



Los vehículos tirados por mulas eran el transporte habitual para mercancías y personas.

TRES VIAJEROS ILUSTRES (ANDERSEN, BLANCO-WHITE Y DUMAS) DESCRIBEN CÓMO SE VIAJABA HACE DOSCIENTOS AÑOS

Viajar a lo “¡Viva la Pepa!”

Hace 200 años, diputados de toda España viajaron a Cádiz, donde aprobaron y promulgaron la Constitución de 1812 que celebra su bicentenario. Pero ¿cómo eran los viajes y cómo eran los vehículos? La voz de tres viajeros ilustres de la época (José María Blanco-White, Alejandro Dumas y Hans Christian Andersen) le cuenta algunos detalles.

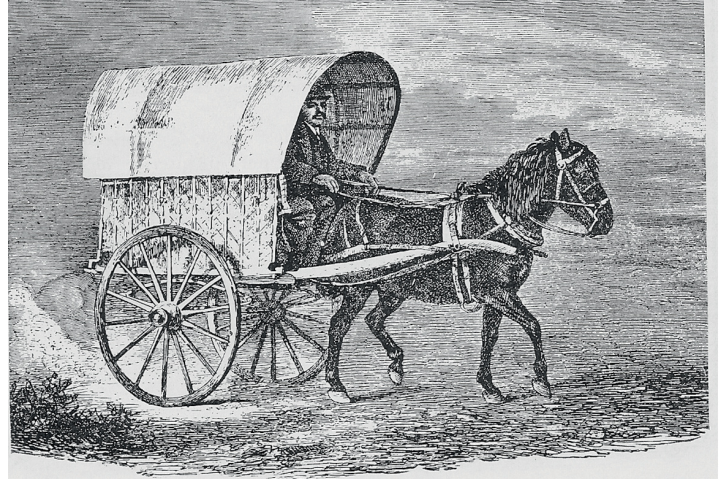


J. M. MENÉNDEZ

El 19 de marzo de 1812, en Cádiz, se promulgó en España la primera Constitución liberal. Por la festividad del día, se la llamó popularmente “la Pepa” y el grito de “¡Viva la Pepa!” pasó a ser sinónimo de vitorear la libertad. Este viaje “a lo viva la Pepa” comienza con José María Blanco-White que, en sus “*Cartas de España*”, contaba que “*el viaje de Sevilla a Madrid, de unas 260 millas inglesas, se suele hacer en pesados carruajes tirados por seis mulas y dura de diez a doce días*”. El mayoral se encargaba de todo: “*Forma una partida de cuatro personas, y él mismo fija el día y hora de la salida, dispone la longitud de las etapas, señala la hora de levantarse por la mañana e incluso cuida de que los viajeros oigan misa los domingos y fiestas de guardar*”. Sin embargo, Blanco y su acompañante escogieron “*el procedimiento más caro de la posta y, provistos de pasaporte, emprendimos el viaje en una silla abierta y medio desmantela-*



Esta diligencia, del tipo galera, transportaba viajeros.



La tartana era un tipo de transporte para recorridos más cortos.

da, el vehículo normal hasta 30 millas antes de llegar a Madrid”.

Por la guerra –cuenta Blanco–, “el único camino para ir a Andalucía era a través de Extremadura”. También había tramos que se evitaban por los bandoleros. Hans Christian Andersen atravesó España en 1866 y dejó sus impresiones en el libro “Viaje por España”. Andersen cuenta que “La zona, desde Alicante hasta Murcia y desde allí hasta Cartagena, tenía tan mala fama como los montes de Sierra Morena”.

Por ello, en tramos como de Málaga a Granada, a la diligencia se unían soldados armados para “velar por nuestra seguridad, por el trecho más solitario”. ¿El motivo? “Aún no había transcurrido un año desde que aconteciera el último asalto, actualmente no se hablaba de otra cosa”.

CARRETERAS POLVORIENTAS.

En época de Felipe V, Carlos III y Fernando VI se proyectaron la mayoría de las carreteras generales. Y de 1814 a 1829 se construyó, mejoró y completó gran parte de la actual red de carreteras, invirtiendo cerca de 63 millones de reales de vellón (96.000 €). Pese a ello, caminos y carreteras presentan un estado desigual. Según Andersen, la carretera hacia Elche (Alicante) “era tan ancha que diez diligencias, una junto a otra, podrían correr por ella; pero a trechos estaba empedrada y lisa y, a trechos, sumamente accidentada. El camino iba de mal en peor; concordaba con las peores descripciones que uno hubiese leído acerca de las carreteras españolas. Era exactamente como rodar sobre millas de pantano desecado”. Y describe la que llegaba a Valencia desde Barcelona como “orlada de zanjas”.

Por no hablar de zonas como Tán-

LOS VIAJES SE HACÍAN EN DILIGENCIA Y SE TARDABA DOCE DÍAS DE MADRID A SEVILLA

ger –que también visitó el autor–, donde “no podía pensarse ir en coche, pues aquí no había tal. Las calles de Tánger evocan el cauce seco de un río cuyo fondo estuviese cubierto de piedras, escombros y basuras” y la carretera “si es que podía llamarse tal, evocaba la estrecha senda de un páramo”.

El polvo es un tema recurrente en los viajeros. Andersen cuenta que la diligencia de Barcelona “venía llena de barro y polvo; parecía el fantasma del coche que habíamos visto dos días antes. Los caballos chorreaban agua y la carrocería venía macadamizada de polvo. Los pasajeros descendían como pacientes de un hospital, el polvo colgándoles del cabello...”.

¡Qué precios!

¿Cómo han cambiado los precios! Andersen cuenta que, en Cartagena (Murcia), “por todo, comida y alojamiento, pagábamos dieciséis reales diarios (4 pesetas): unos nueve marcos daneses”. Dumas, por su parte, cuenta cuánto costaba una cena en Ocaña y de qué se componía: “La cena de Ocaña (...) componiase de una sopa azufrada, un poco de vaca, y un pollo típico, a cuya derecha brillaba uno de esos platos de garbanzos, de los que ya he tenido el honor de hablarlos; a cuya izquierda humeaba un plato de coles, de las que no os hablaré ciertamente. La cena terminaba con una de esas ensaladas imposibles y que nadan en el agua; cuando estos diferentes objetos hubieron desaparecido, yo me volví hacia el mozo.

–¿Con que es decir que no hay más?... pregunté.

–Nada, señores, nada, respondió.

–¿Y cuánto importa esta excelente cena?...

–Tres pesetas, señor, respondió Jocrisse”.



Las carreteras eran polvorientas y los viajes, largos y pesados.



Napoleón utilizaba este coche para desplazarse.



Los bandoleros eran un peligro durante los viajes en el siglo XIX.

RÍOS SIN PUENTES. Existían otros inconvenientes. “Sabía de antemano —cuenta Andersen— que en este país faltaba el puente cada vez que había que cruzar el río. Precisamente, en la ruta de Barcelona a Valencia existía un lugar determinado donde, a menudo, los torrentes de la sierra se desmandaban, siendo causa de más de una desgracia. Hacía pocos años que una diligencia abarrotada había desaparecido sin dejar rastro, se suponía que la corriente la había arrastrado hasta el Mediterráneo”. Y, al llegar a Báscara, describe cómo se cruzaban ríos como el Fluviá: “La corriente era arrolladora, pero no había puente alguno. Una de las diligencias que nos había adelantado avanzaba ya por en medio de la corriente, otra esperaba en la margen; los pasajeros descendieron para ir a pie en busca de las barcas que les cruzasen, mientras el cargado carruaje probaba suerte intentando alcanzar la orilla opuesta. Unos campesinos acudieron en nuestra ayuda; unos empujaban el coche, otros tiraban de las mulas, y delante de ellos iba el que realmente hacía de piloto, uno que conocía bien el fondo del río. Dentro del coche tuvimos que levantar los pies para no mojarnos”.

Alejandro Dumas —que visitó España y dejó sus impresiones (“España y África. Cartas selectas”)— decía que “en un radio de 10 a 15 leguas alrededor de Madrid, los caminos son transitables, fuera de los días en que la lluvia ha empapado el suelo o el sol hendidó la tierra reseca, y en

fin aquellos en que los canteros han trabajado en su restauración; saliendo ya de Aranjuez, como es natural que tanto el rey como la reina nunca tengan intención de ir más allá, el cantero descansa en la indulgencia”.

COMO SARDINAS EN LATA. Los viajes se realizaban en coches de ca-



Mapa de España de la época de 1800.

ballos —en la costa, también en barco— y en torno a 1850 existen ya tramos de ferrocarril. Andersen describe un local donde se tomaban las diligencias: “Un local lóbrego y grande, semejante a un establo, situado en un callejón. Una vela sobre un barril daba luz permitiéndonos ver una media docena de coches apiñados; apenas había sitio para la multitud de gente que esperaba para salir”.

Había diferentes coches de caballos: diligencias, tartanas, galeras, omnibuses... El escritor danés cuenta cómo eran los que llevaban a Córdoba desde la estación de tren: “Todos los pasajeros que deseaban ir al centro, sin excepción, fueron encajados en el único ómnibus que esperaba delante de la estación; solo Dios y el cochero saben cómo consiguieron meterlos a todos. Los equipajes iban arriba, una montaña increíble de bultos de mudanza. El coche crujía y chirriaba con tanta carga. En el interior íbamos los pasajeros apiñados como sardinas en lata. No había luz alguna, ni en el coche ni en la carretera, que alumbrase el camino”.

El clima también añadía dureza al viaje. Andersen no cesa de quejarse del calor y Blanco-White recuerda que, “en España, el verano es lo más duro para los viajeros, y solo la necesidad hace que los españoles se decidan atravesar las ardientes llanuras que abundan en el país. Para evitar el castigo del sol, los carruajes salen entre las 3 y 4 de la madrugada, se paran desde las 9 de la mañana hasta las 4 de la tarde y completan la etapa del día caminando hasta las 9 o las 10 de la noche”. ♦

Murcia-Cartagena, 6 horas

Lo que más contrasta de los viajes ‘a lo ¡viva la Pepa!’ y los de hoy es, sin duda, la duración. Un viaje Madrid-Sevilla, que el AVE realiza en dos horas y media, costaba en 1810 entre 10 y 12 días. Andersen cuenta que, desde Córdoba, “la línea de ferrocarril a Madrid aún no está completa; hay que tomar la diligencia. Esta va tirada por diez mulas que, sin consideración a lo accidentado del camino, corren a velocidad de vértigo. Hay que aguantar veintitrés horas dentro de ese carromato para llegar a Santa Cruz de Mudela”. Andersen también relata 6-7 horas para ir de Bailén a Granada, de un día desde Valdepeñas a Bailén y de dos de Barcelona a Valencia. Claro que lo accidentado del camino podía alargar el viaje más. Alejandro Dumas cuenta que “el mayoral nos había exigido siete horas para las siete leguas que separan a Madrid del Escorial” (cada legua son 5.572,7 metros); y Andersen que, de Murcia a Cartagena, “la diligencia salió a las diez de la mañana. Arribamos a Cartagena a las cuatro de la tarde”. Sorprende, porque hoy en día esos trayectos se realizan en media hora.