



III Congreso Virtual sobre Historia de la Caminería Del 15 al 30 de Septiembre de 2015



**La seguridad del viajero y los tratados de caminos bajo el
reinado de Fernando VI**

Álvaro Hernández Vicente

LA SEGURIDAD DE LOS VIAJEROS Y LOS TRATADOS DE CAMINOS BAJO EL REINADO DE FERNANDO VI

Álvaro Hernández Vicente
alvaro.hernandez@um.es

En el intento por mantener siempre bien alta la imagen de la monarquía y el bienestar del reino, una de las cuestiones en el siglo XVIII era la mejora de los caminos y el conjunto de servicios que los rodeaba. Uno de los documentos legales más relevantes que intentaron preservar la protección, los dominios, la jurídica, la conservación y la seguridad de los caminos, fue el que escribió don Tomás Manuel Fernández de Mesa en el año 1755, titulado "Tratado legal, y político de caminos públicos, y possadas", el principal protagonista de esta comunicación.

El derecho en España intentó abrirse paso con mucha dificultad. Ya no sólo en materia de caminos sino en los demás aspectos, se aprobaban muchas legislaciones, que con el tiempo se convertían en otras nuevas actualizando constantemente los textos anteriores. La existencia de estos tratados legales no aseguraba en ningún momento que se acatasen o cumpliesen en su totalidad, e incluso en la mayoría de los casos no gozaban de aceptación¹.

Desde la edad Media ya existían normas y legislaciones entorno a los caminos². Estas fueron definiendo la protección y la seguridad de los caminos, llamada "la paz del camino" de la cual los gobernantes debían responder por ella. Con el tiempo se fueron ampliando, dando lugar a conocidos documentos legales como las Partidas de Alfonso X el Sabio promulgadas en el siglo XIII o el Ordenamiento de Alcalá por Alfonso XI en 1348.

La principal característica que trajo el siglo XVIII en materia de caminos, fue el interés por dotar al Reino de una infraestructura viaria de calidad. Y es

¹ PÉREZ GONZÁLEZ, M.L. "Los caminos reales de América en la legislación y en la historia", *Anuario de Estudios Americanos*, tomo LVIII, 1, 2001, págs. 33-34.

² DIAGO HERNANDO M. y LADERO QUESADA M.A. "Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII", *En la España Medieval*, 2009, vol. 32, págs. 352-353.

que la importancia de aquellos caminos que articulaban el Reino no era solo la de facilitar el transporte y hacerlo más cómodo a los viajeros, los caminos eran el medio más idóneo para transmitir la cultura³. En palabras de Casiodoro, "los caminos son las segundas aulas, los medios del saber". Otro factor importante era el comercio, estas vías proporcionaban numerosos manjares que llegaban desde las rutas más exóticas, perfumes y bálsamos de Arabia, olorosas baquetas de Moscovia, el brillante cristal de Venecia, ricas telas de Inglaterra, néctar de Caracas, porcelana de la China, perlas y metales de América y Asia, e incluso la fina seda del Reino de Murcia.

Ante tanta ventaja, a principios del siglo XVIII, encontrábamos unos caminos en mal estado y poco cómodos, algunos eran verdaderamente intransitables y había muchas "zanjas peligrosas" en palabras de algunos viajeros⁴. En aquella monarquía de Fernando VI, se miraba al pasado y se recordaban las viejas calzadas romanas que eran capaces de permanecer en buen estado muchos siglos, fuertes y resistentes; en cambio, las nuevas había que estar reparándolas cada medio año. Al fin y al cabo, aunque las calzadas romanas fuesen más caras, tarde o temprano salían rentables. La importancia de estas calzadas romanas trazadas en Hispania sirvió para comunicar núcleos de población entre sí de tal manera, que persistieron en la edad Media, llegando hasta nuestro días.

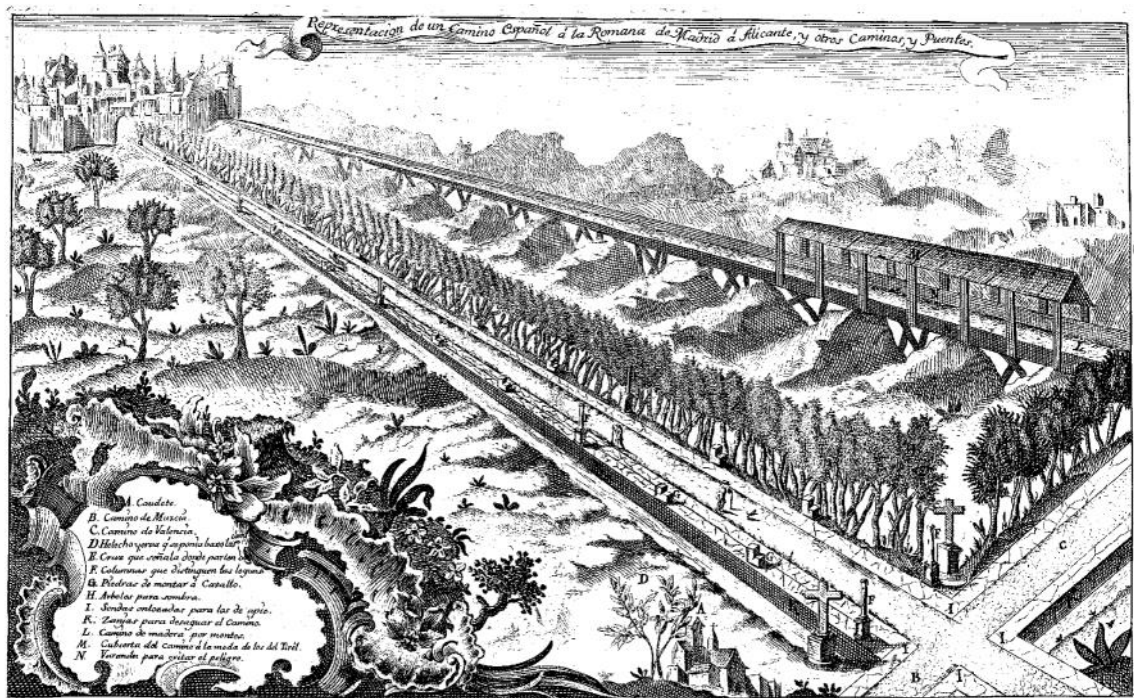
Los caminos existentes triplicaban el tiempo para ir de un lugar a otro por su pésimo estado y peligrosidad. Numerosos viajeros se quejaban continuamente de ellas. Algunos se quedaban sin heredar tierras o haciendas por no poder llegar a tiempo a las disposiciones finales de un difunto, otros perdían empleos al no poder llegar a su puesto de trabajo, mientras que

³ FERNÁNDEZ DE MESA, THOMAS. *Tratado legal y político de caminos publicos y possadas. Dividido en dos partes. La una en que se habla de los caminos, la otra de las possadas: y como anexo, de los Correos, y poftas, así públicas como privadas: donde fe incluye el reglamento general de aquellas, expedido en 23 de abril de 1720,* año 1755, parte I, pág. 6.

⁴ El propio rey Felipe V, tardó casi un mes en llegar desde la frontera francesa a la capital del Reino, Madrid. Será en el gobierno de Fernando VI, cuando el Marqués de la Ensenada proponga construir una red de carreteras en condiciones.

muchos morían sin recibir el Santo Sacramento en su agonía porque el sacerdote era incapaz de llegar a tiempo por aquellos hostiles caminos.

Y es que el mal estado de los caminos impedía el desarrollo del Reino y de sus habitantes. De Mesa afirma en su tratado que la población comunicada por malos caminos sufrían una pobreza intelectual más severa que si hubiesen nacido en un paramo infértil. Un ejemplo que ilustraba el mal estado de las vías, era el trayecto que unía la capital del Turia con Madrid, uno de los caminos más importantes del Reino y era llamado el de las *Cabrillas*, ya que eran los “viandantes” más adecuados para circular por esta vía. Si esas eran las condiciones de ese camino como estaría el resto de las vías del Reino.



1. Representación de un camino español a la Romana.

Con todo esto los viajeros se exponían a innumerables aventuras y peligros en sus travesías por los parajes españoles. Vías estrechas en las que no cabían dos carruajes, apariciones estelares de ladrones que no solo robaban la bolsa sino en ocasiones la vida. Arroyos que arrastraban los carros, cursos de ríos que obligaban a detener el viaje por ausencia de puentes o viajeros que se precipitaban al vacío en riscos. La intranquilidad reinaba durante todo el trayecto. Si aún el osado viajero superaba uno a uno todos los problemas, el hambre no tardaba en aparecer. Por desgracia, no eran

continuas las ventas y posadas que se presentaban a lo largo del camino, y si por suerte, el viajero era capaz de detenerse en alguna, el ventero y sus mozos le asaltaban el bolsillo más que los bandoleros.

Los tratadistas y legisladores envidiaban las comodidades de las grandes naciones de la antigüedad en materia de caminería, así como Grecia, Macedonia o Roma, líderes en la seguridad y calidad de las vías. En otras ocasiones, se comparaban también con los caminos de la China, Japón y Mongolia, ya sabemos que en esta época existe una profunda atracción con lo exótico, sin ir más lejos al Palacio Real de Madrid están llegando porcelanas procedentes de China y en el palacio de Aranjuez todos los detalles chinoscos y su pabellón.

El correo y las postas eran los que más sufrían las imperfecciones de los caminos, barrancos como el de la Viuda o Algemesí, cortaban continuamente el paso, obligando a los viajeros a buscar una alternativa por otros caminos, eso sí, más larga.

Para todos estos problemas, en el tratado de caminos, se propuso crear la figura del juez privativo, que junto a sus ayudantes y subalternos se ocuparían de la dirección de los caminos, de sus cuidados y de los agravios de los caminantes.

Respecto al uso de los caminos, se podían recorrer a pie, a caballo y en cualquier tipo de coche y carruaje, siempre y cuando las condiciones de los caminos lo permitiesen. Desde la Corte, se promulgaban unas normas básicas de circulación y preferencias. En casos de circular por una vía y encontrarse en el camino a un capitán general o un Obispo o mujer, pedía la propia autoridad pública que fueran preferidos. En el caso de pasear tres por un camino, el puesto central debía ocuparlo la persona más digna, en caso de que el camino fuera peligroso, esta debía ir detrás y si el camino era tan estrecho como para ir en el centro, debía encabezar la comitiva⁵.

En tiempos de los romanos, ya existían numerosas leyes que aseguraban la protección y la seguridad de los caminantes. De trecho en trecho

⁵ *Ibíd.* Pág. 76

se iban construyendo torres a lo largo de los caminos donde había distintas guarniciones.

Las leyes existentes bajo el reinado de Don Fernando VI, sentenciaba bajo pena de muerte a todo aquel mayor de 17 años que robase en los caminos reales, fuere de la condición que fuere, aún siendo noble. También se puede ver y testificar en diversos documentos, como esta pena de muerte se podía conmutar con trabajos forzados en Galeras o en las minas.

Ya en tiempos de los Reyes Católicos, Isabel y Fernando crearon para la seguridad de los viajeros los Alcaldes de la Hermandad, que junto a sus *Quadrilleros*, vigilaban y recorrían los caminos desde el año 1476. Esta guardia podía incluso asaetear a cualquier delincuente que se diese a la fuga, sin previo juicio. Más adelante, considerando la atrocidad y sucumbidos ante la compasión, fue prohibido.

Los tratadistas entre los que figura Fernández de Mesa, echando una mirada melancólica a aquellos protectores de viajeros de los caminos de la monarquía de Isabel y Fernando, se propuso crear algo similar, pero claro está, más modernizado y acorde a la idiosincrasia de la sociedad ilustrada. Lo que había que crear eran milicias provinciales. Muy del estilo de las compañías de Bayle de Valls del principado de Cataluña, asegurarían la seguridad de los transeúntes en los caminos y despoblados. Aquellos jueces privativos de los que se hablaba anteriormente, serían los superiores de estas milicias. Su trabajo debía ser el de rondar a caballo sobre todo por las noches, cuando no hay luz y es más fácil practicar la delincuencia. Estos deberían guarnecerse en torres, situadas en los pasos más peligrosos, sin intención de copiar a los romanos o a los chinos, cuyos caminos estaban repletos de ellas. Tendrían el encargo de cortar selvas y malezas con sus fusiles. Al igual que los árboles plantados para embellecer los caminos, habría que impedir el crecimiento de las ramas, si no es en la copa, para evitar que estorbasen la vista o sirviesen de escondite a los malhechores⁶.

Estos guardias tendrían un reflexionado incentivo: la pena y el premio. Cualquier hurto o daño que pudiese padecer un viajero, debería ser respuesto y reintegrado por el guardia en cuestión, siempre y cuando no hubiesen

⁶ *Ibíd.* Pág. 244.

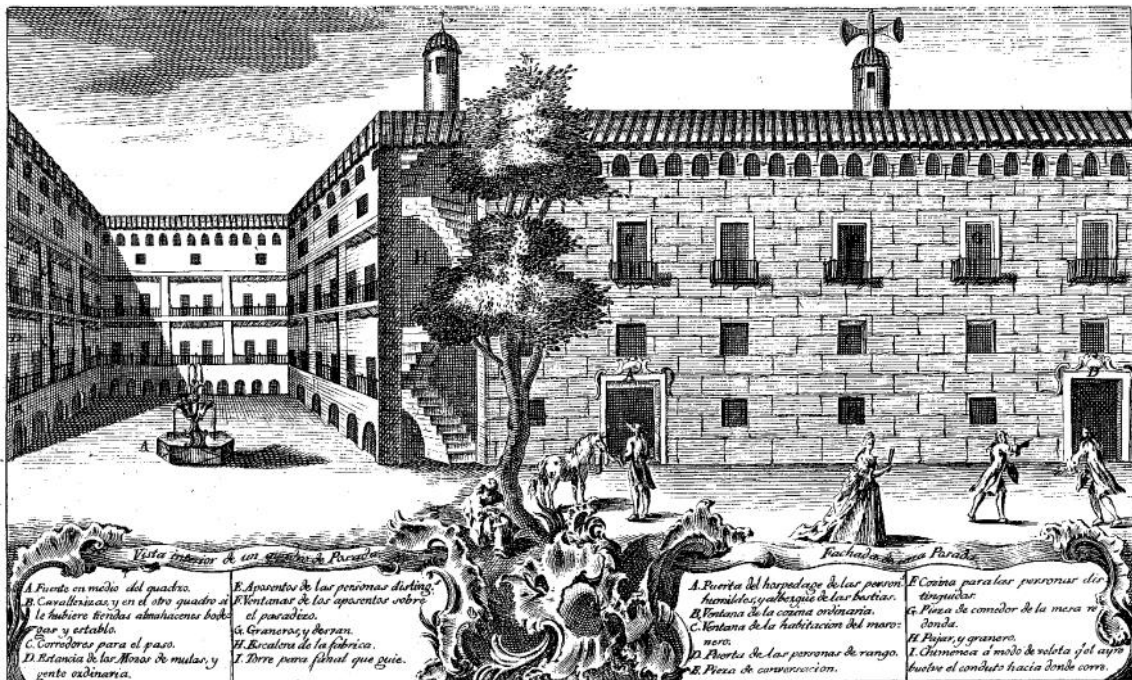
prendido al delincuente. En el caso contrario, que lo prendiesen, la milicia recibiría una compensación a su buen trabajo. Esta nueva medida vendría al caso de la Ley de Partida que decía: "El Concejo o Señor, si cuyo señorío es el lugar donde fue hecho el robo, se lo deben pechar de los suyo". Fernández de Mesa asegura que el caminante no se atrevía a mover pleitos en tierra ajena. Nunca había visto que se aplicase la ley al Rey, donantes o concejos, en cambio, si esa ley fuese aplicada a los guardias que se encargaban de la protección del camino en sí, tendría un efecto más útil.

Los malhechores y ladrones eran verdaderamente un problema para los caminantes, pero no eran el único; cocheros y carreteros ponían en peligro constante a los viajeros, pues con muy poco cuidado atropellaban e incomodaban en los caminos más estrechos. Incluso en el interior de muchos poblados, se prohibía la entrada de carros, tan solo el propietario a pie con la mula o corcel tomado de las riendas bajo pena de tres libras.

En caso de atropello, el causante se llevaba toda la culpa según fuera criado o bien un señor. Si los ladrones se daban por la existencia de malos senderos, los atropellos surgían cuando se intentaba avanzar más rápidamente por el carril para adelantar.

Asegura Mesa, que si las limosnas se dedicasen a componer los caminos, se admiraría delante de Dios y de los hombres, "la obra más agradable y mas sabiamente útil a la sociedad que era posible".

Pero la seguridad del caminante, no solo era física respecto al estado de los caminos o la aparición de asaltantes. El viaje constaba de dos partes principales, viajar propiamente dicho, avanzar hacia el destino y por supuesto descansar. Como ya se venía advirtiendo, las ventas atracaban al viajero y se exponía a unas condiciones verdaderamente ínfimas y poco propicias para su descanso y recomposición. Los dos principales problemas a los que los viajeros se exponían en estas paradas eran: la estafa económica y insalubres condiciones higiénicas.



2. Idealización de una posada española.

Cuanto más arduo y costoso era el viaje, más requería el viajero la presencia de ventas, posadas y mesones. Pero como veíamos, tan solo se encontraban con el más vil hospicio, con el vino más ruin y el pan más negro, además de una cama incómoda y dura. Una vez en la posada, el ambiente que se presentaba ante los ojos del viajero era pésimo. Mala higiene en platos y vasos, atrios enfangados, malos olores, escuadrones de insectos; nada que ver con aquellas posadas que en la antigüedad gozaba la ciudad de Tiro. Desde la Corona existía una preocupación porque existiese un buen abastecimiento. Incluso se plantea crear la figura de un inspector que vaya por las ventas y posadas comprobando e informando de la calidad de los establecimientos, no solo de los alimentos, sino de las camas, muebles, mantenimiento o higiene. Fernández de Mesa en su tratado legal pone el ejemplo de un modélico establecimiento en el camino de Madrid a Francia. En él describe con detalle lo que incluía el precio que el viajero pagaba en una posada. Pagando una cantidad de cinco reales de vellón, el viajero podía comer asado, sopa, cocido, dos guisados, pan, vino y postre. En horario nocturno, la cena se componía de

ensalada, guisado, asado, pan vino y postre; si sumábamos este servicio al de cama, la noche podía salir a seis reales de vellón⁷. Evidentemente, estos precios no se podían exigir en toda España, ya que la calidad del establecimiento y del camino influían notablemente en el precio final a pagar por el viajero.

Un punto a tener en cuenta era la capacidad de rapiña de los dueños de estos establecimientos y sus criados. Les caracterizaba su poca fidelidad y su propensión continua al hurto, ya que en la mayoría de los casos, los viajeros fiaban sus enseres para que los cuidaran durante su estancia y descanso⁸. Todos los legisladores de la época hacen hincapié en reforzar el castigo contra estos ladrones. Estos debían rendir cuenta no solo de sus hurtos, también de si se hacía juego no legalizado, estafas, etc.

Igualmente debía ocurrir con los clientes. En principio podía entrar cualquier persona, pero había ciertos casos reseñables. Si la venta o la posada se encontraba junto a una población, los habitantes de esta no podían hacer uso de las instalaciones, ya que el forastero tenía preferencia. Hombres de dudosa honorabilidad, pendencieros, ladrones o bandidos tenían prohibida su entrada. Tampoco personas consideradas enemigas, con tal de evitar problemas y alguna que otra pelea. Lo que no se podía controlar, era la entrada de mujeres de mala vida. Los propios venteros, posaderos y clientes eran los primeros en requerir servicios de estas señoritas. Pero como siempre que eran descubiertos, estos alegaban que ignoraban la calaña de sus clientas.

La mayoría de estas ventas y posadas no se encontraban bien ubicadas ni en zonas demasiado seguras, muchos viajeros ante la molestia de llegar a ellas dormían a la intemperie con los riesgos que ello conllevaba. Se mostraba interés que todas ellas fueran construidas en terrenos yermos y a orillas de los caminos. Junto a manantiales de buena calidad, ya que el agua que abastecía estos edificios a los viajeros no les solía sentar demasiado bien y daba muchos

⁷ FERNÁNDEZ DE MESA, THOMAS. *Tratado legal y político de caminos publicos y possadas. Dividido en dos partes. La una en que se habla de los caminos, la otra de las poffadas: y como anexo, de los Correos, y poftas, así públicas como privadas: donde fe incluye el reglamento general de aquellas, expedido en 23 de abril de 1720, año 1755, parte II, pág. 50*

problemas de salud. En relación al clima, la ubicación de estas áreas de descanso era de vital importancia. Para sofocar el calor, nada mejor que una venta situada junto a una arboleda, un bosque o la ladera de una montaña. También había que evitar lugares molestos o insalubres, como pantanos o balsas que sólo emitían malos olores, eran focos de insectos y el croar de las ranas desvelaban al más fatigado y cansado⁹.

A lo largo de este estudio, se ha podido comprobar la cantidad de problemas y apuntes que asaltaban al viajero durante su ruta y sus descansos, y cómo los legisladores, doctores en leyes y tratadistas, entre los que figura Fernández de Mesa, intentaban subsanar con normas que rigiesen estos aspectos tan descuidados. Tras numerosos siglos de desidia y estancamiento en los caminos de España, los Borbones realizaron una notable mejora y puesta en valor de estos, financiadas con dinero de la Hacienda Real. El reinado de Fernando VI, destacó con una cantidad razonable de obras pioneras que mejoraron las comunicaciones entre núcleos que habían tenido unas conexiones pésimas. Ejemplos de ellas son las acometidas en los puertos del León o de Guadarrama o la vía del Puerto de Santander y Reinosa incentivando de gran manera las exportaciones comerciales. Con estas obras España pudo contar por primera vez en su historia con casi 100km de auténticas carreteras. Sin duda supuso el giro decisivo para la modernización de las infraestructuras de comunicación. Años después se realizaría la conexión Madrid-Andalucía por Despeñaperros que reduciría en tres días el viaje, un completo adelanto para aquella España tan hostil a la hora de emprender un viaje.

⁹ Ibíd. pág . 67

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

- FERNÁNDEZ DE MESA, THOMAS. *Tratado legal y político de caminos publicos y possadas. Dividido en dos partes. La una en que se habla de los caminos, la otra de las possadas: y como anexo, de los Correos, y poftas, así públicas como privadas: donde fe incluye el reglamento general de aquellas, expedido en 23 de abril de 1720. Año 1755.*

- DIAGO HERNANDO M. y LADERO QUESADA M.A. "Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII, *En la España Medieval*, 2009, vol. 32, págs. 347-382.

- MONTES BERNARDEZ, R. Ventas, posadas, mesones y gitanos en Murcia. Siglos XVII al XIX. *Revista Cangilón 30*, Alcantarilla, 2007, págs. 124-130.

- PÉREZ GONZÁLEZ, M.L. "Los caminos reales de América en la legislación y en la historia", *Anuario de Estudios Americanos*, tomo LVIII, 1, 2001, págs. 33-60.

- TORRES-FONTES SUAREZ, C. "Los caminos del viajero". En "*Los caminos de la Región de Murcia*". Murcia: Ed. Consej. De Política Territ. Y Obras Públicas y C.A.M, 1989, págs. 299-323.

- TORRES-FONTES SUAREZ, C. "*Viajes de extranjeros por el Reino de Murcia*". Murcia: Ed. Asamblea Regional y Real Academia Alfonso X El Sabio, 1996, 3 vols.