

Viajes, viajeros y albergues
en la España de los Austrias

POR

JOSE M.^o SANCHEZ DIANA

PREAMBULO

Siempre fue España país abierto a los extranjeros deseosos de visitarnos. La situación geográfica de la Península, las condiciones históricas de su desarrollo y el tesoro artístico y monumental que encierra eran tentaciones imposibles de resistir para las sensibilidades europeas.

No podemos hablar, sin embargo, del Turismo en la acepción moderna de la palabra y tampoco estudiar la organización de los medios económicos conducentes a facilitar los viajes de placer.

Hay, sí, una interesada participación del Estado como de los particulares en la acogida del elemento extranjero. En esta disposición de ánimo debemos fijarnos para comprender cómo se va abriendo en la mente de los políticos y economistas, la idea de fructíferas posibilidades. El sistema moderno de facilitar emociones, o vivencias, a cambio de dinero se comprendía antiguamente de un modo esporádico. Fue la historia con sus vicisitudes, los cambios políticos internacionales, el comercio y los viajes, quienes ensancharon el concepto turístico hasta darle la acepción moderna.

La técnica influyó extraordinariamente al dar los medios necesarios para los intercambios de personas y elementos. Los viajes antiguos eran duros para el cuerpo y costosos para el bolsillo. Los peligros de la tierra, los accidentes naturales y la falta de comunicaciones coadyuvaban a ello. Viajar en el siglo XVI o en el XVII, tenía la similitud de nuestros días cuando hablamos de jornadas africanas o amazónicas.

¿Qué es el turista? ¿De dónde viene esta palabra, ya internacionalmente acogida? Su etimología es inglesa y se refiere concretamente al ser que viaja. Ahora bien, toda persona viajera no podemos incluirla en este sentido, si no la consideramos haciéndolo

por placer. Aquí es donde empiezan las derivaciones. Los viajes por distracción no se hacen sino muy raramente en la Antigüedad y en los tiempos Modernos.

Tratando Sánchez Cantón de los viajes de los llamados en el Siglo XVIII, «peregrinos laicos», dice lo siguiente: «Tiene el castellano palabra definidora en el Diccionario. Tres son las causas que mueven a viajar: necesidad, oficio y gusto. Llámase *viajero* el sujeto de la primera acción; *viajante* el de la segunda, y el de la tercera, *viajador*, vocablo que debiera difundirse para destierro de Turista, que es feo galicismo».

La atracción por nuestro país, el contagio psíquico de personas y cosas, influyendo en otros temperamentos, determinaron en todos los tiempos la oleada de viajeros que cruzaron los Pirineos o desembarcando en los puertos, se extendían por la Península. Desarrollábase entonces lo que según los franceses, es una *exportación al interior* y según los italianos, una *exportación invisible*, pero ambas tan ciertas y valederas como la más sencilla definición del *Turismo*.

El valor social e histórico de estas andanzas no podía pasar desapercibido y la preocupación fue constante, en todas las formas de Gobierno que rigieron en nuestro país. Unese a ello, las reformas y los motivos en que se hacían estos viajes, cuyos efectos redundaban en la vida española haciéndolas imprescindibles para la propia conciencia nacional. Los motivos de venir a nuestro país eran tan varios como interesantes. Los impulsos religiosos se unían a los mercantiles, la caridad al vagabundeo y la ciencia a la guerra. Durante la Edad Media, millares de extranjeros se unieron a la guerra de Cruzada contra la religión mahometana. Borgoñones, francos, ingleses, se unen a los Reyes de Castilla, de Navarra o de Aragón, para luchar contra el Islam y ganar los privilegios de la Guerra Santa.

Terminada la Reconquista, ya no existe el pretexto religioso ni el deseo de botín pero la gloria del Imperio y del Estado captó a muchos caracteres militares o civiles, formando en las filas de las Instituciones gentes de todas nacionalidades que se mezclaron con mujeres españolas y legaron a la posteridad caracteres raciales y apellidos exóticos. No solamente los Bethencourt, canarios, cuyo apellido normando es hoy patrimonio de centena-

res de habitantes de aquellas islas; son también los O'Donnell, Lacy, Blake, Reding, Kindelan, Van Halen y tantos otros que llenan las páginas de Escalafones, Anuarios y Estadísticas, y dicen claro cuál era el recibimiento que se otorgaba a los emigrantes. Los Reyes de España protegían sus palacios con Guardias walo-nes, suizos, tudescos y flamencos.

Podemos hacer una clasificación de los *motivos* de reclamo e incitación a España.

RELIGIOSOS.—Durante la Edad Media, las peregrinaciones a Santiago de Compostela, continuadas en los tiempos modernos aunque con menos intensidad y frecuencia, ligan a España con la catolicidad mundial creando una de las notas más características para la atracción exterior, por motivos de penitencia, caridad o devoción. La importancia de esta ruta merece que le demos atención especial más adelante.

COMERCIALES.—Por la ruta de Compostela entra el comercio y las sucesivas intervenciones de Castilla y Aragón, primero como reinos independientes, luego en plena unificación, abren al comercio mundial nuevos mercados y rutas económicas. El descubrimiento de América, la expulsión de los judíos y los ahogos financieros e industriales, convirtieron a nuestro país en fruta propicia para los comerciantes y banqueros europeos, constituyendo en momentos como en el siglo XVII, un auténtico problema nacional.

POLITICOS.—En este apartado podemos incluir las misiones diplomáticas, las embajadas y los enviados especiales que unían a España con todos los pueblos de la tierra. Desde las normales relaciones con los Estados vecinos hasta los príncipes llegados del Japón, pisan nuestro suelo estrechando amistades y abriendo planes políticos.

CIENTIFICOS.—La fama de las Bibliotecas medievales, de los afamados médicos musulmanes del Califato cordobés o el interés intelectual despertado por la famosa Escuela de Traductores de Toledo traen a España sabios y eruditos. En el Siglo de Oro de nuestras letras, las Universidades, como la de Alcalá de Henares, o Salamanca, concentraban en sus aulas estudiantes católicos deseosos de «saber y consejo» en Teología, Derecho, Geografía, etc.

ARTÍSTICOS.—El cultivo de los estilos arquitectónicos europeos y la contrata de especialistas del continente, esmaltan nuestros tesoros artísticos de apellidos germanos, italianos, franceses o flamencos.

Pintores al servicio de la Corona, orfebres, escultores, visitan España y al calor del pasado y del potente genio del solar, Fancelli, los Siloé, Colonia, Leoni, Theotocopuli, Mengs, etc. toman carta de naturaleza o dejan huella de su fecundidad.

SOCIALES.—Quizás sea este apartado el más pintoresco y difícil de catalogar. Desde aquellos que por motivos de salud corporal y espiritual se les recomienda el peregrinaje a las tierras meridionales, hasta gentes que por impulsos tenebrosos caen en la Piel de toro. Sirva de ejemplo, las Academias de hechicerías y magia que estudiaban en Toledo las «artes de los diablos», resto de lo que fue antaño la Escuela de Traductores. El deseo de hacer fortuna como mendigos, buhoneros vagabundos, pícaros, mezclaba en los caminos a pobres y desheredados de la fortuna con aristócratas que venían a visitar a los Reyes «como cumple a un noble varón» según la expresión del Barón de Rosmithal al ser recibido en audiencia por Juan II de Aragón.

LITERARIOS.—Podríamos haber incluido este resorte espiritual con los artísticos pero dada la índole extraordinaria alcanzada por nuestras letras en el Siglo de Oro, constituye por sí toda una bibliografía. Humanistas del Renacimiento, escritores deseosos de hallar nuevos estímulos, comediantes, etc.

LOS VIAJEROS.—Por último, aquellos que llegaban a nuestra patria por placer y que entran en la calidad de los viajeros en el más puro sentido de la palabra. Dos eruditos extranjeros, Farinelli y Foulché-Delbosc han dedicado parte de sus investigaciones a redactar el fabuloso catálogo de las obras escritas por cuantos visitaron nuestro país desde la Edad Media hasta el Siglo XIX. La cifra de obras y personalidades es gigantesca y nos da una idea clara de lo que codiciado fue nuestro suelo para satisfacer curiosidades, para dar recreo y cumplir misiones de todas clases.

Los viajes podían hacerse solos o con séquito, a pie o montados, oficiales o particulares, entrando en la categoría de diplomáticos o comerciales. Los privados son los que realmente nos inte-

resan. Antes de hacer un estudio más completo de los medios, formas de viajar y organismos de asistencia al caminante, conviene nos representemos cada una de las etapas históricas.

CAPITULO I
Ideas Generales

Antes de empezar el estudio de las materias que recoge el título de este trabajo, conviene hagamos un breve cuadro histórico de la situación política y social de España desde el Siglo xv a los últimos años del xvii. Los Reyes Católicos labraron la unidad territorial y espiritual de la Península y los Monarcas de la Casa de Austria, Carlos I, Felipe II, Felipe III, Felipe IV y Carlos II; ampliaron los dos primeros sus límites, siendo derrotados los tres últimos en la oposición de las potencias europeas. Pero todos ellos colaboraron para sacar a España de sus límites medievales, llevando las fronteras hasta el Pacífico y el Rhin. La resistencia católica del pueblo español al movimiento de la Revolución religiosa de Centro Europa y de Inglaterra, convirtió a España en país representante del Catolicismo, pero del Catolicismo no sólo espiritual y místico, sino también doctrinario y militante. Se formula todo un modo de vivir, conjugándose la autoridad real con la popular. Expulsados los judíos, y eliminado el moro, su tradición peninsular se hace europea. La Iglesia y el Estado son identificables brotando en su maridaje una serie de conceptos universales los cuales los quebrantos militares y políticos no pudieron romper.

La literatura absorbió las corrientes renacentistas dándoles una savia indígena y popular y el Arte depuró el estilo clásico, creando un género nacional muy dentro del barroquismo del alma española. Castilla dio un sentido guerrero y misionero a todas las empresas y en su lengua, convertida en vehículo de civilización, corrió la propaganda del Estado. Surge el Hidalgo como institución original del modo de vivir hispánico cuyos valores se pusieron a prueba en América y Europa. Castilla da además el dinero y el aliento para construir y conservar el Imperio. El tributo fue gran

de pues quedó agotada. Todo sale de los tributos de Castilla, decía un contemporáneo.

El Siglo xv y el Siglo xvi son años de creación y de conquista. De realizaciones económicas, viviendo España fuertes emociones que ponen a prueba el dinamismo ibérico. La mitad primera del Siglo xvii está marcada por el tono defensivo y de repliegue y el resto de la centuria por el derrumbamiento del sistema. Pero en todo este tiempo España fue el alma de la Contrarreforma desde la base italiana o flamenca, volcándose en América, navegando por el Pacífico, despertando en todos los espíritus europeos la preocupación y el odio o la admiración. Los españoles se sintieron llenos de vanidad y de orgullo. La integración nacional no pudo resolver los problemas económicos agravados por el sostenimiento de un Imperio gigantesco. El despoblamiento por la emigración a las Indias o la marcha de las juventudes a la guerra, la falta de personal técnico competente y la idiosincracia española, fueron los obstáculos que impidieron el triunfo. Profundamente imbuido de la fuerza religiosa, despreció la Ciencia y el moderno racionalismo, continuando el alma su sensibilidad medieval aunque recubierta de formas nuevas. El moro fue sustituido por el luterano o el calvinista pero la idea de Cruzada continuaba.

Habituados los españoles a una existencia de lucha, de aventuras y libertad imaginativa para resolver los problemas que se les presentaban, no se unieron a la labor tenaz y constante de otros pueblos, degenerando su modo de vivir en una soberanía improductiva. Cuando se vislumbra la derrota y el héroe es reemplazado por el pícaro, España arropada en su vieja capa, pasea su hambre y su ignorancia con el orgullo del que posee un pasado glorioso y vive de recuerdos y es entonces cuando pasa a ser objeto de curiosidad para las gentes deseosas de contemplar el museo de reliquias que es la Monarquía de los Carlos o los Felipes.

Los extensos territorios del Estado Hispánico proyectaban el poderío español a lejanas tierras y Madrid podía enorgullecerse desde que Felipe II la erigió en capital, en ser el centro de dos mundos. Pero esta grandeza fue también su debilidad. Francia, Inglaterra, Holanda, los turcos, los príncipes protestantes alemanes, el Pontificado mismo, Portugal, eran rivales ocultos o públicos. Ante esta multitud de enemigos, la Monarquía tenía que ceder forzosamente.

Pero lo triste fue la escasa preparación técnica, económica o administrativa que aceleró la derrota. Antes de la implantación de la dinastía de los Borbones, los españoles habían sentido una invasión pacífica y corrosiva, pero inevitable, la del comercio y los capitales extranjeros que absorbieron los jugos naturales del país.

En la época de los Reyes Católicos ya advertía, el historiador italiano Guicciardini que casi todos los artesanos eran franceses y que faltaba el espíritu mercantil. Con Carlos I se sufre una invasión de flamencos y luego de banqueros alemanes. La afluencia de capitales americanos, la debilidad de la Banca española y las necesidades militares se suman para que España fuese deudora del capitalismo europeo. El racionalismo hacendístico no era propicio a la mentalidad española y los privilegios sociales de la nobleza y clero, imposibles de romper, hizo que la Economía cayera sobre la clase media, de por sí arruinada, que había dejado de ser la motora del Estado. La clase media, menestrales y comerciantes, agobiados por los impuestos y las contribuciones, agotados por la falta de pagos, sintieron desconfianza por el Estado y dieron lugar a una serie de prácticas y costumbres que corrompieron el ánimo español, contrariando las disposiciones laborales.

Las alteraciones de la moneda y la deuda exterior y pública convirtieron en estériles las remesas llegadas de Indias. Las guerras continuas obligaban al sostenimiento de un programa de impuestos intolerables por lo arbitrario del cual estaban exentos Iglesia y Nobleza. Los motines en el ejército por falta de pagas se unió a la resistencia popular a satisfacer las obligaciones estatales. Del hambre y de la carestía surge el pícaro, el hampón y el aventurero. ¿Quién iba a trabajar si el colono se alejaba de la tierra agobiado de impuestos?

Los extranjeros cayeron sobre el país e hicieron de él sus Indias a costa de la despreocupación y la ignorancia española. La literatura sobre la participación de extranjeros en la vida social y económica del Imperio es muy intensa y nos libera de hacer ahora un estudio.

Prueba de cuanto decimos es el real decreto del año 1630, autorizando la libertad de cultos para las minorías extranjeras, algo incomprensible en el siglo XVI, señal de los tiempos y de la impor-

tancia del elemento alógeno en la Península que determinaba tal flexibilidad.

Hemos explicado antes las causas por las cuales venían a España gentes ultrapirenaicas. Lo que interesa reseñar ahora es que la situación cambió en nuestro país al advenimiento de los Austrias. Los conflictos políticos-religiosos y el papel que jugó España luchando contra medio mundo hicieron de nuestra nación la rival y amiga de otros países cuyos momentos históricos gravitaban sobre el Estado Hispano. La religión unida a la política determinaba los actos de los peninsulares y el temor a romper la unidad tan dolorosamente fraguada en ocho siglos de Reconquista, controlaba severamente cualquier influencia extraña. La Aduana y el Santo Oficio se unían para inspeccionar los equipajes y evitar la entrada de obras impresas en Holanda, Alemania, etc. El embajador inglés Nottingham refiere esta circunstancia, velando la importación de Biblias.¹ Azorín ha recogido en su *Hora de España*, el patético cuentecillo de un padre que vé en el equipaje de su hijo llegado de Holanda, escritos anticatólicos y celoso de su pureza religiosa, pasa por la amargura de tener que denunciarlo a la Inquisición...

Una «Representación» hecha al Rey por las autoridades de Burgos en 1616 recordaba el peligro que entrañaba la influencia de extranjeros pues «infeccionaban a los naturales con sus depravadas costumbres» y entraban ocultamente libros prohibidos.¹ Este recelo del que participaban las autoridades públicas y los familiares defensores de la fé, fué arrollado por las necesidades del país. Las medidas prohibitivas que tenían caracter inquisitorial y ultranacionalista, desaparecieron cuando las urgencias económicas sustituyeron a las de la unidad política o espiritual. Los Reyes Católicos pusieron freno a las emigraciones extrañas pero Carlos I, necesitado de los brazos y del dinero europeo, las revocó. El resultado fué la llegada de millares de familias que vinieron a establecerse en España sustituyendo a los judíos expulsados en 1492. Los sucesores de Carlos I continuaron con ciertas reservas esta política.

(1) GARCIA MERCADAL: *España vista por los extranjeros*, III, pág. 43.

(2) ALTAMIRA: *Historia d España*, III, pág. 483; NARCISO ALONSO CORTES: *Condición jurídica del extranjero en la Edad Media*, 1900.

El hecho de ser estos nucleos quienes detentaran el comercio y las finanzas hizo recaer sobre ellos la acusación de ser los esquilma-dores del país, brotando una protesta general facilmente perceptible en las obras de los economistas, arbitristas y en nuestros literatos, así como en las quejas de los procuradores en Cortes. Pero todo fué inutil. La revancha española fué excederse en malos tratos y en picardías cuando se encontraban con personas venidas de ellende los Pirineos. No quiere esto decir que las malas artes se encarnizaran con los extranjeros exclusivamente, sino que el hecho de sentirse humillado por ellos creaba un desahogo natural, pícaro y violento, no con caracteres patrióticos, pero si de animadversión que flotaba en el ambiente. La xenofobia hispana, tan característica en algunas épocas, alcanzó extremos aún no bien estudiados, sobre todo en el campo, donde la ilustración era menor y los rumores cortesanos llegaban aumentados y desprovistos de objetividad. Fué una de las notas más españolas, el aislar las mujeres del contacto exterior. El acercamiento de cualquier forastero a una española era considerado como un insulto. La vanidad y los celos morunos del español se exaltaban ante lo que consideraba propio y no quería en su personalismo, ser sustituido por nadie que no fuera del país.

La inseguridad y peligro de los tiempos se unian para hacer más difícil la situación del viajero. Rosmithal cuenta en su «Viaje» haber sido asaltado hasta tres veces en sus posadas. La precaución de no salir nunca solos hizose general cuando alguien cruzaba la frontera como medida de seguridad general. Los caminos en Galicia eran peligrosísimos y los hurtos de los más corriente. En Castilla donde la paz era general en el campo, por ser más fuerte la jurisdicción real, el viajero iba tranquilo pero el peligro empezaba cuando entraba en pequeñas aldeas o en las ventas. Los forasteros-decía Conrado de Bemelberg en 1599- son muy bien recibidos, con burlas y matracas. Malaventurado aquel que no entiende su lengua y menos dichoso quien no la habla porque el primero estará sin cenar, aunque amanecerá sin deuda y el segundo no hará poco en buscársela y corriendo de casa en casa para cohecharla como los pobres la limosna y servirá de pasatiempo a los niños en la plaza.³

(3) LUDWIG PFANDL: *Introducción al estudio del Siglo de Oro*, Barcelona 1929; CAY-TIANO ALCAZAR: *Las comunicaciones en la época de los Reyes Católicos*, Homenaje a Isabel la Católica en Madrigal de las Altas Torres, Madrid 1953, Instituto de Estudios

En las ciudades fronterizas la reacción era diversa, desde Sobieski que fué robado impunemente en Pamplona, cuando un militar le enseñaba la ciudad mientras la mujer e hijas le abrían las maletas con una llave idéntica a la entregada al noble polaco, hasta el caso de Martín, Obispo de Arzendjan, alojado en Fuenterrabía, a fines del Siglo XV, que vió asombradísimo al matrimonio que le hospedaba pedir limosna para él y por él.⁴

Las grandes urbes eran más generosas. Así en Burgos, según confesaba el humanista Lucio Marineo Siculo, «la gente es muy amorosa con los extranjeros y sufrida con los huéspedes.» En el reinado de Felipe II decía el veneciano Badoaro, que los españoles tienen la costumbre de agasajar mucho al forastero y «si alguno de estos llega a algún incidente personal, todo el mundo sale a su defensa porque aparte de otros defectos, ostentaban como su más saliente virtud la hidalguía». Sin embargo, no debía tocarse el tema nacional. Velez de Guevara recoge en el inmortal «*Diablo Cojuelo*», una típica escena de vanidad patriótica. El estudiante don Cleofás y el diablo están comiendo con un francés, un inglés, un italiano y un alemán en la venta de Darazutan en plena Sierra Morena y se enzarzan en una discusión que la travesura del Cojuelo convierte en riña. El motivo fue decir D. Cleofás que España estaba en guerra con todo el mundo para ponerlo a los pies de su Rey. Compara al monarca español con un «generosísimo lebrél» luchando y poniendo en fuga a unos gozques que son los Reyes contrarios.

La abundancia de extranjeros en el Siglo XVII, no dejó de asombrar a los españoles que calificábanles de holgazanes por venir de este modo a orlar los caminos, demostrando en ello una total incomprensión del viajar por placer que los españoles no sentían, si no implicaba en ello un fin particular o material. La entrada de forasteros en la Monarquía disminuyó en la ruta jacobea, pero fue incesante hacia la Corte y Andalucía. Estos eran recibidos bajo dos denominaciones, la de *viajero* por seguir una vía o camino y la de *pasajero*, por ser pasados de un punto a otro a través del

Africanos, págs. 55; G. MENENDEZ PIDAL: *Comunicaciones en tiempo de los Reyes Católicos*, Conferencia sobre la Política Africana, VI, págs. 91-105.

(4) GARCÍA MERCADAL: *Ob*, cit. III, pág. 96.

mar. Es curioso registrar que el sentido peyorativo de la palabra *huésped*, aplicado al mesonero, cuya fama era comparable a la de de Gestas, el mal ladrón, encontró una réplica popular en denominar también *huésped* a la persona alojada en casa ajena. La etimología de la palabra es latina y de idéntica raíz que *hostis*, extranjero, enemigo. Bajo el sobrenombres de *haspes* fue adorado Júpiter, como dios tutelar o protector de los mesones y viandantes. El Barón de Rosmithal es el primero a quien corresponde el adjetivo de turista y su interesante viaje nos da abundantes detalles íntimos de la España del Siglo XVI⁵. Entró en España por Vizcaya, pasando a Santiago, Extremadura, Toledo, Madrid, Calatayud Zaragoza y Barcelona. El protestantismo corta en parte las peregrinaciones a Santiago y cuando llegan gentes forasteras lo hacen no sólo por impulsos caritativos sino también por curiosidad o placer. La lista de apellidos ilustres continúa con el trinitario Roberto Gaguín, Bernardino Ochino, Manier, etc. La mayor parte de los viajeros alargan sus visitas hasta otras regiones meridionales. Señal de que va faltando la pureza final de las peregrinaciones medievales. Pensemos un momento en las diversas clases de personas que ha catalogado Farinelli, García Mercadal o Foulché-Delbosc para tener idea de la impresión recíproca que sufrieron los habitantes de la península; Eustaquio de la Fosse, comerciante flamenco; Popielovo, embajador de Polonia ante Carlos I y el obispo de Arzendjan, Montigny, Guicciardini, Marineo Siculo, Martir de Anglería que vinieron al servicio de la Corona española; el célebre autor del «Cortesano», Baltasar de Castiglione; los embajadores venecianos, Navaggiere, Contarini, Badoaro, Tiepolo, Confalonierí; Brantôme, el ilustre escritor francés; el Abab de San Vaast, Filiberto de Saboya y numerosos personajes de sangre real. Los Nuncios papales, soldados mercenarios como Erich Lassota de Steblovo y Cook, arquero de Felipe II son un ejemplo.⁶

(5) GARCIA MERCADAL: *Ob. cit.* I, pág. 110; A. M. FABIE: *Viajes por España y Portugal del barón Rosmithal de Blatna*, Revista España, XXXV 1873, págs. 176-241; Hay versión inglesa de 1957 por Malcom Letts, Cambridge.

(6) *Relación de Miguel Suriano, embajador de Venecia*, B. N., manuscrito E-98, folio 1 X-136, folio 25-26; E-126, folio 44, 137. *Relación de Enrique de Cok. Viaje hecho por Felipe II en 1585 a Zaragoza, Barcelona y Valencia*, Madrid, 1876; *Jornada de Tárázná hecha por Felipe II*, Madrid, 1879.

En el Siglo XVII pisan nuestro suelo, Bartolomé Joly, limosnero de Enrique IV de Francia; lord Nottingham, embajador de Jacobo I de Inglaterra; el futuro Carlos acompañado de su favorito Buckingham, Jacobo Sobieski padre de reyes, Rubens el pintor; Voiture, Saint Amant el poeta, el Cardenal de Retz, Brunel, el Abate Bertaut, la célebre mentirosa Condesa D'Aulnoy. Pensemos también en los séquitos diplomáticos como el del Duque de Grammont que vino a pedir la mano de la infanta María Teresa, para esposa de Luis XIV; los mercaderes, comisionistas, aventureros etc. que convirtieron a España en lugar de peregrinación turística o de negocio político y comercial.⁷

(7) David Loth, *Viaje de Cosme de Medicis por España y Portugal*, Centro de Estudios Históricos; *Viaje de Antonio de Lalaing señor de Montigny*, Collection des voyages des souverains des Pays Bas, Bruselas, 1876, I, pag 121-305; BARTOLOME JOLY, *Viaje a España*, París, B. N. manuscrito 24.917. Reseña en *Revue Hispanique*, XX; *Relación del viaje de Grammont*, por Andrés García de la Iglesia, B. N. de Madrid, manuscrito, 18.406; *Convite que hizo el Almirante de Castilla Juan Alonso Enríquez de Cabrera al Duque*, B. N. manuscrito, 18.400; RODRIGUEZ VILLA: *Dos viajes regios, 1678*, Boletín de la R. A. Historia, 1903; E. Carreras Candi, *Carlos María de Saboya en el carnával de Barcelona (1585)*, Cultura Española, 1908, Febrero.

CAPITULO II
Condiciones Naturales

No podemos empezar el estudio de los servicios de Hospederías sin hacer una pequeña digresión geográfica y económica sobre las condiciones del funcionamiento pues implicaban toda una mezcla de formas, sociales, mercantiles, jurídicas y climáticas. El desplazamiento de extranjeros sobre España recaía directamente en los albergues, interfiriéndose grupos humanos de opuestas razas y temperamentos. La impresión recibida de España por los viajeros, estaba ligada a las condiciones materiales impuestas por los alojamientos y por el trato recibido. Estos dos aspectos son los que vamos a considerar. El organismo que los acoge obra en función económica y la situación financiera de España no se hace lo suficiente halagüeña para un comportamiento justo y equitativo. La comida, afectada también por la higiene de la época y los métodos culinarios, intensificaba desagradablemente su efecto en los turistas. De dos modos se alojaba el viajero en el país: en las ciudades y en el campo. Las relaciones en la ciudad eran agradables por su comodidad y recursos, las del campo, faltos del apoyo oficial, tienen más carácter de asilo y los alojamientos obran como órganos comerciales reguladores del viaje, más que como lugares de descanso.

El hospedaje tomó caracteres de industria privada pero como su técnica estaba todavía en ciernes, la resultante fue la improvisación, el afán de lucro y beneficio por toda clase de medios, aun los ilegales. El Estado empezó a intervenir con sentido protector pero como la inspección gubernamental no procuraba ventajas y lo vendido era siempre inferior a su coste, los dueños de los albergues desobedecieron continuamente a la Corona para enriquecerse. El Equilibrio entre el consumo de artículos o gastos del huésped y el dinero dado por el alojado era el principal objetivo de la reglamen-

tación estatal. Reglamentación que no podía satisfacer a los posaderos y venteros, cuya mentalidad era poco apta para una política sana y honrada. De allí la fama que adquirieron a lo largo de los siglos, terminando en el siglo XIX por una más perfecta inspección y legislación.

Elementos fundamentales en el desarrollo de los albergues son los transportes y el servicio de postas y diligencias. Algunos establecimientos debieron su fama y beneficio a la localización geográfica en puntos estratégicos. Los transportes se hallaban dificultados por causas políticas, aduanas, tasas y policía estatal, pero aún así a su calor nacieron numerosos alojamientos. Los alberques considerados como favorecidos por su enclave geográfico, vinieron a convertirse en el tiempo en cruce de comunicaciones y poblados, entrando ya en pleno desarrollo técnico.

La Geografía humana enseña que los productos principales que el hombre necesita son alimentos, vestidos y habitación. El Estado español proporcionó a todos los visitantes habitación, generalmente no buena, escasa comida, ningún vestido y sí dificultades y peligros. ¿Fue el Estado español culpable de la deficiencia de los servicios? En absoluto. La hostelería nace como empresa privada y el Gobierno lo único que hizo fue velar por el prestigio y el decoro del país luchando contra los desaprensivos, pero sin mucha eficacia y escaso interés.

La Geografía peninsular por su diversidad de tierras y climas, con un mapa complicado al situarse el centro oficial del Estado en la meseta apenas comunicada con la periferia, sin enlaces entre las distintas comarcas, con su distribución de cordilleras paralelamente dispuestas a los grandes ríos de la Meseta, complicaba de tal modo el panorama viajero que en los relatos de los turistas las frases de admiración, extrañeza o queja se repiten sin cesar. Humedad, poco sol y suelo quebrado desde el Bidasoa al Miño por el camino de Santiago. Poca agua, mucho sol y casis de vegetación en Levante. Sol, escasa agua y páramos desérticos en el centro. Ciudades ricas como Madrid, Burgos, Santiago, Sevilla, Valencia y Barcelona, separadas por enormes distancias entre sí, viviendo su género de existencia distinta y apenas en contacto oficial, envueltas por cordilleras que obran como compartimentos estancos y con peculiaridades de estilo tan opuestos que eran en realidad

mundos nuevos para el turista que las fuese recorriendo sucesivamente. Las costas inabordables en gran parte, predominando el aislamiento de las fajas del litoral del resto peninsular. Las sierras cortadas a pico y atravesadas por ríos cortos pero peligrosos coadyudaba a la idea de la independencia y aislamiento. El clima con sus características de zona europea y zona desértica africana, proporcionaba a los viajeros una meseta dura de temperaturas extremas y una periferia templada y calurosa en el Sur pero suave y húmeda en el Norte. Las transiciones del clima ocasionaban variedad de especies vegetales, formándose paisajes únicos y asombrosos para los visitantes. Las modalidades de la distribución de la población —dice el geógrafo Dantin Cereceda— dentro de un territorio, se deben tanto a la naturaleza geológica del terreno cuanto al relieve. Ello explica el hecho, ciertamente no exclusivo de la Península, de que la montaña sea por excelencia el lugar de la aldea diminuta, próxima a otros caseríos o centros de población y de la pequeña propiedad, caso de Galicia, Asturias; la Meseta, el lugar de la propiedad de la extensión media y del grupo medio de aglomeración de la población campesina, Valles del Cerrato, la Alcarria; la llanura, la sede de la gran propiedad en pocas manos, distribuida y concentrada, de los centros de población de cinco mil a treinta mil habitantes por término medio, distantes los unos de los otros.

El suelo español formado por granitos, cuarcitas, arenas y yeso, puede distribuirse en dos grandes regiones naturales, en función de las principales: Iberia Húmeda y Seca, extendiéndose la primera por la costa atlántica. Las costas son también casi inabordables. Solo una región como la gallega ofrece buenos refugios naturales. Los buenos puertos son escasos. Los ríos son característicos de las regiones áridas, distinguiéndose por sus irregularidades debido a la falta de glaciares y de lagos en su cuenca superior y a la anormalidad de las lluvias. Escasean los lagos y lagunas. El clima tiene temperaturas extremas, en cambio en la periferia son suaves debido a las transgresiones marinas. Las transiciones del clima ocasionan la variedad de las especies vegetales, única en Europa pues tiene representación toda la flora continental y del Norte de Africa.

Los antiguos denominaban España con el nombre de Hesperia, idea que nos recuerda la zona del ocaso y de jardín.

Unamos a estas peculiaridades geográficas, la vivienda con caracteres regionales distintos. Rudimentarias cosas se escondían en los repliegues de las montañas y sierras y en las orillas de los ríos. Chozas y alquerías de afinidad africana. Cuevas en Andalucía, barracas en Valencia, Horreos en el Norte y Masías en Cataluña. Los materiales eran diversos también. Piedras en la zona del Cantábrico, barro y adobe en la Mancha y Castilla la Vieja, ladrillo en Andalucía. Balcones y patios orientados al Sol. Vida apagada y recogida desde el Atlántico al Duero. Tumultuosamente y abigarradamente callejera desde Gibraltar al Guadiana. Forzosamente el viajero debía pasar por emociones opuestas y juicios distintos al ponerse en contacto con el país. Hagamos un estudio retrospectivo y pongámonos en lugar de cualquier turista del siglo XVI o XVII que desee venir a nuestro suelo en las condiciones materiales de la época. Así podremos darnos una idea clara del recibimiento que la España del Imperio hacía a sus visitantes.

CAPITULO III
Itinerarios y Guías

Uno de los primeros problemas que resolvía el viajero era el de procurarse una Guía o Itinerario de los países y ciudades con explicaciones racionales y sistemáticas. Si la Guía poseía también informes de carácter administrativo o político, mucho mejor. Uno de los primeros itinerarios fue el del Doctor Jerónimo Munzer que viajó por la Península desde el mes de Septiembre de 1494 al de Enero de 1495, dejándonos uno de los primeros estudios viajeros de nuestro país en la Edad Moderna. Se titulaba «Itinerarium sive peregrinatio». Munzer murió en 1508 y su obra, muy comentada, contenía relatos interesantes que merecieron reediciones así como datos de primera mano sobre costumbres, edificios y manera de ser los españoles y actuación de los políticos.⁸

En 1542 apareció el *Itinerary of Europa* de Andrés Boorde, calificado por Farinelli como el primer Baedeker⁹. Pedro Juan de Villuga publicó en Medina del Campo, en 1546, un *Repertorio de todos los caminos de España hasta agora nunca vistos, en el cual hallarán cualquier que quiera andar, muy provechoso para todos los caminantes*. El libro de Villuga describe una red de 18.000 kilómetros, advirtiéndose en el mapa del tráfico zonas vacías o escasas en Asturias, Galicia, Norte de Portugal, Occidente de León, los Algarbes y comarcas toledanas cruzadas sólo por cañadas ganaderas. Los dos haces de comunicaciones más importantes son Medina del Campo y Toledo. Gonzalo Menéndez Pidal comenta que el enlace con Andalucía se hace por Malagón; con Granada por

(8) Razón y Fé, LXVI, 1923, pag. 81; LUDWIG PFANDL, Revue Hispanique, XLVIII, 1920: La traducción de Julio Puyol, en B. Real A. Historia, LXXXIV, 1942, pags. 32-119. 197-280.

(9) Ob. Cit. pag. 597.

Guardahortuna; con Zaragoza por Guadalajara, pasando a Valencia por Batres y Barcelona por el interior, atravesando la sierra de San Mateo. La zona más densa del polígono está comprendida entre Valladolid, Burgos, Zamora, Salamanca, Avila, Toledo y Madrid¹⁰. La Hispanic Society de Nueva York publicó en edición facsímil tan importante obra que debe ser seguramente la primera que trata en España de las comunicaciones de un modo sistemático. Alonso de Meneses publicó años más tarde, en 1576, un «*Repertorio de Caminos*» en Alcalá de Henares, obra muy solicitada y, que actualmente sirve de fuente informativa para el estudio de las comunicaciones de la época¹¹.

El año 1623, aparece en Madrid una novela con todos los caracteres de itinerario. Se llama «*Guía y avisos de forasteros que vienen a la Corte, historia de mucha diversión, gusto y apacible entretenimiento donde verán lo que les sucedió a unos recién venidos*». La celebridad alcanzada por este libro «aviso» mereció los honores de reimpresión en 1753, en 1885 y en 1923. Esta última a expensas de la Real Academia Española, con una introducción de Manuel Sandoval.¹² Los «*Avisos de Forasteros*» eran folletos que circulaban profusamente, pues no sólo los utilizaban los extranjeros sino también los españoles para su desplazamiento por el interior del país.¹³

Los itinerarios en el extranjero sobre nuestro país eran escasos. Hemos podido localizar referencias del «*Hispanicum*» obra de Simón Gausler, publicado en 1669 y el «*Hispaniae et Lusitaniae Itinerarium*» de Martin Zeiller, impreso en Amsterdam en 1656, que hacían el papel de las actuales Guides Bleues. Morel Fatio en

(10) RICARDO ORTIZ RIVAS: *Documentos históricos*, Boletín Academia Iberoamericana de Historia Postal, X, núm. 32, 1953, pags. 15-50.

(11) Sociedad de Bibliófilos «La Arcadia», 1947.

(12) JEAN SARRAILH: *Revista de Filología Española*, VI-VII.

(13) B. SANCHEZ ALONSO: *Los Avisos de Forasteros en la Corte*, R. B. Ar. Museos del Ayuntamiento de Madrid, VII, 1925, pag. 325; LUIS MARTINEZ KLEISER: *Guía de Madrid para el año 1656*, Rev. Bib. Arch. Mus. Ayuntamiento de Madrid, Octubre 1920; *La Guía de Forasteros de Madrid* se fué publicando periódicamente en el Siglo XIX durante estos años: 1817, 1820, 1838, 1843, 1847, 1848, 1851, 1853, 1860, 1866, 1867, 1882, 1895, 1917, 1919, 1920, 1922, 1923. En total se han editado 18 volúmenes. El más documentado es el tratado «*Guía y Aviso de Forasteros que vienen a la Corte*. Prólogo de Manuel de Sandoval. Madrid, Imprenta de la Rev. de Archivos. 1923, portada de la edición de 1620. Real Academia Española, Biblioteca Selecta de Clásicos Españoles.

sus *Estudios sobre España* habla también de una *Guía* del siglo XVII, *Manual de las curiosidades de la península para uso de viajeros extranjeros* y de otro *Itinerarium Hispanicum* de Francisco Estonsi.¹⁴

Además de estas escasas referencias existían los relatos de los viajeros que, impresos, hacían el papel de fuentes. Pero más importante fué la aportación de la literatura. Recordemos el caso de Voiture que siguió la ruta del *Quijote* en Sierra Morena y cenó en la venta donde se acabaron las aventuras de la *Dorotea*. Venta cuya identificación se ha intentado hacer modernamente con el mismo interés que el descubrir un monumento arqueológico. También Azorín, el escritor de la Generación del 98, recorrió a principios de siglo la ruta del libro de Cervantes, siguiendo las indicaciones del escritor. Nuestro historiador del Medievo, Ramón Menéndez Pidal, en su juventud fué por los caminos del Cid reconstituyendo los lugares de las «fazañas» de Rodrigo Díaz de Vivar a «lo vivo». La tendencia a viajar pasando por las rutas literarias, creada por los educadores de la Institución Libre de Enseñanza, ha sido una de las grandes novedades creadas por el español moderno.

A veces estos relatos pueden volverse en contra de los mismos españoles. Comentadísimo fué el célebre viaje de Antonio Ponz, escritor de la época de la Ilustración, que sirvió para que los generales de Napoleón estuvieran informados de las bellezas artísticas y de los lugares interesantes de la península para sus depredaciones y avances militares.^{14 bis}

[14] *Revue Hispanique*, XXIII. La obra más leída fué la de Lilián antes citada. Véase *Rev. Filología Española*, VI, pag. 346.

[14 bis] J. DE LA PUENTE: *La visión de la realidad española en los viajes de D. Antonio Ponz*, Madrid, 1968, Moneda y Crédito.

No hay una legislación especial para las fronteras. Generalmente el viajero se proveía de la documentación de entrada, pasaportes y salvoconductos, cuando ya había cruzado la divisoria. Otras veces, las cartas eran de su Gobierno, Embajada de España o simples billetes de recomendación. El viajero debía atenerse a las leyes españolas como era costumbre general desde la Edad Media, gozando de identidad de derechos y cargos, si se quedaba a residir en el país.

La mala organización de las fronteras españolas era proverbial. El descuido en que yacían se notó en las diferentes gueras con Francia. La tendencia general era vivir 'mirando a Castilla, olvidándose de zonas valiosas por los recursos y de su importancia. El carácter fuerista de la periferia explica bastante el abandono del centro y su desprecio por otros distritos. Cada segmento de frontera gozaba de una auténtica autonomía, bien en sus relaciones con Francia o con Portugal, bien con el Poder Central, viviendo de su hinterland propio, bien fuese el río, Guadiana o Miño, o la costa y los accidentes naturales, como los Pirineos de imposible control por su grandiosidad. Estos puntos ponían en relación más que separaban a sus habitantes de ambos lados de la vertiente. Las rutas para ellos eran comunes y fáciles, creándose un tipo social intermediario, de hondas repercusiones en la política, pues vivían en función de la frontera y no de los deseos animosos u hostiles de los distintos Estados. Los medios de dominio de la Monarquía eran más bien nominales, basándose en la concepción moderna que tenemos del tecnicismo estatal, pues faltaban los elementos de enlace entre los mandos de las regiones fronterizas y el Centro burocrático del país. El valle del Ebro y las montañas vascas formaban un foso y un castillo natural, cuyo

parapeto se guardaba del Rey. La combinación llanura-montaña empezaba a darse en Castilla, concretamente en Burgos, primera receptora de todo viajero.

La llegada del viajero a los límites españoles iba seguida como en la actualidad de una revisión aduanera. Las Embajadas solían servir, como ahora, los pasaportes, aunque sin la regularidad y eficacia de los tiempos modernos. Antonio Brunel se asombraba en 1655 de que no le pidieran los pasaportes en Irún, ni siquiera preguntaran razón de porqué entraba en España. A la Baronesa D'Aulnoy le ocurrió un incidente que explica el modo español de interpretar la ley en la Aduana. Llevaba un pasaporte firmado por el Rey de España, pero en Vitoria tuvo que tomar una Cédula porque en la Oficina de Viajeros públicos la acusaron de sospechosa y en castigo perdería su equipaje. «De qué me vale el pasaporte del Rey», exclamó indignada. «De nada», le contestaron.

Cruzado el País Vasco, los visitantes que entraban por Fuenterrabía no encontraban lugar de registro más que en Vitoria, donde se proveían de documentos para penetrar en Castilla. Las Vascongadas tenían establecidas otras Aduanas particulares en Orduña y Valmaseda, pero solo en Vitoria se aplicaba a los viajeros el «*diezmo*» de tipo fiscal, que gravitaba también en los puertos secos sobre personas y equipajes. Este requisito convertía las provincias limítrofes de Castilla en lugar apto para intercambios comerciales. a todos los transeuntes, residentes, prófugos, internados y fugitivos.

Los documentos de protección y seguridad, mediante los cuales, el viajero acreditaba su personalidad, se extendían indistintamente a todos los transeuntes, residentes, prófugos, internados y fugitivos. Los equipajes eran registrados por los llamados ALCALDES DE SACA. El Alcalde de Saca era un juez encargado de evitar se SACASEN del reino los géneros cuya extracción prohibían las leyes. Esta forma de impedir el contrabando molestaba a las gentes, yentes y vinientes. Las quejas eran muchas, alcanzando extremos ridículos la inspección, que algunas personalidades importantes evitaban mediante cartas de recomendación y seguridad. El clérigo italiano Venturino, que vino con una Embajada religiosa a la boda de Sebastián de Portugal con Margarita, regresó por Vitoria y dice: «En esta ciudad tuvimos que declarar todos los paquetes y caballos y dejarlos revisar, pues en la última ciudad de España, hacia ese

lado, y obtuvimos el permiso para pasar tras el pago de 20 reales». ¹⁵ Incluso el dinero estaba obligado al registro, pero con el agravante de ser declarado y pagar, como si fuera un mercancía, por la cantidad y clase de numerario que se llevase.

El registro de la Aduana era un gran ingreso para la Corona, que tenía arrendados sus establecimientos fronterizos, cotizando buenas entradas por los impuestos y declaraciones de los forasteros. Los particulares pensaban en su arriendo como en una lotería y su adquisición era muy codiciada. El Rey trataba muy bien a los servidores, permitiendo las expoliaciones o haciendo uso, como se dice vulgarmente, de la distracción, cuando se exponían quejas. Para que los ingresos fuesen mejores convenía *hacer la vista gorda*. Madame D'Aulnoy refiere el siguiente caso. «Aunque llevo el pasaporte firmado por el Rey de España y extendido en amplia forma, me obligan a tomar una Cédula en las Aduanas, porque sin este requisito me confiscarían los equipajes. Añaden que para tener valor la firma del Rey sería indispensable que el Rey mismo fuese a confirmar de palabra que había suscrito aquel documento». El control obligaba a pagar por cabalgadura, coche propio, mercancías y séquito, existiendo además en cada ciudad el llamado Almojarifazgo.

EL ALMOJARIFAZGO era un impuesto establecido por los árabes y que se pagaba por las mercaderías o géneros que salían para otros reinos y los introducidos en España por mar o tierra. San Fernando cuando conquistó el valle del Guadalquivir en el Siglo XIII, lo aceptó para los reinos cristianos y el impuesto pasó a ser uno de los que más rendimientos proporcionaban al tesoro público. Duró hasta el siglo XVIII, época de refundición aduanera. Además existía la ALCABALA, llamada del VIENTO y de la ALTA MAR, pagada en los puertos, SECOS Y MOJADOS, por las transacciones de artículos extranjeros. Consistía en pagar un tanto por ciento de las mercancías puestas en circulación por los forasteros o los naturales.

El sentido mercantilista de la Casa de Austria se extendió a las Aduanas de toda la península, que eran Interiores o Exteriores. Las molestias del caminar, que eran bastantes, se unían a estas diferencias y dificultades de tipo administrativo, inexcusables. Según Colmenar, los viajeros debían atravesar cuatro naciones distintas. Cas-

(15) Revista de Estudios Vascos, 1926, pag. 281.

tilla, Aragón, Cataluña y Valencia, con un total de quince provincias y cada una constituyendo un Estado aparte, de suerte que cada vez que se pasaba de un territorio a otro era preciso parlamentar con nuevos servicios aduaneros, distintas tasas y distintos modo de interpretarlas. Castilla era el país más riguroso con las Aduanas. No así Vizcaya, Asturias y Galicia. Galicia dispuso de Aduanas a partir del año 1558, en el Reinado de Felipe II, por pedirlo las Cortes. Los impuestos no eran fijos y estaban a merced del capricho y arbitrariedades de los arrendatarios, que tampoco constituían un cuerpo de funcionarios fijos con plantilla y estatutos reglamentados. Así sus contribuciones estaban expuestas a continuos abusos. Felipe V, en el siglo XVIII, suprimió las Aduanas interiores para asegurar más el centralismo administrativo, pero las necesidades económicas le obligaron a revocar la orden, instaurándolas de nuevo. Por fin se acordaron los Aranceles, con igualdad de tarifa de entrada en todos los sitios.

En los confines o extremos del Reino Castellano, se fijaron los puertos de entrada. Estos eran Internacionales, Terrestres o Marítimos e Internos. Los primeros tenían los pasos naturales de Irún, Roncesvalles y Perthus con Francia y por Badajoz y Ciudad Rodrigo con Portugal. Ambos iban a dar con los llamados PUERTOS SECOS que se distribuían a lo largo de Navarra, Aragón, Castilla y fronteras provinciales con Portugal. Los PUERTOS MOJADOS se referían a aquellas localidades que debían cruzar los desembarcados en la costa. Eran los principales: Laredo, Santander, Castro Urdiales, San Vicente de la Barquera, puntos de partida para el interior. Los desembarcados en Galicia usaron los puertos de tipo SECO, de Puebla de Sanabria y Villafranca del Bierzo en León. En Vitoria confluían las rutas de los llegados por mar o a través del Pirineo. En Orduña y Valmaseda se sometían los pasajeros «al DIEZMO DE LA MAR». Las fronteras interiores eran poco estables y solían radicar en lugares cruce de comunicaciones o en las poblaciones más importantes. Así, para pasar de Murcia a Valencia, la Aduana quedó fijada en Almansa y su servicio, a decir de Nicolas de Popielovo, en el siglo XVI, lo ejercían judíos conversos, los cuales desollaban a los viajeros.¹⁶

(16) J. LISKE: *Viajes de extranjeros por España y Portugal en los siglos XVI y XVII*. Madrid, sin año, pág. 53.
Chronica Nova 7, 1972, 35-93

Las tasas y aduanas variaban ante cada reino, creciendo en las regiones pobres y montañosas. Cuando llegaba algún personaje principal o de comitiva numerosa a lugares míseros, se alteraba notablemente el precio de las subsistencias. Las confiscaciones y multas estaban a la orden del día, ejecutadas por los agentes del Fisco, que en su mayoría eran judíos. Por eso las visitas de cierta distinción se procuraban salvoconductos a fin de escapar a los pagos de la Aduana. Nicolas de Popielovo clamó indignado porque le confiscaron dos negros, regalo de Juan II de Portugal, en la Aduana de Niebla, consiguiendo su rescate después de pagar por ellos tres ducados.¹⁷ El salvoconducto real eximía de ciertos pagos al pasar de reino a reino. Por ejemplo, el paso de Granada a Valencia, por Yecla, obligaba a satisfacer el diezmo del dinero extraído del país de donde se procedía, excepto para los portadores de pasaporte extendido por Palacio.¹⁸

La mejor manera de salvarse de los agentes aduaneros era sobornarlos y así lo recomiendan todos los viajeros en sus relatos.¹⁹ Por ejemplo, Montigny en el Siglo XVI y Monconys en el XVII, el cual aconsejaba dar un real de a ocho a cada individuo, medio infalible de pasar adelante sin temor a las consecuencias.²⁰ Las consecuencias podían ser graves. El escocés Cock, que recorrió España en la época de Felipe II, nos dice que en Tortuera, situado entre Aragón y Castilla, la Aduana del pueblo estaba perfectamente denominada pues era «un autentico tuerto el que hacen a los pasajeros, salvo el tributo que justamente se debe a Su Majestad».²¹

La sinvergonzonería de los Aduaneros o «Vistas» era a veces tan exagerada que cuenta Brunel cómo en Arcos de Jalón, entre Castilla y Aragón, los caminantes eran saqueados de tal modo que se veían obligados a regresar a Madrid a pedir justicia a las autoridades. Además de las Aduanas interiores, tenía el viajero la tortura de los pagos accidentales llamados PORTAZGOS, PONTAZGOS, BARCAJES. El PORTAZGO eran los derechos que se pagaban por

(17) GARCIA MERCADAL, *Ob. cit.*, I, pág. 263.

(18) *Historia Social y Económica de España*, Barcelona, 1957, III, pág. 227 y ss.

(19) MANUEL FERNANDEZ ALVAREZ, *Aportaciones a la historia del Turismo en España*, Madrid, 1956, Capítulos 2-3, pags. 39 y 81.

(20) GARCIA MERCADAL, *Ob. cit.*, I, pág. 201; III, pág. 92.

(21) GARCIA MERCADAL, *Ob. cit.*, II, pag. 2.

pasar un sitio dominado por porticos amurallados, puertas de ciudades, etc. Felipe IV mandó levantar en Madrid una cerca alrededor de la villa con soldados en las puertas, que hacían de barrera, para obligar a los forasteros y comerciantes a pagar derechos de entrada y de salida. EL PONTAZGO se cobraba por el uso de ciertos puentes y su importe servía para compensar los gastos de construcción y conservación de la obra. El BARCAJE consistía en cobrar la utilización de los barcos establecidos por el Estado para el paso de los rios. Tenía la misma naturaleza que el Portazgo y Pontazgo incluyéndose, como es lógico, en él efecto y peso del equipaje. Generalmente se recaudaba por arrendamiento y se daban casos de injusticia notoria, como le ocurrió al Barón de Rosmihal que pasó el rio Cadagua por Valmaseda, estando a punto de perder sus caballos por no querer pagarlos. Una ley mandaba a los barqueros tuviesen en lugar público los aranceles para que no llevasen más derechos de los que debían y no los cobrasen a las personas, bestias y ganados que pasasen los vados.²²

(22) *Novísima Recopilación de las leyes de España*. Madrid, 1805, libro VII, título 20. ley 11ª.

CAPITULO V
Las Comunicaciones

Anteriormente hemos hecho un análisis de las principales vías de comunicación que formaban el esquema circulatorio de la Península. Este esquema se presentaba a los extranjeros en formas muy diversas. Generalmente se distribuían los caminos en tres clases: CARRETERAS o CALZADAS REALES, CAMINOS CARRETEROS y CAMINO DE HERRADURA. Las vías podían ser construcciones del Estado o del Municipio. Fue, por ejemplo, construcción estatal la red de caminos que rodeaban la zona montañosa de las Alpujarras, en la provincia de Granada, comarca peligrosa por la población morisca, rebelde y resistente a la Monarquía católica. Tenían el carácter de vías militares para llevar refuerzos en caso de peligro. Lo mismo ocurrió en algunos tramos castellanos, cuando brotó la rebelión de las Comunidades en el reinado de Carlos I: los senderos se labraban entonces para facilitar la rapidez de las concentraciones contra los insurgentes. La construcción del Monasterio del Escorial motivó todo un pequeño mapa de comunicaciones a fin de trasladar los pesados materiales exigidos por la obra. Los viajes reales requerían también un esfuerzo público que salvaba la Hacienda Real con objeto de dar anchura, solidez y realce a los viejos caminos peninsulares. Felipe II, marchando a Extremadura para la ocupación de Portugal en 1580, Felipe III estableciendo la corte en Valladolid, los viajes de Felipe IV cuando la rebelión catalana en 1640 o a la frontera francesa para casar a su hija María Teresa con Luis XIV, eran ocasiones para que los gobernantes españoles utilizaran los medios económicos a su alcance y mejoraran las obras públicas.

Las vías vecinales, construídas por los Municipios, tenían el carácter limitado de la gestión privada y casi siempre realizada para obtener frutos económicos. El Concejo de Medina del Cam-

po tuvo siempre interés de habilitar las rutas de acceso a la importante feria que se celebraba anualmente en su recinto. Igual inquietud enriqueció las entradas de Barcelona y de Sevilla.

Alvaro de Meneses en su «*Repertorio de caminos*» da una lista de 137 itinerarios. No distingue la clase de camino porque viajaba en mula o caballo. Existía además la navegación fluvial por el Ebro, Tajo y Guadalquivir pero sólo en pequeños tramos o puntos de sirga.²³ En general, las comunicaciones estaban más atrasadas que en la época romana, impidiendo la construcción de nuevas rutas la envidia de intereses entre los diversos Municipios. La vía de entrada en Castilla se hacía por Burgos, Vitoria, Peña Orduña, de donde partía un ramal a Irún, otro a Roncesvalles y un tercero a Bilbao. Vizcaya recibió en 1553 los derechos de conservación y desarrollo de este camino, pero no prosperó por la oposición de los municipios de Alava, Guipúzcoa y Navarra que se creían rebajados en sus intereses. En el norte, los caminos mejores eran los vizcaínos, aptos para la circulación simultánea de dos carros.²⁴

El Señorío de Vizcaya solicitó autorización para abrir un camino nuevo desde Portugalete, que atravesase por «donde hay herrerías y aceros», hasta Losa adonde llegaban los carros de Castilla, aprobado por Real Cédula de 1553. En 1586, Alava se opuso a la construcción del camino deshaciendo a fuerza de armas cuanto se trabajaba. El Señorío obtuvo Real Cédula para hacer los caminos de enlace con Alava por Urquiola y Arratia. Las villas de Bilbao y Valmaseda convinieron en reparar sus caminos en 1588; el Consulado arregló el que venía desde el valle de Orozco para camino carretero y paso de caballerías cargadas de lana. El coste de los transportes fue subiendo según las quiebras de la Hacienda Real y la espiral de los precios generales del país. En el año 1593 las bestias se alquilaban por días, a razón de dos reales por cabeza y de 50 si el servicio era mensual. No se contaban los días de descanso, pero al mozo de mulas acompañante se le debía satisfacer

(23) ANDRES DE LLAUDARO: *La navegación interior de España*, Bol. Sociedad Geog., XXX, 1891, pág 23.

(24) CRISTOBAL ESPEJO: *Antiguas ferias de Medina del Campo*, Valladolid, 1912, Capitulo VII, pág 231; J. DE ARTECHE, *Caminos de monte en Guipúzcoa hace cuatro siglos*, «Montes», núm 32, 1950, pág 164; *Revista Pirineos*, VII, 1951, pág 613.

con la remuneración de 4 reales diarios. En 1611 hay una subida de precios a 11 reales por espoliques y arrieros, quedando en esta cantidad comprendidas las subsistencias para mantener las caballerías y sus servidores. Conviene que digamos que *espoliques*, según el Diccionario, es el criado que camina a pie delante de la caballería en que va su amo, y *arriero* aquel que trajina con caballerías de carga.

En el siglo XVII aumentaron las Ordenanzas y con ellas las desobediencias de los españoles a la legislación. Las pragmáticas para fijar las tasas, ordenar coches y suministros fracasaron totalmente.

Lope de Vega decía en 1616, hablando del tráfico de la capital: «Está la Corte de coches como el mar de varias naves». Había nuevos modelos de carruajes; las urcas flamencas, llamadas así por el parecido con los barcos usados en el Golfo de Vizcaya; los coches galeras reales; los coches con naves en alto bordo; los coches pequeños llamados patages; los coches ingleses o baules; los coches cofres o alemanes.

La galera era un carro grande con cuatro ruedas, al que se ponía ordinariamente un toldo de fuerte lienzo.²⁵

En 1598, el acceso a Navarra por tierras de Andoain estuvo detenido por la oposición del Concejo de Tolosa. La Corona, incapaz de atender a las provincias limítrofes, dejó a los Consulados mercantiles de las grandes ciudades el cuidado y la conservación de los caminos. Las Ordenanzas del Consulado de Burgos y las de Bilbao registran artículos interesantes respecto a esta cuestión.²⁶

Los lugares más peligrosos por su naturaleza eran los pasos de las cordilleras. De Irún a Madrid había que atravesar el puerto de San Adrian bajo un puente natural de piedra. A Castilla se llegaba por Miranda de Burges, a través de Pancorbo, Briviesca y Belorado que, según dicho de la época «son patrimonio del dia-

(25) R. TREVOR DAVIES, *El Siglo de Oro español, 1501-1621*, Zaragoza 1941. La referencia de Lope de Vega con la descripción de los coches, en la comedia; *Sembrar en buena tierra*.

(26) ELOY GARCIA DE QUEVEDO: *Ordenanzas del Consulado de Burgos*, 1905; TOMAS GUIARD: *Las Ordenanzas del Consulado de Bilbao*, Bilbao. 1931; ALTAMIRA: *OB. cit.*, III, pág 475.

blo». Después la ruta marchaba a Valladolid, Aranda de Duero, Segovia y Buitrago, cruzándose en el Guadarrama los diversos caminos. Los caminos eran malísimos; lodo fuertes pendientes, baches, escasos puentes, ríos con vados malsanos. El Refranero está plagado de sentencias sobre malas comunicaciones y podría hacerse todo un tratado de Paremiología: «En cada legua hay un pedazo de mal camino». «En cada sendero un atolladero». Los puentes eran escasos y defectuosos, incluidos los romanos a los cuales el paso del tiempo afectaba. Los más famosos eran el de Serranos, en Valencia; el de «Doce Ojos» sobre el Duero; Badajoz sobre el Guadiana; Garaicejo; el de Briñas en Logroño, sobre el Ebro, y los conocidísimos de Toledo, Alcántara y Córdoba.

La entrada en la capital se hacía por las puertas o barreras de Alcalá, Fuencarral, Toledo y Segovia. Entonces el viajero podía considerar llegado el descanso y recuperar fuerzas para nuevas peripecias si así lo deseaba su ánimo.

La legislación procuró conservar y fomentar el desarrollo de las vías de circulación tan esenciales para la economía nacional. Los Reyes Católicos dieron orden a los Concejos de «abrir y adobar los carriles y caminos por do pasan y suelen pasar las carretas y carros, por manera que sean del anchor que deban para que buenamente puedan pasar, ir y venir por los caminos y que no consientan que los dichos caminos sean cerrados ni arados, ni ensangostados, so pena de diez mil maravedíes a cada uno que lo contrario hiciere». «Adobar» los carriles quería decir, «componer y adornar», así como «ensangostar» impedir que estos caminos arreglados fuesen estrechados, empequeñecidos.²⁷

En 1586, Felipe II ordenó la colocación de pilares en los puertos para señalar los caminos en invierno y evitar posibles peligros a los viajeros que transitasen por ellos.²⁸

En algunos sitios los habitantes estaban obligados a auxiliar a los viajeros, abriéndoles camino en la nieve y, para que no se extraviasen, los párrocos debían tocar continuamente las campanas de sus iglesias a fin de servirles de puntos de referencia. De Acebo a la Alberguería de Gancelmo, en el camino de Santiago,

[27] *Novísima Rec.*, Libro VII, Título 34, Ley 2ª.

[28] *Novísima Rec.*, Libro VII, Título 34, Ley 4ª

los vecinos hincaron en 1487, por Orden Real, hasta 400 postes en los bordes de la ruta al objeto de servir de guía a los peregrinos y caminantes en época de nieves.²⁹

La protección a los viajeros y cuidado de los caminos estaba en vigencia en España desde la Edad Media y la legislación posterior lo único que hizo fué mantener las antiguas disposiciones y adaptarse a las nuevas circunstancias. El Fuero Viejo de Castilla regulaba la protección física del caminante y las obras públicas y sus leyes pasaron a formar parte de las nuevas disposiciones.³⁰

Las comunicaciones y los medios de transporte fueron los usuales de toda Europa, aunque el lujo de los españoles se fué modificando haciéndose más centralista cuando Felipe II fijó la capital en Madrid, sitio en el que convergieron las miradas de otros círculos sociales de la Monarquía. Desde 1476 existían ya los gremios dentro de las asociaciones, que en nuestra época llamaríamos sindicales, pero que entonces tomaban otros nombres más particulares. Así la *Cabaña* de carreteros, análoga a la asociación de ganaderos en cuanto al nombre.

Los Reyes Católicos suprimieron los derechos feudales y su escuela llamada *Rondas, Castillerías, Pasajes*, en las Cortes de Madrigal del año 1476. Las *Rondas* eran las calles o caminos que existían en las poblaciones contiguas al límite de las mismas y que estaban controladas por autoridades particulares. Todavía ha quedado el nombre dentro de la toponimia urbana de España. *Castillería* era el impuesto que se pagaba al pasar por el territorio de un castillo, es decir dominio de un señor particular, que evitaban muchas veces los comerciantes y trajinantes para soslayar esta carga dando origen a perturbaciones, ya que los castillos solían construirse en lugares claves de comunicaciones y defensas naturales. *Pasaje* era el derecho ó impuesto que se pagaba por pasar de un paraje a otro sitio.

No debieron tener mucha efectividad estas prohibiciones cuan-

(29) ALTAMIRA: *Ob. cit.*, I, pág. 104; G. MENENDEZ PIDAL: *Ob. cit.*; CAYETANO ALCAZAR: *Historia de España*, Calpe, 1948, y *Las comunicaciones en tiempos de los Reyes Católicos*, Madrid, 1953, Curso de Conferencias sobre la Política Africana, VI.

(30) Libro II, título II, ley 1ª; Título 28, Ley 6ª; Título 32, Ley 20ª, de la *Novísima Recopilación*.

do las Cortes se quejaron varias veces pidiendo su exacto cumplimiento. Así, en las sesiones de Madrid de 1534, Valladolid de 1537 y Toledo de 1538.

Los medios oficiales para allanar los caminos y facilitar su uso recomendado por los Reyes también tuvieron dificultades, según se deduce de las Actas de las Cortes. Correspondía a Municipios y Gremios de comercio o juntas de mercaderes el dar facilidades en las comunicaciones. Los puentes y nuevas rutas tenían que construirlos ellos, del mismo modo que en la Edad Media se hacían puertas fortificadas, como en Valencia construyó el Municipio la Puerta de Serranos. Los procuradores ante la anarquía reinante, consultaron al Consejo de Castilla sobre la administración de este aspecto viario, pues había muchas quejas sobre aquella. Así en las Cortes de 1586 y 1588. Tenemos noticia de Monasterios, Arzobispados y otros centros del Estado que colaboraban, aunque no con mucha intensidad, en este servicio. En las provincias vascas es donde existía más regularidad en la eficacia constructiva, que llevaban las autoridades forales.

El Señorío de Vizcaya solicitó del Emperador Carlos V autorización para cubrir la distancia entre Orduña y Castilla mediante obras especiales. Otra petición iba a trazar un camino desde Portugaleta al interior, siempre que cruzase por sitios donde hubiese herrerías. Había también temores de que estos caminos facilitasen el paso de tropas extranjeras. Alava, Guipúzcoa y Navarra lo pensaban así por su posición fronteriza. De todos modos se levantó el enlace entre Alava y Vizcaya por Urquiola y Arratia y Bilbao con Valmaseda en 1588. Los Consulados o Tribunal de mercaderes de Burgos y Bilbao alcanzaron el arreglo del que enlazaba el valle de Orozco con los centros de la región mediante caminos llamados de carretas para sostener el tráfico lanero. Se daban casos de levantar rutas para ayudar al Ejército. Así entre Vitoria y Burgos y Vitoria con Santander y Santander con Valladolid, con objeto de transportar los elementos traídos de Flandes.

Los medios de viaje eran muy diversos en cuanto a la forma, pues sistemáticamente sabemos que sólo podían hacerse a pie, a lomos de semovientes o en carruaje. Estudiemos cada uno de éstos.

LOS VIAJES A PIE. Realizados por la mayoría del pueblo con la mayor naturalidad y de los que apenas quedan datos; si acaso, *Chronica Nova* 7, 1972, 35-93

los correos o los peregrinos. La palabra castellana que los define es PEATON, el que anda a pie, valijero o correo a pie: Andarines. Siempre han sido los españoles grandes caminantes y nunca han dado importancia al esfuerzo físico. Los efectos pesados se transportaban en carretas y acémilas o bestias de carga, especialmente el mulo y la mula, según definición de la Academia.³¹

Como cabalgaduras se empleaban, caballos: TROTON que es el caballo cuyo paso normal es el trote, modo de caminar acelerado, natural en los semovientes; HACA o JACA, caballo de poca alzada en su estatura; HACANEA, que era la jaca de dos cuerpos, la cual por su robustez era capaz de realizar el mismo servicio que un gran caballo; MULA, MACHO, ASNO.

Pieza esencial es la SILLA, que era de asiento cuando servía de litera para una persona. Solía denominarse ANGARILLA a un armazón formado por dos varas paralelas y un tabladillo en medio, en que se llevan entre dos personas a otra o materiales diversos. El Diccionario las compara a JAMUGAS, que era una silla de tijera con correas para apoyar la espalda y los brazos y que se colocaba sobre el aparejo de las caballerías, con uso exclusivamente femenino. Tanto de Sillas de mano como de Angarillas había numerosas clases, basándose en su guarnición o materiales de construcción y adorno.

Para cabalgar se señalaban dos modos: a la Jineta y a la brida. La JINETA era el arte de montar a caballo, consistente en llevar los estribos cortos y las piernas dobladas, pero en posición vertical desde las rodillas abajo. En cuanto a cabalgar a la BRIDA, era en silla con los estribos largos. Todo dependía de la situación que referente al ser humano tenían los estribos.

Las ANDAS, que es palabra castellana totalmente, superior a la Litera ya usada por los romanos, es el medio de locomoción general hasta el uso del carruaje grande de ruedas. La Litera o Andas castellanas consistía en un tablero a manera de angarillas que servía lo mismo para transportes de personas que objetos pesados y hasta cadáveres. A veces, unos varales verticales sobre el tablero horizontal, permitían montar sobre él un toldo. Las An-

(31) E. A. DE LA TORRE: *Viajes y transportes en tiempo de los Reyes Católicos*, En HISPANIA, 1954.

das podían ser llevadas por hombres al servicio del dueño o por caballerías, con lo cual se instalaba un equilibrio de varales que quedaban afianzados en los lomos mediante correas y anillos.

El empleo de coches se generalizó con Carlos I, viniendo la moda de Alemania y siendo diversos los tipos empleados. Así tenemos toda una colección. Este transporte era usado por los ricos, ya que su coste era grande. Nos dice Gonzalo Menéndez Pidal que su abuso obligó a una reclamación de las Cortes el año 1555 pidiendo la supresión de tales vehículos, que al ser tirados por mulas suponía un quebranto para la cría caballar, tan necesaria para la economía del Imperio. Estas súplicas fracasaron, aumentando el número de coches, tanto que motivó que Lope de Vega, como antes citábamos, lo dijese en una de sus comedias. El modelo de coches era variadísimo: Existían como medios de viaje y transporte la CARROZA, grande y muy decorada, que sólo usaban altos dignatarios; CARRICOCHEs, carros cubiertos, cuya caja era normal de tamaño y sin adornos. Hoy día esta palabra tiene un sentido peyorativo, quizás por su origen democrático que molestaría a los aristócratas ante el alarde que representaba su ostentación; CALESA, que era de dos ruedas con la caja abierta por delante y capota de cuero; ESTUFA, carroza grande y cerrada con grandes cristales. Fue el Conde Duque de Olivares quien usó por primera vez este tipo de coche en el siglo XVII para aislarse de la Corte en sus desplazamientos y seguir despachando sus asuntos burocráticos. FURLONES, que eran de cuatro asientos, ideal para las reuniones varoniles en sus paseos cortesanos; BIRROTONES, capaces sólo para dos pasajeros. En general estos medios eran sólo de la alta sociedad. El pueblo acomodado iba en sillas de mano o literas y entre los pueblos se solían emplear recuas de mulas y carretas, cuando había que llevar mercancías o grupos de personas, generalmente se usaban los machos o acémilas.

El abuso se fue extendiendo y Felipe II ordenó que ninguna persona pudiera andar en cochess y carrozas, si no fuera trayendo en cada coche o carroza cuatro caballos y que éstos pertenecieran a su propio peculio y no al ajeno. En la misma ley, dictada en 1578, se autorizó a los coches tirados por mulas para viajar fuera de las ciudades en jornadas mínimas de cinco leguas.³²

[32] *Historia Social y Económica de España*, III, pág. 228.
Chronica Nova 7, 1972, 35-93

Los viajes eran pesadísimos, sobre todo en función del personaje que los realizaba. No digamos nada si éste era de sangre real o iba en cumplimiento político u oficial. Sobre los viajes de Carlos v tenemos abundante bibliografía, así como su manera de transportarse, que casi siempre lo hizo a caballo hasta que la terrible enfermedad de la época, la gota, le postró en litera o carroza. De la litera se pasó a la carroza o coche, a fines del siglo XVI. Felipe II viajaba entre El Escorial y Madrid en litera y en trayectos cortos en silla de manos, postrado también por la gota. Las jornadas eran muy cortas dando tiempo a la preparación de alojamientos y suministros para los séquitos.

Obras públicas se hicieron muy pocas. Algún que otro puente, como el del Turia en Valencia, el del Deva en Sasiola, Garaicejo en el camino de Madrid, etc. y repaso y modernización de alguno romano.

CAPITULO VI
Los Albergues

Es preciso hacer un estudio de los diferentes alojamientos que encontraban los extranjeros al entrar en nuestro territorio. El pequeño mundo interior que encerraban en sus muros ha servido muchas veces de tópico literario y la importancia que tienen es grande por ser el principio de nuestra actual y floreciente industria hostelera. La nota característica de todos los albergues es su parecido con las caravaneras africanas, parecido apuntado por más de un escritor y a los que la situación de las viviendas en pleno campo castellano daba enorme similitud. Robert Gauguin encontró las posadas o ventas inferiores a las cuadras y pocilgas de su país en el siglo XV. Muros desnudos, sin ornamentación, mobiliario tan escueto como ascético, debiendo preocuparse los mismos huéspedes de la cocina y alimentación, encender el fuego, limpiar los cacharros, es decir que sólo se prestaba el techo para que no se durmiera en campo abierto. Los diferentes establecimientos son ALBERGUES en plan general, pero dadas las cualidades y detalles constructivos así como de alojamiento, los entenderemos de distinta manera.

LA FONDA, de origen musulmán. Es el Fondak, según Saladín, un edificio poco importante, bordeando los caminos. Tienen un patio rodeado de cuadras y encima un piso dividido en pequeñas habitaciones. En las ciudades son de mayor capacidad. Algunas tenían galería que caía sobre los patios dando origen a un pequeño recinto en el que se hacía vida independiente de la calle. De confort, nada, en el campo, aunque en las urbes algunas poseían baños y, lo que es más singular, tiendas para evitar que el forastero saliera a hacer compras.³³

[33] LAMPEREZ: *La Arquitectura civil en España*, II, pág. 501.

La fonda fué para los españoles una hospedería mejor acomodada y de más distinción. Mesonero Romanos nos cuenta en su *Manual de Madrid* que reconocíase en ellas una «mayor elegancia en el servicio, pero en ellas a proporción de la habitación y del trato sobre el precio que suele ser bastante alto, porque además de que el cuarto y cama se pagan bien, puede regularse la manutención en unos veinte reales diarios». Había otras más pequeñas llamadas HOSTERIAS, donde se servían comidas más baratas, de seis reales.³⁴

Famosa fué en la historia de las letras, la Fonda de San Sebastián, creada por los hermanos Gippini, de Milán. Estos pidieron autorización a la Sala de Alcaldes de Madrid en el siglo XVIII, para hacer en la capital lo mismo que en Barcelona, Cádiz, Puerto de Santa María y Sevilla, al «uso de Italia con título de la Fonda, pues sólo existía en Madrid la Fontana de Oro».³⁵

La POSADA tiene origen más democrático. El nombre procede del verbo posar, descansar y su historia es antiquísima. Fué siempre albergue para peregrinos o caminantes pobres y desamparados. En las rutas de los santuarios se componía a veces de un hospicio y una iglesita, pero cuando los particulares levantaron la industria se constituyó todo un servicio de indudable importancia en el desarrollo de las formas sociales españolas. Lo mismo ocurría en el MESON, albergues pertenecientes al vecindario de aldeas y ciudades. Servían para residir y pernoctar. La diferencia estriba en que el mesón era para plebeyos y la posada para gente distinguida. La distinción se marcaba por un letrero que se colocaba sobre la puerta o pendiente de un balcón o saledizo cualquiera, en forma de banderola para que lo viera la gente. Barcelona tenía mesones para toda clase de gentes y se establecían por concesión real. Eran edificios mixtos de hospedaje y depósito de mercancías. Las Ordenanzas Municipales obligaban a tener nombres susceptibles de ser representados en enseñas llamativas. De allí vino la fama de usar nombres tan arcaicos como simbólicos. «La Flor de Lis», «La sangre», etc. No por eso brillaba en ellos la higiene. El Cardenal Borghese decía en 1597 que los albergues

(34) *Ob. cit.*, Edición 1834, pág. 63.

(35) A. GONZALEZ PALENCIA: *La Fonda de San Sebastian*, Rev. Arch. Bib. Mus. Ayuntamiento de Madrid, VIII, 1926, pág. 549.
Chronica Nova 7, 1972, 35-93

de nobles en Madrid «sono infelici respecto a quelle d'Italia». En ellos se vivía de un modo precario, pues el nivel de vida de los españoles no era muy alto en comparación con otros países. Según Borghese, «sporcamente, senza una minima politica che entrare nelle case loro par propicio d'entrare in tante stalle».³⁶

Las posadas eran públicas y secretas y en ellas, el huésped podía disfrutar de varias habitaciones ó cuadras. En el siglo XIX, las POSADAS o PARADORES, según Mesonero Romanos, eran bastante malas en la capital y los precios más bajos en correspondencia, por lo cual no paraban en ellas, las personas que gustaban de gozar de alguna comodidad.³⁷ Un tipo intermedio entre la posada y la fonda era la CASA DE HUESPEDES. El funcionamiento económico de ésta consiste en ceder una parte de la habitación ya amueblada, contratando también el precio de la comida por un tanto diario. Para darse a conocer, se usaba la señal de un papel atado a la extremidad de los balcones, resto vulgar y antiestético de las piezas de madera o forja medievales, artísticamente labradas.³⁸

Por último tenemos las famosas VENTAS, una casa en medio del campo despoblado. Fué el albergue más típico de la industria hotelera española y que más páginas literarias ha recogido. La palabra VENTA procede de la picardía de su dueño que solía «vender gato por liebre». Era la única solución para los viajes largos. Se solía parar en ellas al mediodía por necesidad de la comida y a media noche. De las ventas dice COVARRUBIAS en su «*Tesoro de la Lengua española*» que se llamaban así porque «unos van y otros vienen y ventero al que asiste allí a dar recado y por esta razón se pudo también decir avendando, cuando vendía el gato por liebre». Como los mesones, eran más populares. La gente que los habitaba los hacía altamente pintorescos cuando no rayaba en lo despreciable y delictivo. No hay cosa más dulce ni graciosa al muy cansado que el mesón», decía la Celestina. La frase de Cervantes, «Vale más el camino que la posada», a la cual se ha querido dar un sentido épico y vital en su filosofía, no pasa de ser un adagio enton-

(36) *Historia Soc y Econ*, III, pág. 74; LAMPEREZ: *Ob. cit.*, II, pág. 493-497.

(37) *Manual de Madrid*, pág. 65.

(38) MESONEROS ROMANOS; *Ob. cit.*, pág. 64.

es conocido, completamente prosaico y crítico. Lo mismo que algunas imágenes, como la de Santa Teresa que refleja bien su consideración general, cuando nos dice que la vida es como una mala noche en una mala posada.

Las leyes españolas vigilaron la creación de ventas. Para establecer albergues en despoblados era necesario una Real Licencia, pues los arrendadores de la Alcabala encontraban dificultades para presenciar en ellas las ventas y cobrar el impuesto.³⁹

Existían además los FIGONES, donde se suministraban un único plato en un cuarto viejo y en una mesa larga, en medio de la cual había un cuchillo sujeto con una cadena para que no se lo llevase algún comensal desaprensivo. «Amarrado como cuchillo de mesonera» era expresión popular. Los figones eran apodados «*Casas de gula*» porque solo servían comidas. A veces trasladaban la olla podrida a plena calle sobre unos trébedes para despertar el apetito de los transeuntes. Eran los llamados «*Bodegones de puntapié*», tenderetes ambulantes donde se despachaban los víveres más necesarios. Estaban formados por simples cajones portátiles situados en las esquinas o sitios de tránsito con gran parecido a los modestos puestos de golosinas o cascajo de la actualidad. Aún más primitiva era la venta en plena calle y al descubierto de la olla podrida, en un caldero de tres patas que recuerda hoy día a las humildes castañeras del invierno.

Si el forastero ó viajero sin medios económicos se encontraba en difícil situación alimenticia, entonces acudía a los *Hospitales y Albergues* ó por la noche a la llamada *Ronda de Pan y Huevo*. En Madrid existían los siguientes refugios, muy concurridos siempre: El Pontificio y Real de San Pedro para los naturales de Italia, fundado en 1598; el de San Andrés, construido en 1605 para los flamencos, gracias a un legado de Carlos Amberino, de Amberes; el de San Antonio, para los portugueses, fundado en 1600 y después abierto también para los alemanes y, por último, el de San Luis de los Franceses, fundado por Enrique Sauren Capellan de honor del Rey, en 1615.

La Ronda de Pan y Huevo era una cofradía que recogía a los pobres extraviados en las calles durante las noches y les daba una frugal comida de un pan y un huevo, más un lecho para descansar. Fue

(39) EDUARDO IBARRA: *La industria del hospedaje en la época de los Reyes Católicos*, Revista; *Las Ciencias*, 1935.
Chronica Nova 7, 1972, 35-93

creada por Pedro Cuenca en 1598 y su albergue, llamado de San Lorenzo, estaba situado cerca del Puente de Toledo.⁴⁰

La Beneficencia tenía dos caracteres, el religioso y el privado y a cualquiera de los dos se podía acoger el extranjero necesitado. Las Cortes de Toledo de 1525 pedían a Carlos I que en cada pueblo existiese un Hospital para los pobres vergonzantes y la literatura social de la época ha recogido un curioso título de «*Deliberación en la causa de los pobres*» redactado por el eminente teólogo Domingo de Soto, donde expone su opinión acerca de la mendicidad. Si los pobres son extranjeros es el juicio de Soto y se ha comprobado realmente su miseria, no pueden con equidad ser expulsados del Reino y no se les puede pedir razón de su vida, sino socorrer su necesidad.

(Continuará).

(40) MESONEROS ROMANOS; Ob. cit, pág. 178; BALBIN DE UNQUERA; *Reseña histórica y teórica de la Beneficencia española*, Madrid, 1962.