado de mulas, partí de Pamplona, después de haber comprado sábanas a causa de la falta de limpieza con que amenazaban las posadas».

Pasa por Muruzábal, Puente La Reina, Calahorra y Logroño donde escribe: «y comenzamos a llevar nuestras provisiones de pan, vino y de carne, porque desde que se entra en Castilla ya no se encuentra nada en las posadas, en vez de que en las de Navarra hay siempre alguna cosa. Es cierto que por los caminos se encuentran algunas veces cazadores que han matado perdices y conejos que venden bastante baratos».

En Logroño precisa que hay un puente de piedra sobre el Ebro y sigue luego viaje por Nájera, Santo Domingo de la Calzada llegando a Burgos el día 9.

Como ya hemos dicho, en Burgos, se incorpora al séquito del mariscal de Grammont; salen de la capital castellana el día 10, durmiendo ya esa noche en Lerma; el 11, en Aranda de Duero; el 12, en Boceguillas; el 13, en Buitrago; el 14, en San Agustín y el 15 en Alcobendas.

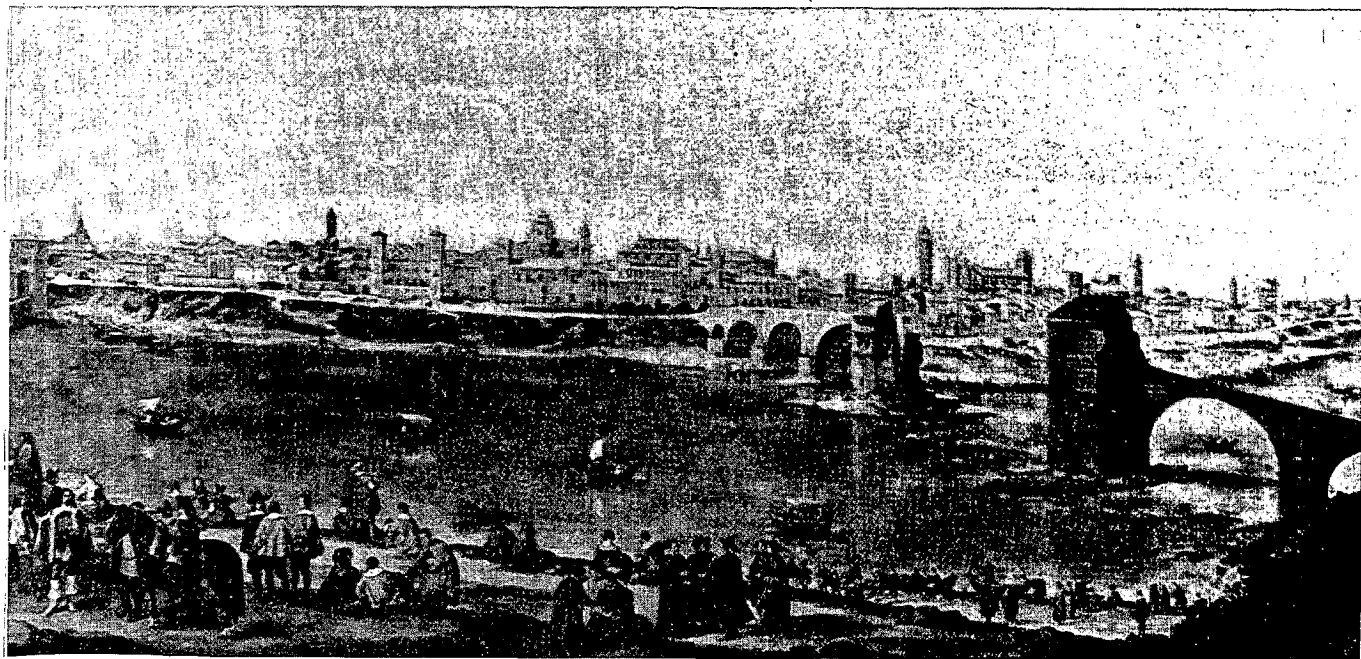
Cuenta Bertaut que el viaje desde Burgos hasta Madrid lo hizo el mariscal de Grammont muy deprisa para hacer ver que no había perdido tiempo en su embajada:

«Y ciertamente que no podía hacer más diligencia; porque aunque hubiese salido siempre muy temprano y fuese montado sobre una mula que le había dado don Luis de Haro, que nos costaba mucho trabajo seguirle, llegaba muy a menudo a las 10 ó a las 11 al sitio donde debíamos dormir, y adonde había enviado por delante para que dispusiesen

la comida, el equipaje no llegaba hasta muy tarde, y hacía un sol tan ardiente que no había medio de sufrirlo, sin sombrilla, pasado mediodía.

«Habíanos acompañado siempre por los caminos un alcalde de Valladolid, llamado Pedro Salcedo, que nos había servido de aposentador, es decir mariscal de alojamientos y de furriel».

El día 16 comen en Maudes «casa bastante bonita» y allí se les presenta la comitiva española que les manda Felipe IV para su entrada en Madrid: «El rey envió allí al lugarteniente del maestro de postas, con ocho postillones, cubiertos de adornos, y cuarenta caballos de posta, entre los que había ocho con las sillas y las bridas del rey, en las que había adornos como encajes de plata, que el señor mariscal hizo distribuir entre los que figurábamos en una lista que



Vista de Zaragoza. Velázquez y Mazo. Museo del Prado.

había enviado algunos días antes».

La entrada de la embajada francesa en Madrid debió ser brillante y muy vistosa: «entramos parte al trote y parte al galope corto, y encontramos las calles llenas de una infinidad de carrozas y de pueblo a todo lo largo del camino, que era muy largo, pues nos hicieron entrar por un sitio que nos obligó a atravesar toda la ciudad. No sabré compararla mejor sino con la entrada de los polacos o con la de la reina de Suecia; porque había tanta gente en proporción como en París, y hasta lo que había allí era más hermoso, porque como había balcones y todos los huecos estaban ocupados por todas las damas de la ciudad aquello producía muchísimo mejor efecto que las tribunas que se hacen en París en semejantes ocasiones».

Y la comida que le ofreció el Almirante de Castilla, fastuosa: «Encontramos allí una gran mesa, donde la mayor parte de los grandes de España y de los titulados y personas calificadas se sentaron a un lado, y nosotros al otro. Se contaron ochenta y seis personas en la mesa, y en cuanto a los platos, eran en tan gran número, que era imposible contarlos; unos decían que quinientos, los otros que setecientos u ochocientos».

Terminada la embajada en Madrid, Grammont vuelve a Francia, pero Bertaut, como ya hemos dicho, va a Andalucía: «En cuanto a mi, me encontré a cuatro franceses

que quisieron hacer el viaje a Andalucía, y por eso salí también ese mismo día con ellos».

Però antes de abandonar Madrid, escribe algunos comentarios sobre la villa y corte; por su relación con nuestro tema, reproducimos este: «Es también una maravilla cómo esta villa puede subsistir siendo tan grande como el barrio de San Germán, en París. o como Burdeos, no teniendo río que lleve barcos; de manera que todo viene allí por tierra y no por carro, como en Francia, sino sobre asnos y sobre mulas, que es una de las razones por la que todos los géneros y todas las mercancías son allí tan caros».

Su primera jornada del viaje a Andalucía termina en Aranjuez; el Jarama lo pasan por puente de madera. Una noticia curiosa de aquel Real Sitio: «Hay también una plaza muy grande, a la que van a parar una infinidad de avenidas, en las cuales nos alegramos de ver un rebaño de ochenta camellos, que el rey de España sostiene allí por gusto».

La segunda termina en Toledo; describe el Alcazar, reedificado por el Emperador Carlos V, y el puente de Alcántara. Las siguientes jornadas, Orgaz, Malagón, Almagro, Campillo, y al fin Granada. En total 9 jornadas desde Madrid a Granada. Menciona tres puentes, uno entre Malagón y Almagro sobre el Guadiana, otro, el puente del Obispo, entre Linares y Campillo sobre el Guadalquivir; y otro, entre Cam-

pillo y Granada, sobre el río Cubillas; pero lo que más le impresiona de este viaje es el paso del puerto de las Arenas, es decir la entrada al antiguo Reino de Granada:

«Todo este camino es notable; porque al salir de allí, se sube por grandes montañas y se entra en el paso o pasaje que vá al reino de Granada, que llaman puerto de Arenas».

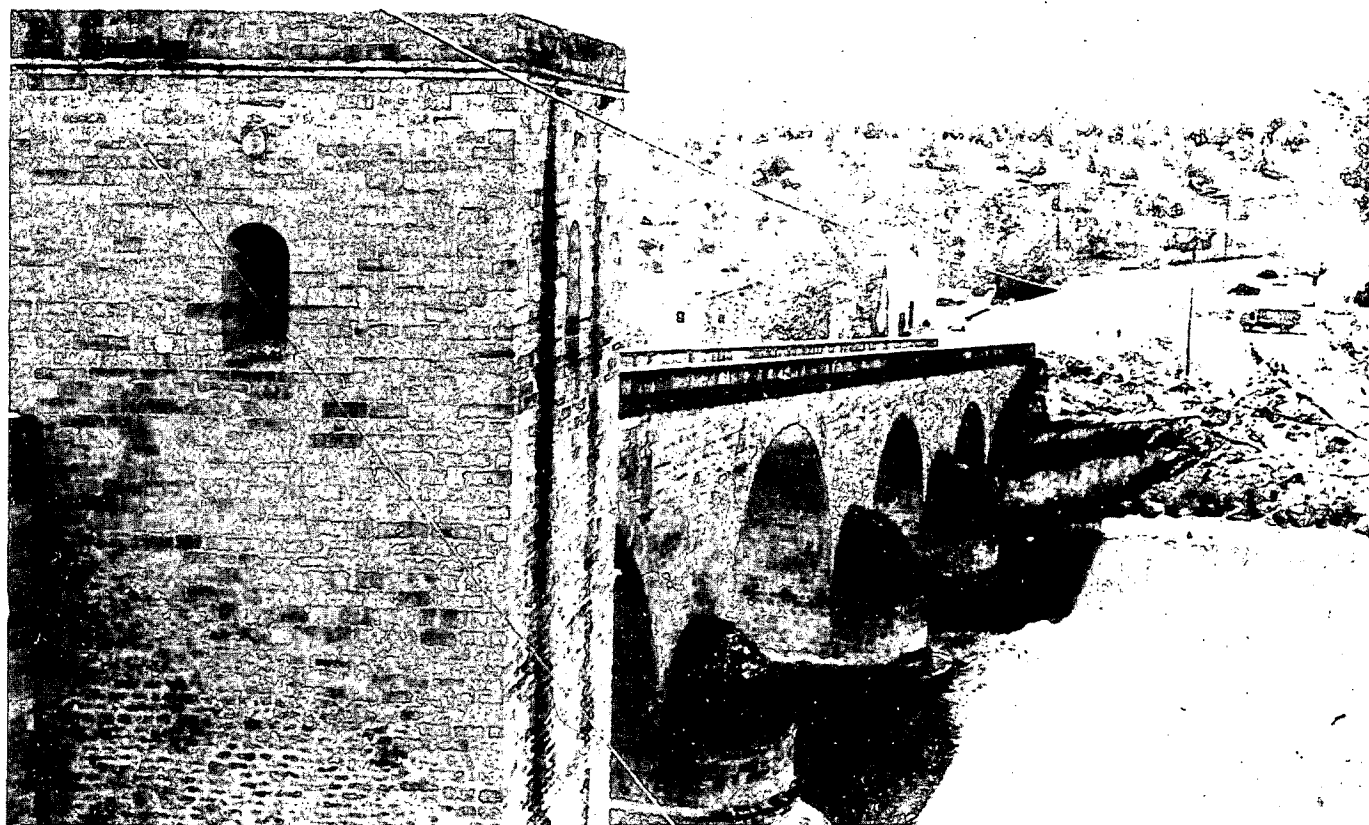
«El reino de Granada está separado de la Mancha y del de Jaén por rocas terribles, entremezcladas con gran cantidad de torrentes, que son tal que no se podría entrar más que por un sitio, donde han tallado una abertura a través de una montaña de una altura prodigiosa.

Y más adelante continúa:

«Este paso dura cinco leguas largas que van desde Manchuela hasta Campillo y se estrecha particularmente desde Pegalajara, donde se va siempre por entre dos líneas de rocas, y en donde hay muchos sitios donde las mulas no podrían pasar más que de una en una.

«Yo pasé en esas cinco leguas de camino el mismo torrente dieciocho o veinte veces, antes de llegar a esa parte célebre, que es una roca cortada a cincel y a plomo desde abajo hasta lo alto en donde hay un paso ancho cerca de tres toesas, cuyos dos lados son un poco menos altos que las torres de Nuestra Señora de París.

En Granada usan carrozas para su visita a la ciudad. Salen de ella el 13 de noviembre.



Puente del Obispo. Río Guadalquivir.

Las jornadas de camino son ahora: Alhama, Vélez-Málaga y Málaga, es decir tres para hacer el camino Granada-Málaga. Según Bertaut, se estaba construyendo, en aquellos años, el puerto de Málaga: «Hay un malecón en Málaga donde trabajan ahora todavía, y que tiene 570 pasos o cerca de largo, y de 15 a 20 de ancho. Del otro lado hay un gran avance que forman las montañas, que hace que los barcos estén bastante al abrigo».

Desde Málaga prosigue viaje hacia Cádiz: Coín, Estepona, Gibraltar, Tarifa, Vejer, y por último Cádiz son ahora las jornadas. También, en Cádiz,

utilizan carrozas para ver la ciudad.

El siguiente objetivo de su viaje por Andalucía es Sevilla a donde llegan siguiendo este itinerario: Puerto Real, Lebrija y Sevilla; pasan por puente el Guadalete. De Sevilla, entre otras muchas cosas, dice: «la ciudad es un poco más grande que Madrid», pero lo que más le llama la atención es la grandeza de su catedral, encontrando feo por el contrario el puente de Triana: «en donde hay un puente de barcas que es muy feo».

Y desde Sevilla inicia el retorno; hacia Madrid sale el 30 de noviembre haciendo estas jornadas: Fuentes, Ecija,

Córdoba, Adamuz, La Conquista, Almodóvar del Campo, Malagón, Orgaz, Illescas y Madrid a donde llega el 10 de diciembre.

En este recorrido menciona los puentes de Córdoba y Alcolea sobre el Guadalquivir y menciona las muchas ventas que existían en el camino de Adamuz hacia Ciudad Real: «En este pueblo (Adamuz) hay una de las más hermosas posadas que jamás haya visto, y como allí termina Andalucía, allí comienza la Mancha».

«El viernes 5 de diciembre marchamos de allí, y después de habernos detenido en una venta a la hora de comer, por-

que hay bastantes de trecho en trecho sobre este camino...»

Una observación interesante de Bertaut sobre la forma de viajar en España es la manera en que usualmente se llevan los equipajes, que describe al recapitular su viaje por Andalucía: «La primera es como se hacen los viajes sobre mulas que conducen los muleros, tienen costumbre de distribuir todo el bagaje igualmente sobre todas las mulas, de manera que tanto los señores como los criados no dejan de llevar maleta; pero así como en Francia se llevan detrás, aquí las llevan delante, y no hay silla de mula que no tenga en el sitio del pomo dos hierros curvados en redondo, en los que se introduce la maleta, sobre la cual los españoles tienen costumbre de apoyarse al caminar, de manera que no hay nadie de calidad que vaya por los caminos que no la lleva. Y eso se practica en toda España».

Sale de Madrid, de vuelta ya para Francia, el 21 de diciembre y va en primer lugar a El Escorial, cuyo monasterio visita; dice que ha costado seis millones doscientos mil ducados y que Felipe IV es quien ha construido el panteón de reyes «a imitación del panteón de Roma, a causa de su forma redonda y que es el sitio donde descansan los reyes de España, que igualan a los dioses de la antigüedad».

Desde El Escorial sigue viaje a Segovia, el día 22, pasando el puerto de Guadarrama; el 23, duerme en Coca y el 24 llega a Valladolid pasando el

Duero «en barco en un sitio donde había en otro tiempo un puente que está todo demolido». En total, Madrid-Valladolid, cuatro jornadas.

De Valladolid, de donde sale el 26 de diciembre, hasta Burgos programa dos jornadas, Torquemada y Burgos, pero tiene que hacer una tercera, en Buniel, por dificultades climatológicas: «De Valladolid hasta allí hay que pasar cinco o seis veces el Pisuega sobre puentes. A pesar de la nieve, no dejé de ver que todo este paisaje es mucho más hermoso que todo el resto de España y hasta que está más lleno de aldeas:

A partir de este punto ya no nos da Bertaut más información de su viaje de vuelta a Francia, por lo que ignoramos si vuelve por donde había venido, o como parece más lógico por San Adrián y San Sebastián.

Terminamos estos párrafos sobre Bertaut resumiendo algunos de sus juicios sobre las ventas, las diversiones y las carrozas de Madrid que figuran en su *Estado de España* que en la edición de Mercadal acompaña a su *Viaje de España*.

De las ventas añade que solo ofrecen al viajero «las camas, la ropa y el fuego» y que cuesta cada cama «un real, o un real y medio o dos reales de vellón» y el servicio que es «el trabajo de acomodar la comida, que llaman también el guisar» otro real o dos reales. Hay excepciones, dónde sirven comidas, como en el camino de Madrid a Sevilla

«porque allí hay buenos lugares, y es donde he comido mejor que en ningún lugar de España», pero no es lo usual.

De las diversiones dice: «Todas las diversiones de Madrid son el paseo y la comedia. En cuanto al paseo hay dos, el Prado nuevo y el Prado viejo». Uno es el Prado y el otro está junto al Manzanares por cuyas arenas se pasean las carrozas.

Y respecto de las comedias escribe:

«En cuanto a la comedia, hay compañías de comediantes casi en todas las ciudades, y en proporción mejores que las nuestras... Representan en un patio donde hay muchas casas que dan a él... representan de día y sin lámparas, pero sus teatros no tienen tan hermosas decoraciones como las nuestras, salvo en el Buen Retiro, donde hay tres o cuatro salas de comedias diferentes, pero tienen anfiteatros y el patio...».

«Hay en Madrid dos sitios o salas que llaman ellos corrala que están siempre llenos...».

«Los hay que tienen su sitio en el teatro, que conservan de padres a hijos, como un mayorazgo que no se puede vender ni empeñar, tanta es la pasión que sienten por eso...».

En otro párrafo, al hablar de la Administración dice que las apelaciones son ante los Consejos del Rey, ubicados todos en el Palacio Real, por lo que: «hace que Madrid esté tan poblado, y la plaza delante de Palacio llena de carrozas, porque allí residen todos (los

Consejos)... excepto la Corte de alcaldes, que está en la Casa de la Cárcel, como si dijéramos el Chatelet, que es la casa más bonita de Madrid».

También figuran en la recopilación de Mercadal dos viajes más por España, en tiempo de Felipe IV; uno imputado a Des Essart y otro anónimo. Según la opinión del recopilador estos dos viajes están escritos, tanto uno como otro, por dos de los franceses que acompañaron a Bertaut en su periplo andaluz.

Son de mucho menor interés y mucho más breves, pero permiten también conocer mejor los caminos españoles del XVII. Vamos a analizar brevemente también sus itinerarios.

Des Essart sale de Madrid el 27 de diciembre de 1659, sin duda a la vuelta de Andalucía, y se dirige a Alicante, volviendo a Madrid por Valencia.

Desde Madrid por San Martín de la Vega, Villatobas, Corral de Almaguer, Socuellamos, Villarobledo y la Roda llega a Albacete, en siete días. El día 3 de enero de 1660 duerme en una venta en la Higuera, el 4 en otra venta entre Yecla y Monovar, el 5 en Monovar y el 6 de enero llega, al fin, a Alicante.

Permanece en Alicante hasta el día trece, en que sale camino de Valencia; ese día come en Jijona y duerme en Alcoy; el 14 duerme en un pueblo próximo a Játiva; el 15, el Almusafes y el 16, caminando sólo tres leguas por

la tarde llega a Valencia. Cuatro días para ir de Alicante a Valencia.

De Valencia y de sus puentes dice: «Está situada como en una península, toda rodeada del Guadalquivir, río sobre el cual hay cinco hermosos puentes. Tienen 15 pasos de ancho y 300 de largo, y al extremo de uno de ellos hay una hermosa alameda que conduce al palacio del virrey, que nada tiene de muy considerable».

La vuelta desde Valencia a Madrid le lleva 12 días, desde el 29 de enero hasta el 9 de febrero; sigue el camino señalado por Meneses: Buñol, 29 de enero, Requena, 30 y 31 de enero, Venta de Pajazo, 1 de febrero, Campillo, 2 de febrero, Barchi, 3 de febrero, García Muñoz, 4 de febrero, El Hito, 5 de febrero, Tarancón, 6 de febrero, Fuentidueña, 7 de febrero, Arganda, 8 de febrero y por fin Madrid a donde llega el 9. Termina así su narración: «El 9 hicimos cuatro leguas, hasta Madrid. Pasamos por Vaciamadrid, que está de él una legua. El Jarama, riega el llano que es hermoso y fértil. Comimos en Vallecas, gran pueblo, donde hacen excelente pan, que llevan a Madrid, que no está alejado más que una legua, y al que llegamos después del mediodía».

El cuarto y último de los viajes que resumimos, anónimo, se titula *Regreso de Madrid a Francia por Aragón y Cataluña*.

El camino es exactamente el descrito por Meneses, de

Madrid a La Junquera, si bien ahora el camino español termina aquí y no continúa por el Rosellón como en 1576.

Sale de Madrid, el 9 de marzo, y va a dormir a Alcalá de Henares; el día 10 come en Guadalajara «habiendo pasado muy cerca de la ciudad el Henares por un puente» y duerme en Miralrío; el 11, come en Sigüenza y va a dormir a Calatayud; el 13, come en la Almunia y duerme en La Muela; desde allí, en media jornada, llega a Zaragoza.

De Zaragoza sale el 18: «Salí de Zaragoza hacia el mediodía y fui a dormir a Osera... Se pasa el pequeño río del Gállego sobre un puente»; el 19, duerme en Bujaraloz; el 20, come en Fraga donde el río Cinca «se pasa sobre un puente de barcas» y va a dormir a Lérida; el 21, escribe «al salir de Lérida se pasa el Segre sobre un puente de piedras» y va a comer a Bellpuig y a dormir a Hospitalet; el 22 come en Igualada y se desvía para visitar Monserrat a donde va a dormir; permanece allí otro día y el día 24 va a comer a Martorell y a dormir a Barcelona; dice que «antes de entrar en Martorell se pasa el río Llobregat por un puente de madera», y que «al salir de Martorell se deja a mano izquierda un puente de piedra muy alto sobre ese pequeño río... Se le sigue casi siempre hasta dos leguas cerca de Barcelona y lo volví a pasar por vado».

Reproducimos ahora sus opiniones sobre el teatro y el puerto de Barcelona, donde

permanece seis días:

«El corral de comedias es sin duda el más hermoso de España...».

«El puerto de la ciudad no es muy seguro; tiene una mole que avanza mucho en el mar, pero no lo cubre más que por un lado». Mole, sin duda, debe querer decir muelle; debe ser error de traducción.

Sale hacia el Rosellón el día 30 de marzo: «El 30 de marzo marché de Barcelona en carroza y fui a dormir a Llinés... Se pasa por Moncada y la Roca»; el 31, va a comer a San Celoní y a dormir a Hostalrich; el 1 de abril «fui a comer a la venta de las Merloguiñas, y a dormir a Girona; el 2, fue a comer a Bascara y a dormir a Figueras, donde, por la lluvia, pierde un día llegando a dormir a la Junquera el 4 de abril.

Es de subrayar que todo este viaje lo hace en carroza. Al salir de Girona escribe: «la carroza no pudiendo pasar por el camino grande que va a por el puente mayor, nos fue preciso tomar por la mano derecha... pasamos el Ter por el vado... y como íbamos en ca-

roza no corrimos riesgo» y en el párrafo siguiente añade que al salir de Bascara se vadea el Fluviá. Al llegar a la Junquera, por fin, dice también: «a causa de dos pequeños arroyos que es preciso pasar varias veces... hubo un poco de riesgo en vadearlos.

José I. Uriol Salcedo.



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

