Los viajes «a la ligera»: un medio tradicionalmente rápido de transporte, desbancado por el ferrocarril

por Carmen Rodríguez González

Introducción

Un tema precioso, pero apenas abordado por las actuales corrientes historiográficas, es el del correo. A él dediqué la tesis doctoral centrada en un período histórico de singular interés, por lo que significa de transformación y perfeccionamiento del servicio postal: el comprendido entre 1700 y 1850 [1].

La profundización en esta parcela de nuestro pasado me puso en contacto con los diferentes medios de transporte empleados para conducir la correspondencia y para facilitar los desplazamientos personales; aspectos que todavía son poco conocidos. Con este artículo trato de aproximarme a uno de los sistemas tradicionalmente utilizados en España y en Europa desde que, a comienzos del siglo XVI, los Tassis implantaron una vasta red de postas. Posteriormente, dicho sistema convivió con otros más modernos: diligencias, sillas-correo y ferrocarriles para, de manera lenta pero inexorable, sucumbir y quedar arrinconado por su incapacidad para soportar tan dura competencia.

Aunque los viajes «a la ligera» arrancan de la época de Carlos V, inicio el trabajo en el siglo XVIII por dos razones: primera, porque fue bajo Felipe V —en concreto, en 1706— cuando el correo se integró en la órbita de actividades del Estado, con lo cual la utilización pública de este medio de locomoción se aseguró y reglamentó; segunda, porque hasta el setecientos la evolución y

1. La tesis doctoral saldrá pronto a la luz. La Dirección General de Correos la editará en dos libros: uno, dedicado a la "Estructura y funcionamiento del correo español (1700-1850))", aparecerá de inmediato. El otro, de publicación posterior, se ha consagrado a analizar la "Evolución del correo internacional", en el mismo período de tiempo. Con una síntesis sobre el desarrollo del servicio postal en todos los países de Europa, intento dar a conocer los intercambios de España con el viejo continente y con el área norteafricana.

progresos experimentados fueron casi imperceptibles, a causa, sobre todo, de estar controlado, en régimen de monopolio, por los correos mayores. El otro límite cronológico lo constituyen los años centrales de la pasada centuria, ya que la presencia de los trenes precipitó, según indico arriba, la imposible supervivencia de un método plagado de inconvenientes y, a todas luces, caduco.

Esta aportación ha tomado como fuentes documentales básicas los sucesivos reglamentos y ordenanzas de postas publicados por la dirección general del ramo, junto con las «guías» e «itinerarios» elaborados por personajes de diversa vinculación al mismo, con el propósito de servir de orientación a cuantos decidieron recorrer la península a la grupa de los caballos contratados en las paradas de posta. Por último, ha recurrido también a los testimonios de los viajeros extranjeros que se desplazaron por nuestro país, en un intento de completar y matizar los tonos de la documentación oficial.

II. *Persistencia del motor animal en los medios de transporte*

Como punto de partida en un estudio de este tipo se debe tener presente que las peculiares características geográficas de la península han constituido permanentemente, desde la antigüedad hasta nuestros días, un gran obstáculo para el desarrollo de las comunicaciones. Las dificultades opuestas por las complicadas cadenas montañosas y cursos fluviales españoles imposibilitaron, en tiempos pretéritos, la navegación e impusieron un predominio absoluto de los transportes terrestres [2].

A pesar de esta primacía indiscutible, el precario estado de las carreteras —en buena medida imputable a la naturaleza montuosa del territorio hispano que entorpeció la, todavía incipiente, técnica

2. Diversos autores han señalado la negativa incidencia del factor geográfico en el desarrollo de las vías de comunicación en España. Recordaremos, entre otros, a: ESCAGUES JAVIERRE, I: "Geografía histórica de las comunicaciones. Las carreteras actuales y las calzadas romanas", en *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*", 1947, 83, pp. 393-401. Posteriormente, PALACIO ATARD, V: "*El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII*", Madrid, 1960, pp. 61-62 subrayó, con su tino habitual, estas dificultades. Lo propio hizo, más recientemente, RINGROSE, D. R.: "*Los transportes y el estancamiento económico de España* (1750-1850)", Madrid, 1972, pp. 25-26.

caminera moderna— determinó que, durante el siglo XVIII y parte del XIX, los medios de transporte continuasen basándose, como en el pasado, en la utilización de bueyes, mulas y caballos. Los primeros se emplearon sobre todo como fuerza de tracción; los restantes, indistintamente, como bestias de tiro y carga [3].

Los bueyes se utilizaron especialmente en la España septentrional y central, uncidos por parejas a las «lanzas» de las carreteras, vehículos de dos ruedas sin herrar, cuya capacidad osciló en torno a las cuarenta arrobas —unos 460 kilogramos—. Por lo general no marcharon solos, sino agrupados, formando carreterías compuestas por veinte o treinta unidades. La lentitud de su circulación, debida a la complexión física de estos cuadrúpedos, se acentuó por la ineludible necesidad de parar a menudo para alimentarles en los pastizales y recuperar fuerzas.

Las «caballerías mayores» o mulas fueron, con marcada diferencia, los más valiosos auxiliares del transporte. Los elevados gastos que acarreaban su adquisición y manutención aconsejaron este uso como un medio para obtener de ellas mejor rendimiento económico. Poco aptas para la agricultura porque realizaban faenas atropelladas y superficiales, poseían, en cambio, una respetable capacidad de carga, variable entre los 45 y los 90 kilos. Servían para arrastrar carruajes de tres tipos básicos: calesas, coches de colleras y galeras. Alternando con esta ocupación se dedicaron también a la formación de «recuas» o «atajos», bajo la experta dirección de los arrieros [4].

En el aspecto que ocupa nuestra atención tuvo mucha más importancia el caballo. Aparte de engancharse al calesín, el vehículo de mayor ligereza, en algunas zonas —como en la provincia de Cádiz

3. Aunque la incesante extensión de los cultivos, al imponer una reducción de los pastos y una mayor necesidad de animales para las labores agrícolas ocasionó la decadencia de la ganadería, las abultadas cifras de estas especies persistieron, sin alteraciones sensibles, hasta muy avanzado el siglo XIX; en concreto, hasta que la competencia del ferrocarril hizo disminuir el interés por el motor equino. Vid: NADAL OLLER, J.: "La economía española: 1829-1931" en "*El Banco de España: una historia económica*" Madrid, 1970, pp. 331-334. y ARTOLA, M.: "*La burguesía revolucionaria* (1808-1869), Madrid, 1973, pp. 94-95.

4. Para conocer la organización y funcionamiento de los carreteros y arrieros en España son de gran interés y utilidad las obras de los siguientes autores: J. KLEIN: "*La Mesta*", Madrid, 1936, pp. 35 y ss., J. TUDELA: "*La Cabaña Real de Carreteros*", Madrid, 1963. D. RINGROSE: "*Los transportes...*", o. c., pp. 76 y ss., y J. L. MARTIN GALINDO: "*Arrieros maragatos en el siglo XVIII*", Valladolid, 1956.

y en los valles de Asturias y de Galicia— trabajó como animal de carga. No obstante, la costumbre fue reservarlos para montura, concentrados en las paradas de posta [5].

III. *La celeridad en las carreras «por la posta, a la ligera»*

Correr la posta «a la ligera»; esto es, desplazarse a la grupa de los caballos alquilados en las paradas establecidas a lo largo de las principales vías de comunicación, constituyó el más rápido y perfeccionado de los medios de transporte existentes, tanto en España como en toda Europa. Pero, pese a estas cualidades que, durante varios siglos, les diferenciaron de los restantes al uso, los viajes efectuados en esta modalidad aunaron, junto a interesantes ventajas, una serie de inconvenientes no despreciables.

Sin duda, la principal ventaja de los desplazamientos «a la ligera» —la denominación es suficientemente expresiva— fue la celeridad, superior a la de los demás métodos y consecuencia del racional e ingenioso montaje que sirvió de soporte al sistema [6]. Implantadas en un principio (desde la época de los Tassis, en el siglo XVI) como estructura del servicio postal, para procurar la máxima velocidad posible en los recorridos de los mensajeros, las carreras de posta pudieron ser utilizadas, asimismo, por el público. Aunque estuvieron en exceso separados entre sí, los establecimientos creados en ellas permitieron relevar las caballerías con relativa

5. El extraordinario valor del caballo como fuerza motriz suscitó una constante preocupación gubernativa, dirigida a mantener los efectivos del país y a garantizar su correcta utilización. Buena prueba de las medidas encaminadas a impedir la extracción fraudulenta del reino constituyen las reales cédulas del 9-IX-1697, 21-X-1702, 8-X-1714, 23-IX-1760 y 16-XII-1768. En "*Novissima Recopilación de las Leyes de España, mandada formar por el Señor Carlos IV*", Madrid, 1805, libro IX. tit. XIV, leyes V a VII; pp. 335-336.

Compusieron un segundo bloque las disposiciones tendentes a aumentar y mejorar la cría caballar evitando la reproducción de animales defectuosos o enfermos; así como las relativas a organizar la inspección de las paradas de posta por "maestros-herradores-albéytares". Cfr. SANZ EGAÑA, C.: "*Historia de la Veterinaria española*", Madrid, 1941, pp. 213-216.

No menos importantes fueron las órdenes del 22 de febrero de 1709 y del 31 de mayo de 1721, destinadas a obtener el máximo aprovechamiento del motor equino, a base de prohibir el empleo de aparejos redondos y el trajín con este ganado... "sólo se pueda hacer con borricos o mulas o machos con cencerros". En "*Novíssima Recopilación*", o. c., libro VI, tit. XV, ley IV, pp. 212-213.

6. La elevada celeridad lograda con este sistema fue, por lo común, reconocida por todos los viajeros extranjeros. "On peut-faire —escribió, por ejemplo, Ottokard Reichard-avec plus de chemin en six jours qu'avec d'autres en neuf". OTTOKARD REICHARD, H.: "*Guide d'Espagne*, 1793". París, 1971, p. 50.

frecuencia, lo cual garantizó un notable rendimiento de los équidos como fuerza motriz. Por añadidura, la legislación veló por asegurar la rapidez de la circulación, al prohibir que absolutamente nadie se atreviese a detener a los correos y viajeros particulares [7].

Cabalgando día y noche, sin otros descansos que los imprescindibles para cambiar de montura y para comer, los conductores de la correspondencia hubieron de conseguir —para adecuarse a la normativa impuesta por la dirección general del ramo— medias diarias auténticamente excepcionales para la época y en verdad admirables a los ojos del espectador actual. El ritmo de marcha exigido por la superioridad fue de treinta leguas por día —unos 165 kilómetros—. Considerada óptima, esta velocidad era superable, puesto que se podían «ganar horas», espoleando con mayor brío a los cuadrúpedos. Por ello, desde 1835, el poder acentuó sus exigencias. Fueron treinta y cuatro las leguas a cubrir por jornada en los itinerarios realizados por la Península, en las temporadas más favorables (la primavera y el verano), y cuarenta las ejecutadas por el extranjero, en las mismas estaciones del año [8].

Los usuarios, con menos práctica en el ejercicio de la equitación, iban también con mucha más tranquilidad, por lo que hacían jornadas más modestas. Según las disposiciones vigentes entre 1720 y 1844, fue obligatorio invertir tan sólo 45 minutos por legua, al objeto de recorrer el trecho que mediaba entre las casas de posta —por lo común, variable entre 14 y 22 kilómetros— en tres horas [9]. A base de montar por espacio de ocho horas, se lograba

---

7. Todas las ordenanzas postales reiteraron esta prohibición. La "Ordenanza general de correos, postas, caminos y demás ramos agregados a la Superintendencia General", expedida en Aranjuez, el 8 de junio de 1794 —sin duda, la más completa de la centuria ilustrada, plenamente vigente en la primera mitad del siglo XIX y soporte básico de la legislación actual —dediró el tit. XII, cap. 7.º, a la cuestión, bajo el epígrafe "Libre tránsito de las personas que caminaren en posta dentro de estos reinos". En "*Novissima Recopilación*", o. c., libro III, tit. XIII, ley XII, p. 110.

8. En la tesis doctoral abordé con mayor detenimiento este aspecto al estudiar las condiciones laborales en que se vieron inmersos los correos. Concretamente en el apartado titulado "Ritmo y rendimiento en el trabajo. Las penalidades del oficio de mensajero".

9. Este principio formulado en abril de 1720, lo explicó con toda claridad el "Reglamento formado por la Dirección General de Correos, aprobado por Su Majestad y mandado observar en real orden de 7 de octubre de 1826 para los que viajen en posta, a la ligera y en ruedas",Palacio, 7 de octubre de 1826. En "*Anales de las Ordenanzas de Correos de España*", recopilados por G. CRUZADA VILLAMIL, Madrid, 1880, vol. II, pp. 26-28. El artículo 32 de esta disposición rezaba asi...

en la práctica un promedio de seis y media a ocho y media leguas —36 a 48 kilómetros— por día. Por supuesto, en aquellas líneas donde había abundante dotación de animales; donde los maestros se mostraban diligentes en aprontar el ganado, y donde los caminos presentaban buen estado; en suma, en condiciones inmejorables, era posible obtener medias más altas, situadas en torno a los 50 y 55 kilómetros diarios[10].

IV. *Inconvenientes de este sistema de locomoción*

Junto a la innegable ventaja de la velocidad, los viajes «a la ligera» presentaron un amplio abanico de inconvenientes que apartaron de este sistema a la mayoría de la población hispana y extranjera que recorrió nuestro país.

1. *Limitaciones estructurales*:

El primer defecto e inconveniente a destacar fueron sus graves limitaciones. De un lado, la red de las carreras de posta fue muy poco densa y tuvo un reparto desigual, como tuve oportunidad de constatar al realizar la tesis doctoral. Por ambos motivos resultó completamente imposible llegar, a su través, a gran parte de las

---

"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; sin exigir más abujetas que la cantidad señalada, lo que perderán si no hicieren la diligencia en la forma prevenida, quedando además sujetos a la multa que por su omisión les impusiere el administrador de correos.

En los mismos términos se expresó después el reglamento de 1844. No se produjo ,en consecuencia, ninguna mejora en el ritmo exigido a la circulación en el transcurso de más de un siglo. Ello constituye un claro exponente de los escasos progresos experimentados en las carreras y paradas de posta.

10. El estado de las calzadas, sobre todo, incidió con fuerza en la velocidad media obtenida: Si era defectuoso, se necesitaba un promedio de una hora larga para cubrir cada legua —5,5 Kms. aproximadamente—. Así le sucedió, por ejemplo, al Mayor W. DALRYMPLE, quien en el recorrido desde Lisboa a Badajoz (27 leguas) invirtió 31 horas.

A título de curiosidad y para comprobar el desigual ritmo de la marcha, ésta fue la longitud y duración de todas las etapas: Lisboa-Aldea Gallega (3 leguas), 5 horas; Aldea Gallega-Venta de los Pregones (3 leguas), 4 horas; Pregones-Ventas Novas (3 leguas), 3 horas; Ventas Novas-Montemayor Novo (4 leguas), 5 horas; Montemor-Evoras (5 leguas), 5 horas; Evora-Estremoz y Elvás (6 leguas), 6 horas; Elvás-Badajoz (3 leguas), 3 horas.

W. DALRYMPLE: "Viaje a España y a Portugal, en el año 1774". En GARCIA MERCADAL, J. L.: "*Viajes de extranjeros por España y Portugal*", Madrid, 1962, vol. III, pp. 693-700.

actuales capitales de provincia. En el cuadro que, a continuación, ofrezco quedan reflejadas en distintas y significativas fechas las diferentes ciudades, con expresión del número de paradas de posta y de leguas que las separaban de Madrid. De su análisis se desprende que los avances, en este terreno, apenas fueron perceptibles; aparte de producirse tardíamente y con acusada lentitud [11].

De otro lado, aunque se toleró que todos los súbditos del reino y los extranjeros accediesen a este medio de transporte, se estableció, de forma tajante, la absoluta prioridad de los correos sobre el resto de los peticionarios en el uso de los caballos. La preferencia de la noticia sobre los viajeros fue una constante, hasta que la implantación del ferrocarril invirtió los términos de la relación y contribuyó, de manera decisiva, a desanimar a los potenciales solicitantes [12].

Por último, la reglamentación oficial, impulsada por un afán de justicia, agravó la situación para los usuarios particulares. Las paradas mantuvieron un escaso número de animales (de dos a ocho, durante el setecientos, para elevarse y alcanzar entre diez y dieciséis, a partir de 1835). Para no perjudicar a los maestros, regentes de las mismas, la Corona aprobó la siguiente regla: «En el caso de 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 correspondan, tendrán obligación los postillones de pasar a la posta

---

11. Para elaborar este cuadro he sintetizado las pormenorizadas aportaciones de los siguientes autores: FERNANDEZ DE MESA, Th. M.: "*Tratado legal y político de los caminos públicos y possadas*", Valencia 1755. RODRIGUEZ CAMPOMANES, P.: "*Itinerario de las carreras de posta de dentro y fuera del reino*", Madrid, 1761. ESPINALT y GARCIA, B.: "*Guía general de postas y travesías de España para este presente año de* 1804", Madrid, 1804, y CABANES, F. X. de: "*Guía general de correos, postas y caminos del reino de España*", Madrid, 1835.

Todos ellos fueron utilizados para presentar en la tesis doctoral varios mapas, en los cuales traté de reflejar la inapreciable y pausada evolución de la situación de las carreras de posta en España.

12. La prelación en el uso de las postas a favor de los correos se estableció con firmeza desde el 1 de mayo de 1710, cuando Felipe V ordenó que los maestros instalados en la carrera general de Madrid a Barcelona no entregasen caballos... "a ninguna persona, de cualquier grado y calidad que sea", con el fin atender prioritariamente las solicitudes de los mensajeros. Palacio, 1 de mayo de 1710: el Marqués de la Mejorada a José de Grimaldo. Lgo. 45 (antiguo 80), Gracia y Justicia, en A. G. S. Desde entonces, se repitió esta norma en todas las ordenanzas y reglamentos postales publicados hasta 1844.

CAPITALES DE PROVINCIA A LAS CUALES SE PODIA LLEGAR VIAJANDO POR LA POSTA «a la ligera»

CIUDADES	DISTANCIA RESPECTO A MADRID							
	1720		1760		1804		1830	
	Paradas de Posta	Leguas 5,5 kms.	Paradas de Posta	Leguas 5,5 kms.	Paradas de Posta	Leguas 5,5 kms.	Paradas de Posta	Leguas 5,5 kms
Albacete	11	39,5	11	39,5	13	40	13	40
Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—
Almería	—	—	—	—	—	—	—	—
Avila	—	—	—	—	—	—	—	—
Badajoz	16	65	15	62	24	64	25	64
Barcelona	33	106	35	106	43	110	43	110
Bilbao	—	—	—	—	—	—	—	—
Burgos	14	42,5	14	42,5	15	42,5	17	43
Cáceres	—	—	—	—	—	—	—	—
Cádiz	27	106	26	106,5	43	111,5	44	112
Castellón	—	—	13	63	22	64,5	25	65,5
Ciudad Real	10	31,5	9	32	—	—	—	—
Córdoba	17	60,5	16	61	27	64,5	28	65
Coruña, La	27	101	26	101	35	98,5	35	98,5
Cuenca	—	—	—	—	—	—	—	—
Gerona	39	118	41	121	50	127,5	50	127,5
Granada	—	—	—	—	28	72,5	31	72,5
Guadalajara	2	11	3	11	3	11	3	11
Huelva	—	—	—	—	—	—	—	—

Huesca	—	—	—	—	—	—	—	—
Jaén	—	—	—	—	—	—	—	—
León	—	—	—	—	—	—	—	—
Lérida	24	79	26	79	31	80	31	80
Logroño	—	—	—	—	—	—	—	—
Lugo	—	—	—	—	31	84,5	31	83,5
Málaga	—	—	—	—	29	79,5	29	79,5
Murcia	16	63	16	63,5	22	64,5	22	64,5
Orense	—	—	—	—	30	84	29	83,5
Oviedo	—	—	—	—	—	—	—	—
Palencia	—	—	—	—	—	—	—	—
Pamplona	19	71	20	69	—	—	—	—
Pontevedra	—	—	—	—	—	—	—	—
Salamanca	—	—	—	—	—	—	—	—
San Sebastián	29	82,5	—	—	—	—	—	—
Santander	—	—	—	—	22	71,5	25	72
Segovia	—	—	—	—	—	—	—	—
Sevilla	22	85,5	21	83	36	89,5	37	92,5
Soria	—	—	—	—	—	—	—	—
Tarragona	—	—	21	95	32	95,5	34	97
Teruel	—	—	—	—	—	—	—	—
Toledo	4	12,5	4	12,5	—	—	—	—
Valencia	11	54	11	54	19	54,5	21	54,5
Valladolid	—	—	—	—	21	64,5	24	65
Vitoria	22	63,5	22	63,5	23	65	25	65,5
Zamora	—	—	—	—	—	—	—	—
Zaragoza	17	55	19	55	22	56	21	56

inmediata con todas o parte de las caballerías, después de un moderado descanso»[13]. Con ello, se levantó otro obstáculo a la posible demanda, al admitir demoras en la entrega de las nobles bestias.

2. *Trámites y formalidades legales exigidos a los viajeros*:

Al margen de sus defectos carenciales, el empleo de la posta entrañó que los viajeros hubieran de plegarse a aceptar trámites y formalidades bastantes engorrosos, además de costosos. Antes de emprender viaje, debieron observar varios requisitos legales, resumidos en la obtención de la licencia para iniciarlo. Con el fin de lograrla, tuvieron que proveerse de pasaportes, en los cuales se expresaba la identidad y domicilio del sujeto, así como el nombre de los criados que desease llevar como compañía. Sin la presentación de este documento la autoridad se negó a conceder los «partes» o «guías».

Un minucioso y racional reparto de esta tarea burocrática contribuyó a complicar la situación. Los permisos para trasladarse a los países del exterior los expidió únicamente el Secretario de Estado, en calidad de superintendente general de la renta de correos. Para los desplazamientos a cualquier punto del territorio nacional fueron los directores generales del correo en Madrid y los administradores principales en provincias los encargados de proporcionar las licencias. Finalmente, cuántos quisieron ir a los Reales Sitios de La Granja de San Ildefonso, El Pardo, Aranjuez y El Escorial, en época de jornadas regias; es decir, coincidiendo con las residencias temporales de los monarcas en ellos, se vieron precisados a solicitarlas al administrador de la posta y a someterlas al examen de los oficiales mayores del parte, autorizadas para dar su conformidad y firmarlas[14].

Con todas estas disposiciones resultó muy problemático —prácticamente irrealizable— hacerse con las «guías» si, a mitad de las líneas, los viajeros decidían abandonar su anterior medio de locomoción para recurrir a la posta. El inglés Fischer explicó, con clari-

13. "Reglamento"... del 7 de octubre de 1826. Doc. cit., art. 33. En A.O.C.E. —con estas siglas hago referencia a los Anales de las Ordenanzas de Correos de España— o c., vol. II, p. 27.

14. Madrid, 29 de diciembre de 1806: La superintendencia a los directores generales de correos. En A.O.C.E., o. c., vol. II, p. 377.

dad, las insalvables dificultades con que toparon quiénes adoptaron semejante decisión... «los viajeros —escribió— deben partir de una ciudad donde haya una oficina para este propósito... De otro modo, sería imposible obtener caballos a mitad de sus viajes, por ejemplo, entre Madrid y Badajoz, cualquiera que sea la necesidad o inclinación que pudiera surgir por necesidades de la expedición o para dejar sus caballos o coches en la carretera y tomar los de la posta. El motivo de esta regulación es una prudente precaución del gobierno para prevenir que las personas sospechosas entren y avancen en el corazón del reino... pero cuando el citado pasaporte se obtiene, contiene una orden para que el viajero sea atendido en menos de un cuarto de hora, a no ser que no haya caballos disponibles» [15].

Sin la licencia fue totalmente inviable la pretensión de alquilar los animales porque las ordenanzas prohibieron que los maestros los entregasen a las personas que acudiesen a sus establecimientos sin otros contratados en la parada anterior y sin el «parte». Para conminarles al respeto estricto de esta prohición les amenazaron, además, con severos castigos tales como la privación de empleo y confiscación de bienes [16].

Aparte de los enojosos papeleos y cortapisas legales, la obtención de la «guía» fue cara, aunque es preciso reconocer que su precio no experimentó alteraciones sensibles durante el largo periodo objeto de nuestro interés. Con anterioridad a 1799 y a partir de 1720, el importe fue uniforme para todo el reino: se fijó en 37 reales y medio de vellón. Desde la primera de las fechas indicadas, en Madrid y en los Reales Sitios costó 40 reales. Persistió esta dualidad en las tasas hasta el 29 de diciembre de 1806, momento en que la superintendencia de correos generalizó el coste de los permisos y lo estableció en 40 reales, sin distinción geográfica alguna [17]. Esta cifra perduró en los años centrales del siglo XIX, porque los re-

---

15. Hemos traducido del inglés las expresivas frases de FISCHER, F. A.: "*Travels in Spain in* 1797 *and* 1798", London, 1802, pp. 383-384.

16. El reglamento del 7 de octubre de 1826, doc. cit., en A.O.C.E., o. c., vol. II. pp. 26-27 expresó en su artículo 9.º "...los maestros de postas y postillones no darán caballos, bajo pena de privación de empleo, confiscación de bienes y demás a que haya lugar, según lo prevenido en la ordenanza de 1794, al que no los traiga de la posta antecedente y no presente el parte o licencia, en cuya virtud corren, y, sino lo trajeren, darán cuenta al administrador de correos del pueblo en que está situada la posta, y si no lo hubiese, a la justicia para que la haga arrestar".

17. Madrid, 29 de diciembre de 1806: doc. cit., en A.O.C.E., o. c., vol. I, p. 377.

glamentos de postas publicados en 1826 y en 1844 ratificaron su permanencia en vigor sin alteraciones.

3. *Carestía del servicio*:

No se redujeron, sin embargo, a los aspectos mencionados los inconvenientes de los viajes «a la ligera». Principalmente se debe tener en cuenta un factor decisivo que constriñió su utilización, en exclusiva, por los individuos más acaudalados. Me estoy refiriendo a la exagerada carestía del servicio. La consecución de la licencia para viajar representó —lo acabamos de comprobar— un importante desembolso, pero no fue sino el inicial y menos abultado de los muchos a realizar.

a.—*Evolución de las tarifas aprobadas por el Estado para la utilización de caballos y postillones*:

Las leyes impusieron a los viajeros la obligatoriedad de hacerse acompañar por un postillón o zagal, encargado de servirles de escolta a lo largo del trayecto hasta la parada siguiente para, llegados a ella, retornar con los caballos ya empleados a la parada de origen. Admitieron, eso sí, la contratación de un sólo zagal por varios solicitantes; por lo cual, cuando la urgencia del desplazamiento no era excesiva, acostumbraron éstos a esperar para juntarse con otras personas con el fin de ahorrarse algún dinero por dicho concepto [18]. A consecuencia de la expresada normativa, en cada casa de postas fue preceptivo ajustar dos animales: uno para el correo o particular y otro para el postillón. De esta suerte, los gastos se duplicaron y alcanzaron cotas muy elevadas.

Las tarifas aprobadas por el Estado para los viajes «a la ligera» fueron altas; si bien permanecieron casi totalmente congeladas durante la centuria ilustrada y hasta 1826, puesto que la única subida ,registrada hacia 1760 —se ignora la fecha exacta—, no fue notable.

---

18. "Reglamento general de correos y postas", Madrid, 23 de abril de 1720, tit. VI: "Maestros de postas del reino, incluso los de Navarra, Aragón, Valencia y Cataluña". En RODRIGUEZ CAMPOMANES, P.: "*Itinerario de las carreras de posta*", o. c., pp. 36-38.

El primer reglamento publicado al respecto apareció el 23 de abril de 1720. Dispensó un trato de favor a los mensajeros españoles y extranjeros, y equiparó con éstos a aquéllos personajes que se trasladasen para solucionar asuntos de carácter oficial. Para todo este grupo de beneficiarios el precio de la carrera se fijó en siete reales de vellón por cada legua recorrida. Seis correspondieron al uso de los dos caballos obligatorios y el real restante a la propina (vulgar y significativa llamada «abujetas» o «buena mano») que el postillón tenía derecho a reclamar por su labor. Fuera de estas excepciones, el público en general quedó sujeto al abono de ocho reales y medio por cada unidad itineraria de marcha. De éllos, siete y medio eran el coste de la cabalgada y el otro real el perteneciente al zagal.

Estas cantidades no fueron válidas en la totalidad del reino. En Madrid y en los Reales Sitios se duplicaron. Los maestros de postas estuvieron facultados para exigir «posta doble» por la primera carrera de salida. Dicha medida, que se justificó «por ser costumbre inmemorial» y como medio para recompensar a los regentes de las paradas... «de los crecidos gastos que se les ocasionan dentro y fuera de Madrid en las subsistencias de los animales»..., se perpetuó como regla por las disposiciones posteriores, hasta mediados del pasado siglo[19]. Tampoco rigieron estas tasas sino en los territorios de la antigua Corona de Castilla. En Navarra, Valencia, Aragón y Cataluña conocieron una ligera elevación, situándose en ocho, y en nueve y medio los reales a entregar, respectivamente, por los correos y por los particulares.

Muy minucioso, el reglamento de 1720 sentó también otro precedente observado sin variación incluso en tiempos de Isabel II. Para evitar posibles estafas por parte de los usuarios los pagos debieron hacerse efectivos, inexcusablemente, por adelantado. Hasta tal punto se intentó asegurar la observancia de esta norma que la superioridad eximió a los maestros de postas del deber de suministrar caballerías a quienes se negasen a verificarlo por anticipado. Hizo, además, el documento algunas precisiones de interés. En el caso de que los viajeros fuesen más de uno y, en consecuencia, deseasen alquilar varias bestias aparte de la asignada al postillón, hubieron

19. FERNANDEZ DE MESA Y MORENO, T. M.: "*Tratado*", o. c., pp. 125-126.

de abonar por cada una contratada tres reales y medio, si eran conductores de la correspondencia, y cuatro reales y un cuartillo, si se trataba de súbditos normales, sin cargos específicos de correos o de comisionados para solventar cuestiones de la administración estatal... «que es la mitad del precio que va reglado por cada legua y carrera, que se compone de dos caballos» [20].

En torno a 1760, los precios para el empleo de las monturas sufrieron un incremento, consistente en un real. Los mensajeros comenzaron a pagar ocho reales por legua, a razón de tres y medio por cuadrúpedo, y de un real —la cifra no se alteró— por «abujetas» al acompañante impuesto por reglamento. Los demás viandantes nueve reales y medio: cuatro por cada animal y algo más que antes —un real y medio— por «buena mano» al zagal.

Como sucedió cuarenta años atrás, estas sumas rigieron en todos los establecimientos de postas, salvo en los instalados en las afueras de la Corte y de los Sitios Reales, cuyos titulares pudieron duplicarlas... «pero sólo a la salida; a la vuelta se pagará posta sencilla solamente» [21]. En Aragón y Cataluña continuaron siendo superiores a las del resto del país: diez reales y medio para los correos, desglosados en ocho y medio por la utilización de los équidos y en dos como gratificación para la escolta. Para el público la cantidad ascendió a doce reales, pues la gratificación consistió en tres reales y medio.

La utilización de los servicios de la posta en España fue, como es evidente, cara. Ahora bien, esta afirmación es extensiva con carácter general a todos los países de Europa. El conde de Campomanes, en su «Itinerario», dio puntual noticia de los precios vigentes en todo el continente, e indicó en las monedas respectivas el importe de la contratación de dos caballos y de la propina estipulada para el postillón. Naturalmente, estos datos, completísimos, del insigne ilustrado plantean problemas cuando —como es el caso— se pretende emplearlos para establecer una comparación con la situación existente en nuestra patria. De un lado, se trata de cifras abo-

---

20. Vid: ESPINALT Y GARCIA, B.: "*Dirección general de cartas en forma de diccionario*", Madrid, 1775, quien en el "Mapa de España, dividido en todos sus reinos y provincias y principados, en donde están exactamente observadas todas las rutas de postas y cajas de correos", incluído como apéndice a su obra, dió las mismas cifras.

21. Cfr. ESPINALT, B.: "*Dirección general*", o. c., Apéndice.

nadas por posta —no por leguas, como en la península— y hay que tener presente que la equivalencia en longitud de cada posta fue muy variada, según las naciones. De otro, es complicado, asimismo, fijar la equivalencia de las monedas europeas con la española más usual: el real de vellón. Con todo, y hechas estas precisiones, ofrezco la siguiente relación que, considerada con las debidas precauciones, puede aportar una idea acerca de la común —aunque matizable— carestía de este método de transporte en el viejo continente. En cita se indican las peculiares características del servicio en los diversos estados, ordenados alfabéticamente [22].

TARIFAS VIGENTES EN EUROPA, EN TORNO A 1760, PARA CORRER LA POSTA «A LA LIGERA»

PAISES	PRECIO TOTAL POR POSTA (incluída la utilización de dos caballos y la propina del postillón)	
	Moneda nacional	Equivalencia en reales de vn.
ALEMANIA		
—Augsburgo, Suevia, Palatinado, Hesse-Cassel, Westfalia, Baviera, Moravia, Sajonia, Hannover, Brandeburgo, y Obispado de Trento	2,5 florines	26
—Silesia	2 florines	20
—Condado del Tirol	3,5 florines	36
AUSTRIA	2,5 florines	26
DINAMARCA	6 pfenïnes	?
FLANDES AUSTRIACO	6 esquelines	14
FRANCIA	60 sueldos	11
HOLANDA	1,5 florines	12
INGLATERRA	78 peniques	28
ITALIA		
—Génova	12 liras	52
—Lombardía (Tortona, Parma, Módena, Bolonia, Toscana) y Estados Pontificios	12 paolos	24,5
—Milán	1 ducatone	26,5
—Nápoles	13 carlines	21
—Saboya-Piamonte	8 liras	35
—La Valtelina	90 sueldos	16,5
—Venecia	1 escudo de plata	26
POLONIA	25 shostacks	?
POMERANIA	2 ryxdalers	28
PORTUGAL	340 réis	8,5
SUECIA	32 stuyvers	37

Retornando nuestra atención a España hay que indicar que las crecidas tasas estipuladas hacia 1760; esto es, por las fechas en que Campomanes ostentó el cargo de asesor de la renta de correos, se mantuvieron vigentes en toda la segunda mitad del setecientos y hasta muy avanzado el reinado de Fernando VII. Al menos, no existe noticia alguna sobre ningún cambio en el transcurso de tan prolongado período de tiempo; aunque no deja de resultar chocante su inalterabilidad.

Cierto que, en la práctica, se alteró la normativa oficial. Perjudicados por la rigidez de las tarifas fijadas por el Estado las cua-

22. El presente cuadro se ha realizado con la información que vertió RODRIGUEZ CAMPOMANES, P.: "*Itinerario*", o. s., pp. 67-75, en el epígrafe: "Precio de las postas regladas de Europa". La equivalencia de los precios extranjeros en reales de vellón se ha calculado, de forma aproximada, a base de las noticias que insertó CABANES, F. X. de: "*Guía general de postas*", o. c., pp. 241-246, en el apartado titulado: "Correspondencia de las monedas más conocidas en los principales estados de Europa con las españolas". Por supuesto, en el cómputo he tenido en consideración las alteraciones producidas en el valor de las monedas, que este autor consignó con fechas concretas, para ajustarme al que tuvieron a mediados del setecientos.

En Alemania y en Austria cada posta equivalía a dos millas. La retribución al postillón denominada "trinket", consistía en medio florín ó 30 creutzers. El resto se abonaba por el empleo de las caballerías.

En todos los territorios de la monarquía danesa,desde Hamburgo, pagar 6 pfenines daba derecho a utilizar dos caballos y un postillón. El paso del Seneur a Elsinborg se realizaba fletando un barco, cuyo coste era de 2, 5 ó 3 ryxdalers.

En la Flandes austríaca a los 6 esquelines desembolsados por el uso de los caballos se sumaban cinco stuyvers o placas, como propina (llamada drinck-gelt) al postillón.

En Francia el precio de cada animal era de 25 sueldos. Aparte, se pagaban 10 sueldos más por "estrenes" o agujetas al postillón.

En la república de Holanda se abonaban las postas por "horas de camino", a razón de 1,5 florines por hora.

En Inglaterra el gasto mínimo por posta era de 78 peniques. Seis correspondían a cada caballo y milla (regularmente las postas distaban entre sí 12 millas). Aparte, se entregaban al postillón 6 peniques. Ahora bien, si la distancia entre las postas era superior a la señalada, la retribución de éste podía alcanzar hasta 18 peniques.

La cuantía de la "mancia" o "bona mano" al postillón era de una libra y media en Génova; dos paolos en Lombardía; dos liras en Saboya. En cambio, no estaba oficialmente establecida en Venecia, aunque según Campomanes... "se puede colegir de lo que se paga en el resto de Italia".

En Portugal, la costumbre era dar al postillón 140 reis. Los 200 restantes correspondían al uso de los caballos. No existían en este reino carreras de postas, salvo la que desde Badajoz se dirigía hasta Lisboa. Resultaba penoso que todavía en 1760 ciudades de la importancia de Oporto no dispusiesen de una comunicación rápida y regular con la Corte, tan sólo... "se han solido poner postas en los negocios urgentes". CAMPOMANES, P.: o. c., p. 41.

Aunque en Suecia existían muy pocas líneas de postas, se viajaba con facilidad porque los campesinos proporcionaban los caballos a correos y viajeros, al precio indicado.

les no se hicieron eco del alza experimentada por los precios en general y por los gastos de manutención del ganado en particular, los maestros de postas trataron de paliar la disminución de la rentabilidad de sus negocios, a base de exigir a los viajeros —como es lógico, fue mucho más arriesgado intentar semejante abuso con los mensajeros— un pequeño sobreprecio ilegal. Los testimonios de extranjeros que recorrieron nuestro país, en el último decenio del siglo XVIII, concidieron en subrayar este fraude. Señalaron un mínimo de diez reales por la contratación de los dos caballos necesarios para la carrera. Por su parte, los postillones consideraron insuficiente y excesivamente exigua la propina asignada y reclamaron como retribución por sus servicios cantidades que oscilaron en torno a los cuatro reales, con lo cual los desembolsos por legua recorrida sumaron un promedio de catorce reales [23]..

La única innovación que, emanada de las altas esferas gubernamentales, puede consignarse fue la introducida por real orden del 29 de diciembre de 1806. La superintendencia de correos confirmó la persistencia de los reglamentos tarifales anteriores, pero los completó, al matizarlos en un punto de gran interés para los asentistas de las paradas. Dispuso que, cuando los usuarios decidiesen cabalgar más deprisa para «ganar horas» habrían de abonar a los maestros de postas un 50 y un 100% suplementario, según fuesen correos o viajeros privados, aparte de las cuotas estipuladas. De esta forma, se intentó compensar el superior esfuerzo y desgaste de los cuadrúpedos. [24].

---

23. Tanto OTTOKAR REICHARD; H.: "*Guide*"..., o. c., p. 47 como FISCHER, F. A.: "*Travels*"..., o. c., p. 385 hicieron patente su desagrado ante estos abusos, que elevaron los gastos de utilización de la posta a 14 reales por legua. Se mostraron particularmente escandalizados y molestos por la descarada conducta de los postillones. ..."Es necesario —afirmaba el segundo de los autores mencionados— darles más del doble (4 reales) y consentir pagar también sus comidas para que procuren los mejores caballos y para evitar las malas consecuencias de desagradarles y ponerles de mal humor".

Corroboró, en cierto modo, la exactitud de estas aseveraciones y la falta de respeto a la desfasada normativa oficial el comentario de ESPINALT Y GARCIA, B.: "*Guía general de postas y travesías de España*", dedicada al superintendente de correos Pedro Ceballos, Madrid, 1808, p. 5, donde expresó "...lo regular es dejar la gratificación a voluntad del sujeto que corre la posta".

24. Madrid, 29 de diciembre de 1806: doc cit. en A.O.C.E., o. c., vol. I, pp. 377-378

Esta norma fue confirmada por el "Reglamento de postas de todo el reino, que manda Su Majestad se observe con arreglo a lo que previene la ordenanza general de correos y postas de 1794 y disposiciones posteriores", Madrid, 22 de noviembre

A poco de iniciarse la última etapa absolutista del gobierno fernandino —la llamada «década ominosa—, vió la luz una nueva reglamentación. Apareció el 7 de octubre de 1826 con el objetivo fundamental de acentuar la carestía de los desplazamientos y de destacar, con firmes trazos, la acusada diferencia entre las bolsas entregadas por los conductores de la correspondencia y por el público. En el futuro, los primeros tuvieron que hacer efectivos catorce reales por legua: diez por las caballerías y cuatro por la remuneración del zagal. Los segundos, una cantidad en verdad gruesa: veinte reales, divididos en catorce por los animales y seis por las «abujetas». Se anularon, de manera definitiva, las disparidades regionales y las tasas comenzaron a imponerse, con carácter general, en todo el territorio nacional[25].

Este respetable encarecimiento hubieron de padecerle los pocos españoles de posición muy acomodada y los extranjeros en viaje por España, durante dieciocho años. En el curso de los mismos, se produjeron importantes novedades que provocaron un forzoso cambio. La progresiva aceptación de otros sistemas de locomoción por carretera —estoy aludiendo a las diligencias y sillas-correo— y, con posterioridad, la implantación del ferrocarril, el más revolucionario de los medios de transporte terrestre, ocasionaron el paulatino abandono de los viajes» a la ligera» que, además de caros, resultaban fatigosos e incómodos en extremo.

Al inaugurarse el reinado personal de Isabel II, era obvio que, si se quería mantener este método ancestral a un nivel medianamente competitivo, el Estado debía rebajar en proporción considerable las tarifas para inclinar la demanda a su favor. A tan necesaria tarea se aplicó el reglamento del 26 de julio de 1844, que sancionó una acusada disminución de los precios. Estableció en quince reales el válido para los viajeros particulares, a razón de doce por los cuadrúpedos y de tres por la «buena mano». Así pues, la reducción fue de cinco monedas, con relación al pasado reciente. Aminoró también, en menor medida, el aplicado a los mensajeros para de-

---

de 1822 firmado por Manuel González del Campo. En lgo. 1481, Correos, 3.ª sección, Archivo General Central de Correos.

25. "Reglamento"... del 7 de octubre de 1826 arts. 6-7-8, doc. cit. En A.O.C.E., vol. II, p. 26.

jarlo en doce reales, desglosados en diez por el primer concepto y en dos por el segundo [26].

Del análisis de las disposiciones de este reglamento de la época inicial isabelina se obtiene la conclusión de que la posta empezó a intentar convertirse en algo más asequible demasiado tarde. Abrió este proceso justo en el preciso momento en que la poderosa competencia de nuevos procedimientos, incomparablemente más rápidos, capaces y baratos, hacía previsible su ruina inminente e imparable.

Al margen de tardía, cabe preguntarse hasta qué punto fue real la incipiente asequibilidad de los viajes «a la ligera». Hasta ahora nos hemos movido en un terreno excesivamente abstracto, que impide calibrar la cuantía exacta de los desembolsos a afrontar por cuantos acordaron trasladarse a la grupa de los caballos de las postas.

Para concretar esta sugestiva cuestión, recurriremos a algunos ejemplos. Pongamos el caso de un individuo que desease dirigirse desde Madrid hasta La Coruña, ciudades separadas por una distancia de 98 leguas y media. En 1844, cuando el poder decidió imponer el forzado abaratamiento que acabamos de mencionar, dicho individuo debió estar dispuesto a pagar la respetable suma de 1.547 reales y medio —¡suma superior al salario anual de muchos de los empleados de correos!, por establecer un cotejo con funcionarios cuya retribución es bien conocida— para realizar su propósito. Calculemos el gasto de otra persona, preparada para ir desde la Corte a Irún. Este recorrido de 91 leguas y media significó estar en posesión de 1.457 reales y medio. Por último, un burgalés, precisado a llegar a la vecina Valladolid, situada a tan sólo 22 leguas, hubo de preparar 360 reales para tal efecto [27].

26. "Reglamento para el servicio de las postas", Madrid, 26 de julio de 1844, tit. II: "De los derechos de los maestros de postas", arts. 25-26-27-28. En A.O.C.E., o. c., vol. II, p. 225.

27. Estos cálculos se han realizado del modo siguiente: Entre Madrid y La Coruña, se pagaron 96,5 leguas al precio de 15 reales por unidad, lo que arroja un producto de 1.447,5 reales. La primera posta, comprendida entre la Corte y Abulagas —2 leguas— había de abonarse a razón del doble de lo estipulado; es decir, a 39 reales. Debemos sumar, pues, 60 reales, y añadir otros 40 por el coste de la licencia, en total: 1.547 reales.

En el viaje desde la capital del reino a Irún sólo 88,5 leguas pueden multiplicarse por 15; de lo cual se obtienen 1.327,5 reales. El tramo inicial del recorrido —esto es el comprendido entre Madrid y Alcobendas (3 leguas)— costaba 90 reales. A la suma de estos dos conceptos, 1.417,5 reales, hemos añadido, asimismo, el valor de la "guía". En total: 1.457,5 reales.

b.—*Algunos gastos suplementarios*:

Tan abultadas cantidades impresionan, pero estas apreciaciones distan todavía de ser enteramente correctas. Para acercarnos mejor a la verdad, tendríamos que añadir las derivadas del pago de los gravámenes —pontazgos, portazgos, peajes y barcajes— sobre el tráfico. Todos esos impuestos corrieron siempre por cuenta de los viajeros particulares, no así de los mensajeros y personalidades comisionadas por la administración, beneficiados con exención fiscal.

Sería, asimismo, necesario incorporar a los gastos del viaje los dineros desgajados para comer y alojarse en los, por lo general, inconfortables y caros mesones y posadas. En última instancia, habría que tener en consideración el compromiso contraído por los usuarios de indemnizar a los regentes de las paradas, si por maltratar a las caballerías o por exigirlas demasiado rendimiento, las inutilizaban... «pagándoles el importe del daño, previa tasación de peritos y en virtud de un juicio verbal que se celebrará ante el alcalde del pueblo en que ésto hubiese tenido lugar, o del inmediato, si el hecho sucede en despoblado»[28]. Desde luego, es de suponer que los accidentes se produjeron esporádicamente, lo cual no obsta para reconocer que constituyeron otra fuente de eventuales gastos.

Aunque resulta inviable la pretensión de averiguar el montante de las exacciones suplementarias y su peso específico en el importe final de las expediciones verificadas «a la ligera», es obvio que muy pocos bolsillos estuvieron en condiciones de permitirse el superlujo de emplear los animales de las paradas de posta en sus desplazamientos.

Se debe tener presente, además, que, por estos mismos años (década de los cuarenta del pasado siglo), el servicio de diligencias había alcanzado un grado de perfeccionamiento verdaderamente notable. Tras un complicado proceso de proliferación de pequeñas empresas, éstas se aglutinaron en una gran entidad: «Las Diligencias Postas Generales», que pusieron en funcionamiento vehículos cono-

Por último, el desplazamiento Burgos-Valladolid representó un desembolso de 320 reales por los caballos y el postillón, y de otros 40 por la licencia.

28. "Reglamento"... del 7 de octubre de 1826, art. 36, doc. cit., en A.O.C.E., o. c., vol. II, p. 27 y "Reglamento" del 26 de julio de 1844, doc. cit., art. 30. En A.O.C.E,. o. c., vol. II, p. 226

cidos bajo el triple nombre de coches, góngolas y gondoletas, en función de sus distintas formas y capacidad —variable entre ocho y quince asientos—. La mejora en este último aspecto fue muy importante porque la ampliación de la carga permitió una acusada reducción de los precios de los pasajes.

Para establecer comparación con los mismos itinerarios escogidos para determinar los gastos de los usuarios en los «viajes a la ligera», disponemos de los datos que proporcionó Madoz [29]. En la línea Madrid-La Coruña no circularon las diligencias sino las llamadas «sillas-correo», semejantes en apariencia externa, pero menos amplias. Comenzaron a explotarse a partir del 10 de abril de 1845, con una velocidad superior a la de sus competidoras, aunque sus tarifas mantuvieron un nivel similar. Por 540 reales la instalación en uno de sus asientos estuvo asegurada, lo cual significó una economía de más de mil reales frente a los desplazamientos «a la ligera».

En la gran arteria de Madrid a Bayona, con paso por Irún, las expediciones en diligencia pudieron realizarse a diario por un desembolso máximo de 540 reales, si se escogía la plaza más cómoda; esto es, la de berlina, y mínimo de 380 reales, si el viajero, menos pudiente o menos refinado, contrataba una de las de rotonda o coupé. Por tanto, quienes se acomodaron en estos carruajes efectuaron su traslado hasta la frontera hispano-francesa por un importe que, aproximadamente, suponía la tercera parte, e incluso menos, del pagado por cuantos se desplazaron, con mayor fatiga, a lomo de los caballos de las postas.

En el caso del recorrido Valladolid-Burgos, hubo la posibilidad de viajar, en días alternos, por 40 y 30 reales, según fuese el asiento de berlina o de interior, con la ventaja de efectuarlo en tan sólo siete horas. La diferencia con relación a los 360 reales precisos para ir «a la ligera» es tan considerable que explica sobradamente la aplastante inclinación de los españoles hacia las diligencias. Máxime teniendo en cuenta que, al recurrir a ellas, se eliminaba el abono de los impuestos sobre el tráfico, englobados en el coste de los billetes, y se ahorraban gastos de hospedaje porque de un total de 60 horas invertidas, por ejemplo, en llegar desde la Corte hasta Irún correspondían a las paradas únicamente siete, mientras que

29. MADOZ, P.: *"Diccionario geográfico, estadístico e histórico de España, con sus posesiones de Ultramar"*, en XVI volúmenes. Vol. X, pp. 941-945.

en el de Valladolid-Burgos se dedicaban, dada la breve duración del viaje, todas a la marcha.

Estos factores, nada despreciables, fueron decisivos en la futura trayectoria de ambos sistemas de transporte, paulatinamente desechados por la fuerte competencia del ferrocarril.

4. *Otros factores que frenaron la demanda*:

En el capítulo de la desmesurada carestía no terminaron tampoco los inconvenientes de este medio de locomoción. Para completar el panorama, hemos de hacer referencia a otros dos, no menos considerables.

Cabalgar durante la tercera parte de la jornada y varios días seguidos fue un duro ejercicio, sólo apto para personas dotadas de gran fortaleza física y adiestradas en el difícil arte de la equitación. Ambos condicionantes supusieron, de entrada, una selección dentro del estrecho círculo de las clases sociales pudientes. Juan Bautista Labat hizo especial hincapié en este aspecto. En particular, las sillas de montar le resultaron insoportablemente incómodas... «Tienen —manifestó— un borrén muy alto y un pomo del arzón de siete pulgadas; no sé para qué pueden servir esas dos impertinentes piezas, sino para destrozar los riñones y el pecho del jinete que montase un caballo difícil. Los estribos son muy anchos y muy macizos y los bocados de la brida muy mal hechos. Los caballos llevan la cabeza al aire, sea que están mal acostumbrados al bocado, sea que han heredado esa manera de los caballos de Berbería, de que descienden» [30].

Otro factor que desanimó a los potenciales usuarios del servicio fue la estricta limitación ponderal impuesta a los equipajes. Conforme a la reglamentación sucesivamente aprobada, el peso a soportar por cada caballo no podía exceder de 110 a 120 libras —unos 50 a 55 kilogramos—. Aparte del jinete, excluído del cómputo, se incluyeron en esta cifra la silla y el freno, calculados en un máximo de 60 libras ó 27,6 kgs. Ello determinó que las valijas con las pertenencias personales no pudieran sobrepasar los 23 a 28 kilogramos restantes [31]. Esta norma, calcada de la imperante desde la época

30. Vid: "*Viajes del Padre Labat en España* (1705-1706)", incluídos por GARCIA MERCADAL, J. L.: en "*Viajes...*", o. c., vol. III, pp. 132-133.

romana, trató de evitar que el ganado se lisiase o reventase por una sobrecarga excesiva para su capacidad media. Sin embargo, fue nefasta para los viajeros. Cuando hubieron de llevar consigo bultos más pesados, les resultó bastante más ventajoso recurrir a cualquiera de los demás medios de transporte que solicitar otro animal a los maestros de postas, con el exclusivo fin de conducir sus bagajes.

V. *A modo de conclusión*:

Por todo este cúmulo de razones, no debe extrañar que el acceso a los «viajes a la ligera» fuese habitualmente restringido. Tampoco sorprende su tendencia a achicarse, de manera rotunda e incesante, desde que las diligencias y los trenes se enseñorearon de carreteras y raíles. A partir de 1850, prácticamente sólo emplearon este sistema los conductores de la correspondencia en aquellas líneas secundarias de comunicación donde las sillas-correo y los vagones del ferrocarril todavía no funcionaban. Con posterioridad, superado el reinado isabelino, este proceso adquirió rasgos mucho más acusados y los desplazamientos a lomo de caballos se circunscribieron a ámbitos muy reducidos y a recorridos breves, convirtiéndose en una reliquia del pasado.