

## Las posadas y ventas en los caminos de Granada a Levante en la cartografía del XIX. Herramientas para su inventario

*Inns and guesthouses on the roads from Granada to Levante in the Cartography of the 19<sup>th</sup> Century. Tools for its inventory*



123

### **Rosario Baños Oliver**

Arquitecta. Doctorando en Arquitectura y Tecnología de la Edificación. Universidad Politécnica de Cartagena.

### **Juan Carlos Molina Gaitán**

Arquitecto. Doctor en Arquitectura y Tecnología de la Edificación. Profesor asociado del Departamento de Arquitectura y Tecnología de la Edificación de la Universidad Politécnica de Cartagena.

### **Isabel Bestué Cardiel**

Arquitecta. Profesor asociado del Departamento de expresión gráfica de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Granada.

**Resumen**

Las ventas y posadas constituyen un tipo de arquitectura fundamental en la historia de las comunicaciones de España pues son el reflejo del modo de vida y de la organización del territorio hasta el siglo XIX. En la actualidad, muchas de estas construcciones han desaparecido o se encuentran en peligro de hacerlo. No obstante, el estudio de la cartografía del XIX nos ha permitido proceder a su localización con el fin de contribuir al conocimiento y puesta en valor de estas construcciones auxiliares a los caminos, que forman parte del Patrimonio Cultural y de la obra civil de este país.

**Palabras clave:** Ventas. Posadas. Caminos. Patrimonio. Cartografía. Siglo XIX.

**Abstract**

Guesthouses and inns are an essential type of architecture for the history of road communications in Spain since they reflect the lifestyle and organization of the territory until the 19th century. Nowadays, many of these buildings have disappeared or are endangered. However, the study of 19th century cartography has enabled us to locate them in order to contribute to the knowledge and appreciation of these auxiliary buildings to the roads, which are part of the Cultural Heritage and civil works of this country.

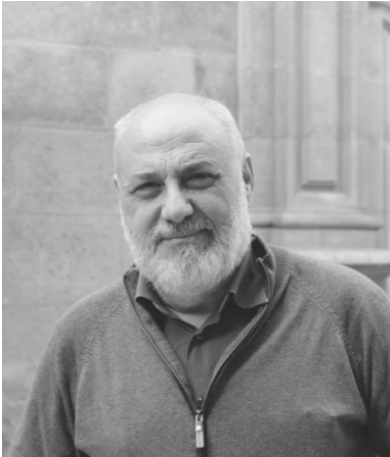
**Keywords:** Guesthouses. Inns. Roads. Heritage. Cartography. 19<sup>th</sup> century.



### **Rosario Baños Oliver**

Arquitecta por la Universidad Politécnica de Valencia (2006-2012) y Máster en Patrimonio Arquitectónico por la Universidad Politécnica de Cartagena (2012-2013). Actualmente cursa el doctorado en Arquitectura y Tecnología de la Edificación de la Universidad Politécnica de Cartagena con la tesis doctoral "Ventas, posadas y mesones en la Región de Murcia", tesis que ha recibido una beca de investigación por parte de la Fundación Juanelo Turriano. Ha publicado varios artículos y ha colaborado como ponente en jornadas y congresos con aportaciones al patrimonio arquitectónico de la Región de Murcia.

Contacto: [rosarioba@coamu.es](mailto:rosarioba@coamu.es)



### **Juan Carlos Molina Gaitán**

Arquitecto, historiador del arte y arquitecto técnico. Master en Restauración Patrimonial. Ha realizado numerosas obras de restauración y conservación en monumentos, principalmente en la Región de Murcia. Imparte docencia en las asignaturas de Patrimonio Arquitectónico de la Escuela Superior de Arquitectura y Edificación de la UPCT. Su tesis doctoral se centra en la conservación de la Catedral de Murcia durante el siglo XX.

Contacto: [juanc.molina@upct.es](mailto:juanc.molina@upct.es)



### **Isabel Bestué Cardiel**

Arquitecta en la especialidad de Arquitectura y Restauración de Monumentos por el Master Internacional en Roma: "Restauro architettonico e recupero edilizio, urbano e ambientale". Su trabajo se dedica a la restauración del Patrimonio Cultural, llevado a cabo en monumentos como la Alhambra de Granada, Villa Adriana y Ostia Antica en Roma, Itálica en Sevilla y en numerosos edificios históricos de otras ciudades españolas.

Contacto: [ibestue@gmail.com](mailto:ibestue@gmail.com)

## 1.- Introducción

Las ventas y posadas fueron, a lo largo de los siglos, los lugares de descanso de los viajeros, definiendo así los diferentes itinerarios ya que servían de apoyo a los precarios caminos que discurrían por el país. Es por ello por lo que conforman una tipología arquitectónica imprescindible en el desarrollo y evolución de la red viaria española. Sin embargo la modernización de los medios de transporte y de la propia red, dejó en completo desuso dichas edificaciones, lo que llevó a su abandono y posterior deterioro. No obstante, su valor arquitectónico y su evidente trascendencia a lo largo de la historia de las infraestructuras viarias de España ha hecho que se considere que deban estar incluidas dentro del Patrimonio Cultural y de la Ingeniería de este país.

La historia de las travesías españolas estuvo en principio ligada a las vías naturales que basaron su configuración en el relieve y el clima del país: los barrancos, ramblas y valles de los ríos del sureste español han sido utilizados desde la prehistoria como pasos naturales. Concretamente, en esta zona, la escasez de las precipitaciones en la mayor parte de sus comarcas facilitaba su aprovechamiento como caminos, ya que tan sólo se convertían en cauces fluviales durante pocos días al año. Sin embargo, el clima era otra complicación más en la jornada de viaje. El desplazamiento por la mayor parte de aquellos caminos de la geografía española se veía afectado por el barro y por las lluvias cuando hacía mal tiempo y por el sofocante calor, la carencia de agua y la pobreza de cobertura vegetal en la estación seca, haciéndolo muy penoso.

Fue durante la romanización cuando se produjo la construcción de las grandes vías de comunicación de la península y, tras la caída del Imperio Romano, a lo largo de la Edad Media, éstas calzadas continuaron utilizándose, a pesar de la lenta degradación que sufrieron. Las malas condiciones de los caminos tornaban duro y difícil el trayecto: se transitaba por caminos de tierra con escasa anchura por los que apenas podían discurrir dos carruajes; siendo incluso algunas vías imposibles de atravesar, ni siquiera a pie (Chacón, 1979: 61-62). Los viajes se interrumpían además por numerosos inconvenientes: la ausencia de puentes hacía que los carros fueran arrastrados por los cursos fluviales y lo escarpado de los caminos provocaba con frecuencia la caída de viajeros al vacío en los riscos<sup>1</sup>.

A estas dificultades había que añadir los numerosos riesgos que tenía que afrontar el viajero: accidentes ocasionados por el mal estado de la vía, enfermedades y la inseguridad que provocaban las continuas incursiones de ladrones y bandoleros en los caminos españoles, que eran casi una constante (Chacón, 1979: 61).

## 2.- La aparición de las ventas y las posadas

Debido a estas dificultades, se fueron creando a lo largo del recorrido una serie de infraestructuras, tales como pozos, aljibes o fuentes provistas de abrevaderos para el refresco de los animales, que son frecuentes en los alrededores de los caminos, y los paradores para carros y corrales para bestias, que aparecen en las villas. Surgen también los albergues, ventas y posadas para viajeros, donde las gentes y las bestias podían

---

<sup>1</sup> Tal era el estado del camino en algunos puntos, que era frecuente que el caminante eligiera la vía cuyo relieve, suelo y conservación permitiera realizar un viaje más cómodo, aunque fuera el trayecto más largo (A.A.V.V., 1989: 227).

hallar alimento y reposo, ya que la larga duración del viaje entre dos poblaciones les confería una especial importancia (A.A.V.V., 1989: 231-232).

Las primeras referencias a establecimientos vinculados al camino datan de la época íbera en la que se construyeron grandes santuarios situados estratégicamente junto al camino en las rutas tradicionales o con singularidades topográficas. Tenían una doble finalidad: servir de referencia y dar cobijo a los viajeros, como posteriormente lo harán las ventas y posadas, y agradecer a la deidad haber llegado a salvo, tras recorrer rutas colmadas de peligros (A.A.V.V., 1989: 89-90).

Posteriormente los romanos establecieron un importante sistema de comunicaciones con un servicio de correos y postas perfectamente estructurado, sistema que contaba con tres clases de estaciones en el camino: la "mutatio", la "mansio" y la "statio".

“La mutatio es un albergue destinado al cambio de carruaje situado cada 5-12 MP<sup>2</sup>, la mansio es un asentamiento permanente. Un día de viaje (6 a 8 mutaciones) separa dos mansiones. Por último, la statio es una residencia, un albergue” (García, 2008: 164).

Las “mutationes” eran construcciones que estaban dotadas de cuadras para el cambio de tiros y sillas, estaban al servicio del correo. Se las podría considerar las predecesoras de las casas de postas mientras que las "mansiones" lo serían de las ventas. Las “stationes”, en cambio, eran puestos de vigilancia militar con el fin de proteger el camino de bandoleros (González, 2008: 167). Todas estas construcciones estaban dotadas de víveres y servicios para los caballos, poseían un gran patio, habitaciones para los viajeros así como cuadras y establos. Su uso estaba limitado casi exclusivamente a funcionarios, militares romanos y hombres de negocios.

En el mundo islámico también era frecuente la existencia de construcciones destinadas al albergue y alimentación de los viajeros (A.A.V.V., 1989: 161). Los árabes jalonaron sus vías con *manziles*, ventas donde hallar reposo y descanso al final de cada *marahil*, de cada jornada de viaje (González, 2008: 244). En las poblaciones edificaron “*al-fundaq*<sup>3</sup>”, posadas que disponían de un patio interior con una fuente con alberca para dar de beber a las bestias (González, 2008: 245). En los reinos cristianos también había muchas posadas y hospederías a lo largo de los caminos, sobre todo en los más transitados por comerciantes y peregrinos, como el Camino de Santiago (González, 2008: 246).

Hasta el siglo XVIII no todos los caminos eran aptos en su totalidad para que transitaran carruajes por ellos. Existían puntos en los que el mal estado de la vía o la complejidad de la orografía, hacían imposible que pasara un carro por ellos. Esos tramos eran los puntos donde era indispensable que existiera un edificio de apoyo en el que poder dejar el carro y cargar la mercancía a lomos de mulas, que podían ser alquiladas en el mismo lugar, hasta que se podía volver a descargar la mercancía, en otro área de descanso, y continuar el trayecto con otro carro. Estas estaciones o edificios de apoyo eran las ventas (García, 2008: 172).

<sup>2</sup> MP: “millae passus” en latín, unidad de medida romana que equivalía a la distancia recorrida con 1.000 pasos, 5.000 pies y 1.478,5 metros (González, 2008: 114).

<sup>3</sup> "Al-fundaq" en castellano significa fonda o alhóndiga. Además de proporcionar alojamiento, el patio de estas construcciones era el lugar donde se producía la compraventa de las mercancías (A.A.V.V. 1997:85-86).



Ilustración 1. Fotografía de 1956 de la Venta de El Puerto de la Mala Mujer, Cieza (Murcia), situada en el puerto de montaña del que toma su nombre. Hoy desaparecida. Archivo General de la Región de Murcia. Signatura: FOT\_POS,21/13.

Además de en estos puntos estratégicos, las ventas y posadas se situaban en los cruces de caminos de cierta entidad y dispuestas a determinadas distancias unas de otras. Todo viaje que requiriese más de una jornada hacía necesario un lugar para el descanso y refresco de los viajeros y, sobre todo, de sus animales, de ahí la necesidad de ubicarlas a una menos de una jornada de viaje. Las bestias, encargadas del tiro de los carros y del transporte de mercancías; constituían el motor de sangre, el medio de transporte que necesitaba de un establecimiento en el que poder llevar a cabo el relevo de tiros, un lugar donde poder cambiar los exhaustos animales por otros en buen estado y así continuar con el viaje.

En el siglo XVI surgen los viajes por posta. Las postas eran estaciones dispuestas a lo largo de los principales caminos con la finalidad de que las noticias del reino, el correo real, llegara lo más rápido posible a la Corte. Se ubicaron en edificios de nueva planta o en posadas y ventas existentes, de ahí que algunas de estos edificios tuvieran una doble función, la de posada y la de posta, y que coincidiera en la misma persona la figura del ventero y la del maestro de postas (García, 2008: 171).

La "Guía de Postas y Travesías de España" de Bernardo Espinalt, publicada en 1794, señala las rutas o carreras que parten desde la Capital del Reino marcando las leguas que hay entre las múltiples paradas. Asimismo, señala los precios que había que pagar por la licencia necesaria para correr la posta, calculada según los caballos o animales alquilados y leguas recorridas.



Fue a partir del siglo XVIII cuando el gobierno tomó conciencia de la importancia y necesidad de un sistema racional y funcional de caminos y comenzó su modernización. Esto se tradujo en un aumento de los viajes y del tráfico de mercancías, incrementando el número de posadas y de ventas y provocando a su vez la competencia entre ellas (García, 2008: 181). Además, estos establecimientos eran también el lugar de parada de la diligencia:

“Los relevos de caballos se hacían cada diez o doce kilómetros, en las ventas situadas para el caso, donde se encontraban dispuestos los caballos de relevo, avisados con antelación por medio de un toque de trompeta, llamada cuerna. El tiempo gastado en el desenganche y enganche de caballos, que era breve, se aprovechaba por los viajeros para el descanso y refrigerio de sus cansados cuerpo” (Sala, 1972: 172).

La aparición de esta tipología de equipamiento viario fue, en definitiva, consecuencia de la necesidad de hacer un alto en el camino en el transcurso de un viaje, para tener un lugar donde poder descansar y guarecerse de las inclemencias del tiempo y poder parar y alimentar a las bestias. En el siglo XIX, además, surge una nueva razón para el emplazamiento de estas estaciones de descanso: la llegada y el florecimiento del ferrocarril propiciaron la aparición de estas construcciones en los lugares donde éste tenía parada.

### 3.- Los caminos de Granada al levante peninsular

La ruta de Levante utilizó durante siglos, sin apenas variaciones, el antiguo trazado romano, la antigua Vía Augusta (A.A.V.V., 1989: 159). Partiendo de Granada, y tras atravesar la Sierra de Huétor, trcurría por Guadix y Baza hasta alcanzar Vélez Rubio. Una vez allí, el viajero del siglo XIX tenía dos itinerarios posibles. Podía llegar hasta Murcia por el viejo camino de herradura, que pasaba por Xiquena, Lorca y continuaba hasta Murcia o Cartagena. Era la ruta más corta, pero a su vez la más complicada, al presentar un pésimo estado, lleno de dificultades (Lentisco, 1997: 92).

El segundo tramo alternativo era más moderno<sup>4</sup>. En esta ruta se descendía desde Vélez Rubio, a través de los Llanos de Viótar, la rambla de los Vélez y posteriormente la rambla de Nogalte, hasta Lumbreras desde donde se continuaba hasta Lorca (Lentisco, 1997: 92). En general, los viajeros criticaban duramente esta ruta de viaje en sus escritos y en sus diarios de viaje, como bien hizo el viajero francés Jean Peyron en 1772:

“De Lumbreras a Vélez Rubio hay caminos horribles, se hacen cerca de cinco leguas sobre una rambla o torrente; es la Rambla de Nogalte; no teniendo otra perspectiva nada más que la de los desiertos, rocas peladas, y estando rodeado de altas montañas que, pronto, en invierno, están cubiertos de nieve” (Lentisco, 1997: 90).

El camino continuaba desde Lorca hasta Murcia por el “Camino de Granada”<sup>5</sup> y en el caso de los viajeros que se desplazaban hasta el reino de Valencia, continuaban por el camino que comunicaba con Alicante pasando por Orihuela.

<sup>4</sup> Los primeros testimonios de este camino datan de mediados del siglo XVIII (Lentisco, 1997: 92).

<sup>5</sup> En las minutas cartográficas de finales del XIX, en los planos donde se comienza a poner nombre a los caminos, aparece grafiado como "Camino de Granada a Murcia" o "Carretera de Granada a Murcia".

Además de las rutas anteriores, surgió un nuevo itinerario de viaje entre los reinos de Valencia y Granada, conocido como el “Camino de los Valencianos”, que ya en el siglo XIII comunicaba ambos reinos por el interior de la Región de Murcia y que partía de Cúllar de Baza hasta Galera, pasando por Huéscar y la Puebla de Don Fabrique, donde se adentraba en territorio murciano por Caravaca de la Cruz, Calasparra, Jumilla y Yecla hasta llegar a tierras alicantinas<sup>6</sup>.

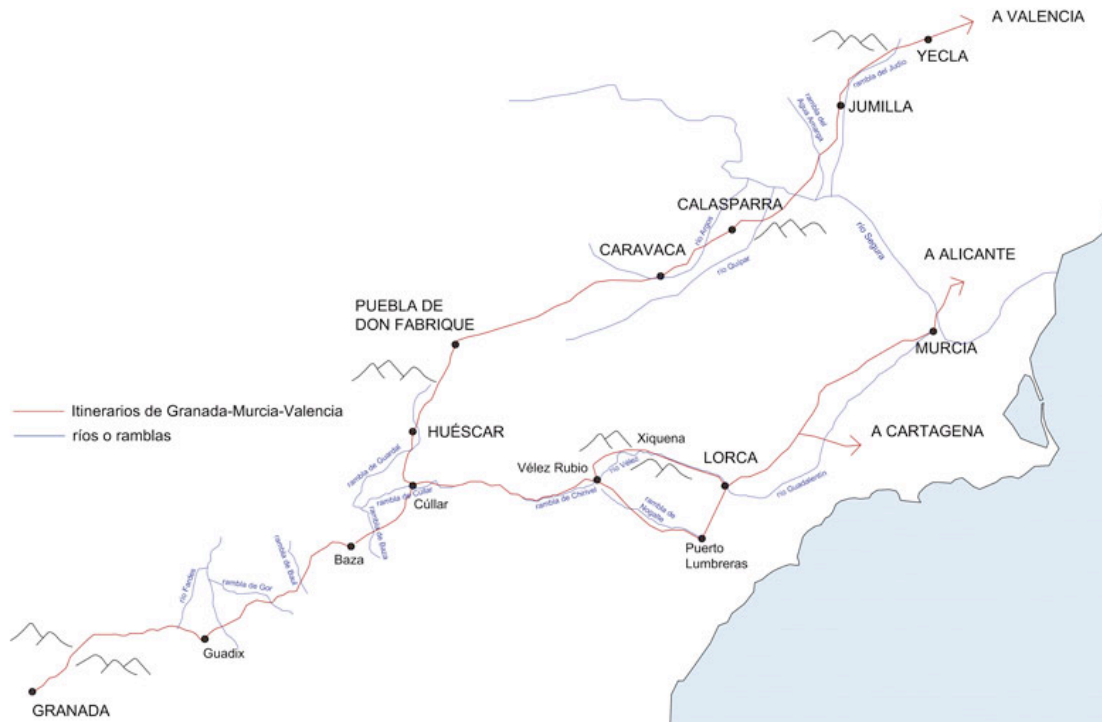


Ilustración 2. Mapa de los posibles itinerarios de acceso a Murcia desde Granada. Elaboración propia.

A finales del siglo XVIII y durante el XIX, se comenzaron a realizar modificaciones y mejoras en los puntos más conflictivos de los caminos, abriéndose nuevas rutas. Sin embargo, en los libros de los viajeros extranjeros que a menudo transitaban por estos trayectos, la alusión a la precariedad y a las pésimas condiciones de estos caminos será una constante<sup>7</sup>.

John Carr comentaba en 1809 que el camino de Murcia a Granada era montañoso e incómodo<sup>8</sup>. En 1830 lo corroboraba el viajero escocés Henry David Inglis quien narra que:

<sup>6</sup> Villuga, en su "Repertorio de todos los caminos de España" de 1546, recoge este itinerario y señala que "ay de Granada a Valencia LXXV leguas" (A.A.V.V., 1989: 173).

<sup>7</sup> Según relata Montes (2015), la ruta de Murcia a Granada se cortaba en Lorca, ciudad en la que los viajeros tenían que ingeniárselas para llegar a Baza, donde se reiniciaba la diligencia, coche o carruaje tirado por varios caballos que hacía la ruta regular entre poblaciones con un itinerario fijo.

<sup>8</sup> Afirma que el tramo de Puerto Lumbreras a Vélez Rubio era especialmente malo; las cinco leguas de distancia que separan ambas poblaciones se hacían por un "lecho seco de un torrente invernal cuyos lados, rocas horribles y terriblemente feas se levantan a considerable altura" (López-Burgos, 2001: 81).

“cuando el tiempo está lluvioso es imposible viajar a Murcia (...) una cadena con las montañas más desérticas que yo hubiera atravesado en toda mi vida se extiende hacia el este; éstas son las montañas que separan Granada de Murcia. El paso a través de ellas es de 22 millas de largo; y en toda esta distancia no hay ni una sola casa. No se hace por una carretera, ni siquiera por una vereda, sino por el lecho de un torrente que atraviesa estas montañas; y este lecho, durante las primeras 8 millas, no tiene más de seis pies de altura y está lleno de rocas enormes, que fuerzan al viajero a ir andando” (López-Burgos del Barrio, 2001: 81).

Además de la lentitud del viaje debido al deplorable estado del camino, se añadía la inseguridad del viaje, pues era habitual ser asaltado en algún punto del trayecto. La ruta de Lorca a Granada gozaba de especial mala fama, por lo que los viajeros debían trasladarse en expedición, que provocaban largas esperas en ocasiones, o bien arriesgarse a hacer el camino sin protección (A.A.V.V., 1989: 213).

Sin embargo, a pesar de las críticas, algunas excepciones matizaban esas opiniones, como en el caso de John Carr, en 1809, que relataba que algún tramo corto, como el de Librilla a Murcia, en el camino de Granada, resultaba “extraordinariamente bueno, entre una campiña de hermoso paisaje” (A.A.V.V., 1989: 302).

Todas estas rutas y las diferentes edificaciones e infraestructuras que las jalonaban, destinadas al avituallamiento y descanso de los viajeros, compusieron un importante conjunto de elementos que, a pesar de formar parte fundamental de la historia del transporte y las comunicaciones, carecieron durante mucho tiempo ante la sociedad de cualquier valor patrimonial. No es hasta el final del siglo XX, con la evolución del concepto de Patrimonio Cultural, cuando se comienzan a ponderar estas redes de transporte, iniciándose en nuestro país los primeros e interesantes esfuerzos de protección e investigaciones de esta rica y olvidada faceta de nuestro patrimonio, como prueban los estudios y trabajos realizados en la Comunidad Valenciana llevados a cabo por los profesores Juan Piqueras y Carmen Sanchís (2006).

Con este nuevo criterio, se trabaja actualmente en una línea de investigación<sup>9</sup> sobre dichas construcciones en el sureste español que tiene como objetivo la puesta en valor de las mismas, mediante el análisis y la documentación de sus aspectos morfológicos, compositivos, constructivos y sus relaciones con la sociedad del momento. Igualmente se realiza un inventario de las ventas y posadas anteriores al siglo XX, que aún se conserven en la Región de Murcia con la finalidad de que sirva como instrumento técnico previo destinado a la toma de medidas de protección y catalogación de alguna de estas construcciones. Este artículo pretende servir de apoyo a estos trabajos y con ello al conocimiento de ese patrimonio olvidado que forma parte del Patrimonio Cultural y de las obras públicas.

#### 4.- Las ventas en la cartografía histórica

Desde tiempos inmemoriales, el ser humano ha precisado de mapas y planos para la representación y la posterior transmisión de datos para los viajes, la navegación, el

---

<sup>9</sup> En concreto, la tesis doctoral de Rosario Baños Oliver, que lleva por título *Ventas y posadas en la provincia de Murcia*, tesis becada por la Fundación Juanelo Turriano.

reparto territorial o el establecimiento de caminos. Sin embargo, no fue hasta el siglo XVIII cuando se comenzó a potenciar los mapas topográficos, sobre todo con fines militares, donde poder recoger y recopilar las relaciones geográficas, censos y catastros (García-Pulido, 2016: 243).

No obstante a su valor, estas fuentes cartográficas junto con los cuadros, los grabados, los dibujos y otras fuentes no verbales tuvieron a menudo una consideración menor frente a otros testimonios, debido, quizás, a las dificultades de su interpretación o la localización de las mismas (Chías y Abad, 2008:79).

Pese a esto, la cartografía histórica es una fuente documental importantísima puesto que proporciona información muy valiosa sobre el territorio que representa. Son de especial interés los mapas de los siglos XVIII y XIX que, por su nivel de detalle, informan sobre la trayectoria de los caminos, los itinerarios de viaje y sobre la ubicación de los mojones del término, de las minas, los molinos; advirtiendo también de la existencia de balsas y abrevaderos, manantiales, de pozos de nieve; y retratando la situación de cortijos y casas de labor, casillas de peones camineros, ermitas, casas forestales, corrales de ganados y fábricas hoy ya desaparecidas. Constituyen una excelente herramienta para el estudio de la geografía, de la evolución y crecimiento de las poblaciones y del patrimonio monumental, pues señalan incluso el estado en el que se encuentran algunos bienes patrimoniales asociados al territorio. Y, por supuesto, informan sobre la existencia y ubicación de aquellas poblaciones y ventas donde poder efectuar un alto en el camino por lo que, para la realización de esta investigación, ha sido imprescindible, el análisis y estudio de la cartografía histórica más relevante que incluyeran los itinerarios de viaje de Granada al Levante peninsular.

134

Pero debido al considerable número de mapas y planos que describen los caminos españoles, ha sido necesario acotar el marco espacio-temporal en el estudio de las ventas y las posadas del Sureste. Así pues, se han fijado como ámbito de estudio los caminos que se dirigían de Granada al Levante peninsular, enmarcados en el siglo XIX por ser la época de mayor esplendor y proliferación de estas construcciones. Nuestro trabajo se centra, principalmente, en el análisis de los mapas y trabajos realizados por el ejército y en las minutas cartográficas previas al Mapa Topográfico Nacional. Respecto a estos últimos se trata en realidad de borradores de campo, efectuados para la realización del Mapa Topográfico, manuscritos en papel a escala 1:25.000 y en los que abundan los tachones, las anotaciones a lápiz y las manchas y roturas. La rigurosidad y precisión de estos planos, indispensables tanto por su utilidad en el ámbito militar como en las tareas de modernización de las vías de comunicación y las obras públicas, ha permitido ubicar y conocer cuántos establecimientos, ventas, ventorrillos, paradores y postas se hallaban junto a los caminos de Granada a Murcia<sup>10</sup>.

Este tipo de construcciones se sitúan siempre junto al camino por lo que el elemento de referencia a la hora de ubicarlas en la orografía actual, ha sido el itinerario de las vías en las que se sitúan<sup>11</sup>. No obstante, la existencia de nuevos trazados, que en ocasiones modifican sustancialmente la traza del camino primigenio, pueden producir confusión a

<sup>10</sup> Del mismo modo señalan los perímetros de los municipios, los caseríos y construcciones aisladas, la hidrografía, los caminos públicos y las masas de cultivo de extensión superior a 10 hectáreas (Aristegui, 2015: 188-189).

<sup>11</sup> La rotulación del nombre de los caminos, hacia dónde se dirigían, así como la exactitud de su trazado en estos planos que es, sorprendentemente, muy similar al actual y la ubicación de las poblaciones cercanas han permitido conocer la situación de estas construcciones.

la hora de emplazar estas hospederías. De ahí la necesidad de comparar, mediante los mapas históricos y la sucesión de las ortofotos realizadas en los diversos vuelos aéreos a lo largo de los siglos XX y XXI<sup>12</sup>, el estado actual de las vías de comunicación con las del siglo XIX. De esta manera se puede llegar a conocer la ubicación de dichas hospederías y después realizar una visita de campo con el fin de comprobar su pervivencia y estado de conservación.

Otra herramienta que permite completar y contrastar la información obtenida en la cartografía consultada, son los extensos diccionarios geográficos publicados en el siglo XIX con el fin de conocer y registrar el territorio<sup>13</sup>. Entre todos ellos, por ser el más completo y desarrollado, destaca el "Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico" de Pascual Madoz, publicado en 1850. También es de sumo interés el "Diccionario Geográfico y Estadístico de España y Portugal, elaborado por Miñano entre los años 1826 y 1829.

Por sus especiales características, merece mención aparte otro conjunto de mapas que informaban de las hospederías que jalonaban las calzadas y señalaban los caminos y las rutas de viaje: las guías de caminos y postas. Destaca el "Mapa de las carreras de postas de España" que incluye las poblaciones o lugares donde existen postas, sean villas o ventas, realizado por Bernardo Espinalt en 1804.

Igualmente, otros documentos que tienen cabida en este apartado son los grabados realizados durante el siglo XIX por los viajeros españoles y extranjeros que recorrieron el camino de Granada hacia el Levante español. Estos personajes solían portar un diario en el que dejaban testimonios de aquellos lugares que visitaban, ilustrando cuáles eran los itinerarios más transitados y el estado en el que se encontraban. En ocasiones, acompañaban sus diarios con mapas de los lugares, accidentes orográficos y los caminos por los que, penosamente, transitaron durante los siglos XVIII y XIX. Otras veces emprendían el viaje con la finalidad de graficar la geografía y así poder realizar, posteriormente, mapas y planos de la zona.

---

<sup>12</sup> Sobre todo con las ortofotos históricas de los vuelos norteamericanos de los años 1945 y 1956, que son lo que cubrieron el territorio español por completo por primera vez.

<sup>13</sup> Estas publicaciones incluían, por orden alfabético, las ciudades, pueblos, aldeas y caseríos que componían el territorio español. Se trata de publicaciones que recogen en su recopilación los lugares que eran "ventas", de ahí la necesidad de consultarlas.



Ilustración 3. Plano de la zona de los Vélez, trazado en 1774 por el abad Antonio José Navarro a requerimiento del cartógrafo Tomás López. "El señor en sus estados: diario de viaje de D. Antonio Álvarez de Toledo, X Marqués de los Vélez, a sus posesiones de los reinos de Granada y Murcia (octubre, 1769 - enero, 1770)".

136

Específicamente, para la zona de estudio, se ha contado con las inspecciones de reconocimiento llevadas a cabo por los dueños de estos territorios. Ejemplo de ello es la realizada por el X Marqués de los Vélez, el ilustrado D. Antonio Álvarez de Toledo, quien en la segunda mitad del siglo XVIII visitó sus propiedades de Murcia y Granada y proporcionando noticia de éstas en su diario de viaje<sup>14</sup>. Durante el viaje se alojó en algunos de los mesones y ventas que encontró en su camino, tomando nota de las incomodidades y falta de servicios que ofrecían.

#### 4.1. Datos obtenidos tras el análisis de la cartografía histórica del XIX

La primera referencia cartográfica del XIX, en relación con las ventas en el camino de Granada a Murcia, proviene del "Mapa de las carreras de postas de España" publicado en 1804 por Bernardo Espinalt. En él se señalan como paradas de postas, en el itinerario de Granada a Murcia, Diezma, Guadix, Gor, Baza, Cúllar, Las Vertientes, Los Vélez y, ya en territorio murciano, la Venta del Río, Lorca, Totana y Librilla, donde se encontraba la última casa de postas antes de llegar a Murcia.

La siguiente publicación que pertenece a la cartografía militar, es el "Mapa de parte del Reyno de Granada por levante en la que se manifiestan las carreteras y demas caminos

<sup>14</sup> Tomó apreciaciones sobre la calidad de los edificios que se encontraban en los pueblos de sus estados así como de su belleza o la necesidad de reformarlos (Díaz y Lentisco, 2006: 21).

que desde el Reyno de Murcia entran en el, y sirve para indicar que Huescar y Velez el Rubio son los dos puntos en donde se cruzan dichas carretas, y los unicos que pueden terminar la linea de Puestos fuertes del confín de la Andalucia, y servir al mismo tiempo para la defensa particular de este Reyno por levante” realizado en 1809 por el ejército español. Se trata de un plano manuscrito en tinta negra, y coloreado en acuarela, que define con precisión el camino de Granada al Reino de Murcia y otros caminos secundarios. Además de grafiar las poblaciones, la orografía y la hidrografía más importantes de la zona, en este plano se señalan, con una simbología diferente a la empleada para señalar las poblaciones, las ventas que jalonaban el camino. La primera que ubica es la Venta de Gor y cercana a ella, la de Baúl. Tras éstas, a unas siete leguas, se representa como lugar de parada las Vertientes y, a un par de leguas de distancia, está situada la posada de Chirivel, último lugar de descanso según este mapa hasta entrar en el Reino de Murcia, donde cercana a la frontera está la Venta del Río o Venta Nueva.

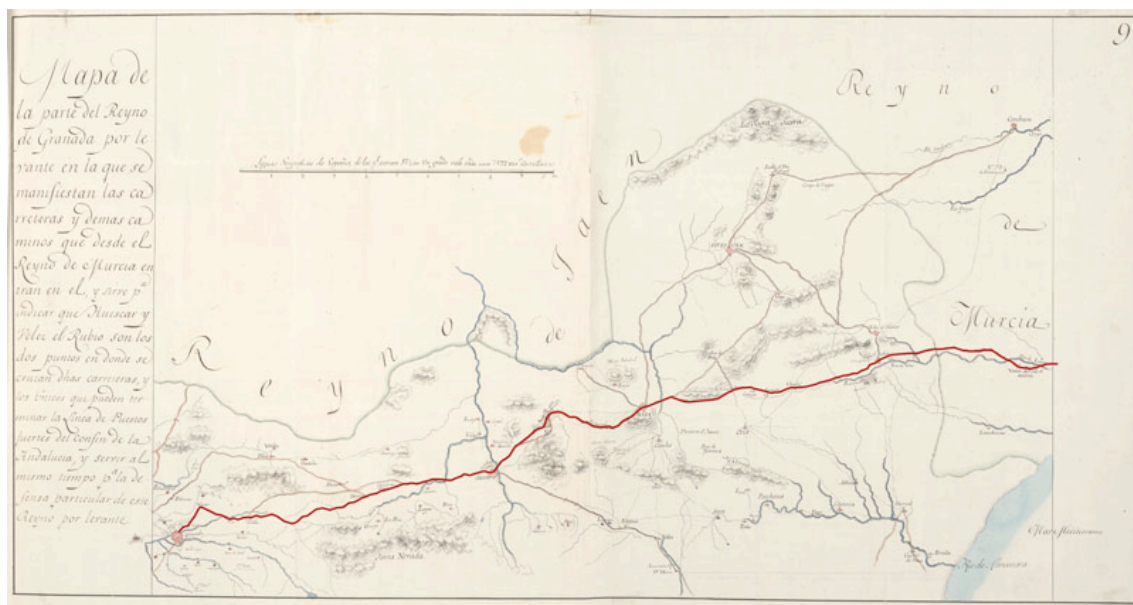


Ilustración 4. "Mapa de parte del Reyno de Granada por levante en la que se manifiestan las carreteras y demas caminos que desde el Reyno de Murcia entran en el, y sirve para indicar que Huescar y Velez el Rubio son los dos puntos en donde se cruzan dichas carretas, y los unicos que pueden terminar la línea de Puestos fuertes del confín de la Andalucia, y servir al mismo tiempo para la defensa particular de este Reyno por levante". Se grafia el camino principal de Granada a Murcia. <http://www.bne.es/>. Signatura: Ar.G-T.6-C.2-193(1). En rojo se señala los dos itinerarios de Granada a Murcia, el de Xiquena y el de Lumbreras. Editado por la autora.

En este mapa es reseñable que no se marque ninguna venta o posada entre Granada y la Venta de Gor, pues la distancia que los separa y la dificultad del camino hacían inviable que el trayecto se pudiera realizar en una jornada de viaje<sup>15</sup>. Tampoco señala ninguna hospedería en el camino conocido como "el de los valencianos". Esta carencia de información queda resuelta en el "Mapa geográfico de la frontera de los reinos de Andalucía" publicado en julio del mismo año que el anterior y en el que, además de las ventas y posadas señaladas en el mapa de carreteras, se ubica la Venta del Molinillo, en

<sup>15</sup> Aunque no lo grafie, probablemente siguiera existiendo las casas de postas ubicadas en Diezma y Guadix que señaló Espinalt en su mapa de carreras de postas.

la Sierra de Huétor, y la Venta de la Junquera, en el camino de los valencianos, justo en la frontera con el Reino de Murcia.

Un año después el Cuartel General de Elche publica un “Plano croquis que comprende el Reino de Murcia y parte de los de Jaén, Granada y Valencia” que incluye los establecimientos recopilados en los mapas de 1809 y aportan nuevos ventorrillos y ventas ubicadas en caminos secundarios.

No será hasta 1836 cuando se vuelva a aportar nuevos datos de estas construcciones, a partir de los trabajos realizados por el cartógrafo Auguste Henri Dufour para el Atlas Nacional de España. En él incluye el mapa de “Andalucía con sus nuevas divisiones” y el mapa de “Murcia con las nuevas divisiones”, éste último de 1849. Ambos formalizan un trabajo complejo y preciso donde aparecen grafiadas dos nuevas ventas en la frontera entre los reinos de Granada y Murcia, además de las recopiladas en los trabajos anteriores aunque algunas aparecen como lugares y no con el topónimo de venta como es el caso de las Vertientes. Que haya tres lugares de parada y fonda en la frontera entre ambos reinos parece apuntar la dificultad de ese tramo del camino, que era tal que hacía necesaria su presencia.

En 1847 Alabern. y Maboia grabaron el mapa de las “Provincias de Granada y Almería”, recopilando algunas de las ventas ya señaladas. Una nueva aportación la realiza la serie de planos producida por el cartógrafo y militar Francisco Coello para su "Atlas de España y sus posesiones de ultramar"; en el mapa de Almería, fechado en 1855, que incluye un nuevo topónimo de venta en territorio murciano y junto a la frontera, la de Montolón, en el tramo de Vélez Rubio a Lumbreras y junto a un "acueducto de madera". Poco después, en 1865, se publica el Mapa Militar Itinerario de España, que fue el primer mapa oficial del país (Martín, 2002:294), que incluye un nuevo parador en el camino de Granada a Murcia: Venta Quemada, entre Cúllar y Las Vertientes<sup>16</sup>.

En 1881, el Depósito de la Guerra publica el “Mapa itinerario del distrito militar de Granada” donde señala, empleando diferentes grafismos, carreteras, carreteras en construcción, caminos carreteros, de herradura, sendas o la línea del ferrocarril<sup>17</sup>. En este plano aparece otra vez una nueva venta, la Venta del Álamo, entre Guadix y Gor.

<sup>16</sup> Aparecen también el Entredicho y El Moral en el camino de la Puebla de Don Fabrique a Caravaca, el “camino de los valencianos”, lugares que en planimetría posterior se grafian como ventas.

<sup>17</sup> Del mismo modo, aparece un grafismo diferente para marcar elementos de la hidrografía, ríos, arroyos o canales, y las poblaciones.



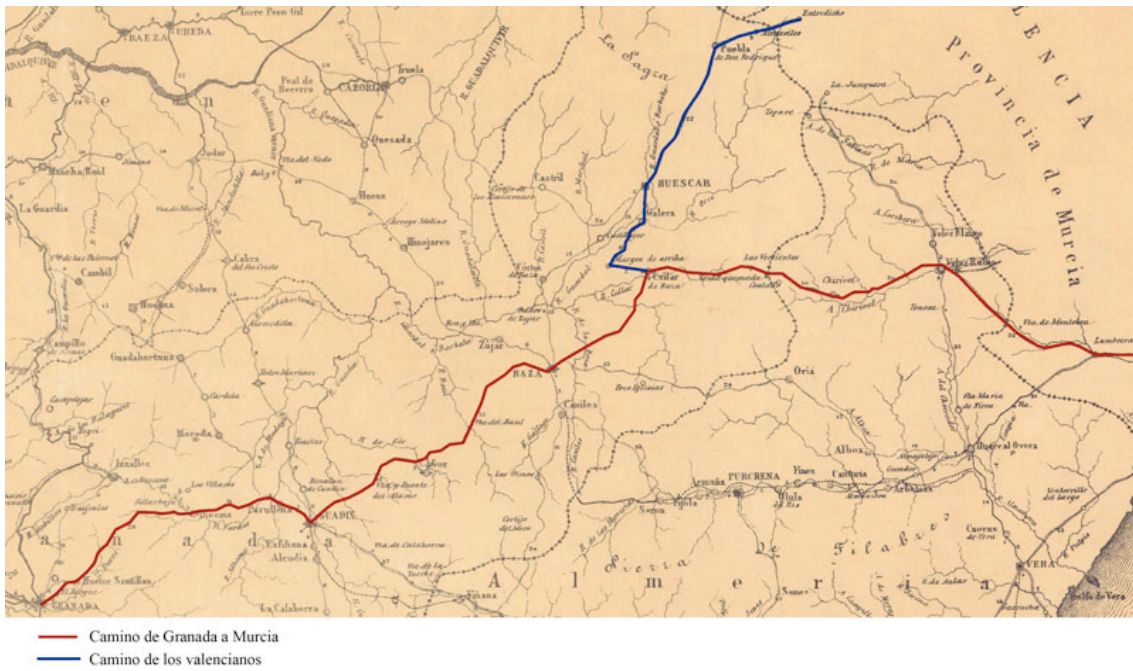


Ilustración 5. Extracto del Mapa Militar Itinerario de España, donde se pueden leer los itinerarios de Granada a Murcia, editado por la autora. <http://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?id=434680>. Signatura: A-10113.



Ilustración 6. Mapa de los itinerarios de acceso a Murcia desde Granada, con las ventas que señala la cartografía consultada. Elaboración propia.

Además de la cartografía histórica ya señalada, otros mapas que aportan una valiosa información sobre las ventas dispuestas en el recorrido de Granada a Murcia son los mapas topográficos realizados a finales de siglo XIX y principios de siglo XX. Es importante destacar que la minuciosidad y el nivel de detalle de estos planos es tal que incluso llegan a graficar el nombre de estas construcciones en un tamaño superior a otros inmuebles. No acontece de la misma manera con las posadas, al ceñirse a graficar los términos municipales sin detallar las poblaciones, que señalan con un polígono<sup>18</sup>.

Sería muy prolijo repasar detalladamente las decenas de hojas estudiadas<sup>19</sup> en las que se grafican los itinerarios de Granada a Murcia anteriormente expuestos. En su estudio se han llegado a contabilizar cuarenta y cinco establecimientos hosteleros, entre ventas y ventorrillos, a las que habría que sumar las numerosas posadas y paradas de postas que se encontraban en las poblaciones que cruzaba el camino y que no incluyen estos trabajos previos<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup> Esto era cometido de los planos de parcelario urbano, mapas confeccionados a escalas 1:1.000, 1:2.000 o 1:5.000 para confeccionar el mapa urbano y donde el nombre de calles, plazas y los nombres de algunos edificios públicos (Aristegui, 2015: 184). Estos planos han permitido conocer la existencia de calles, en poblaciones de cierta entidad, denominadas como Calle Posada o Calle Mesones, lo que apunta a que en ese lugar hubo en algún tiempo una posada o era abundante la existencia de mesones.

<sup>19</sup> Se han consultado casi 250 hojas de las minutas cartográficas.

<sup>20</sup> Información que si aporta los mapas anteriores, al señalar poblaciones como lugar de parada.

**VENTAS EN LOS CAMINOS DE GRANADA A LEVANTE EN LAS MINUTAS  
CARTOGRAFICAS DEL XIX PARA LA ELABORACIÓN DEL MAPA TOPOGRÁFICO  
NACIONAL**

<b>CAMINO DE GRANADA</b>					
Venta	Municipio	Nº plano	Año	Estado Actual	Nivel de protección
Posada de las Paluetas	Granada	180178	1895	Desaparecida	-
Ventorillo de la 1ª del Moro	Granada	180178	1895	Desaparecida	-
Ventorillo de los atajoles	Huétor Santillana	180199	1895	Desaparecida	-
Venta del Molinillo	Huétor Santillana	180198	1895	Ruina	No catalogada
Venta	Purullena	181239	1895	Desaparecida	-
Venta del Chaparral	Gor	181058	1895	Desaparecida	-
Venta de José Ángel	Gor	181058	1895	Buen estado	No catalogada
Venta del Río de Gor	Gor	181058	1895	Muy transformada	No catalogada
Venta de Miguel de Haro	Gor	181058	1895	Desaparecida	-
Venta de los Romanos	Baza	180939	1895	Desaparecida	-
Venta de Perál	Cúllar de Baza	181030	1895	Buen estado	No catalogada
Venta de Camacho	Cúllar de Baza	181030	1895	Ruina	No catalogada
Venta del valenciano	Cúllar de Baza	181007	1895	Desaparecida	-
Venta de Víctor	Cúllar de Baza	181006	1895	Buen estado	No catalogada
Venta Quemada	Cúllar de Baza	181004	1895	Buen estado	No catalogada
Venta de Martín	Chirivel	040094	1898	Desaparecida	-
Ventorillo Pueblo	Chirivel	040323	1897	Buen estado	Catalogados restos arqueológicos
Venta de la Monja	Vélez Rubio	040323	1897	Mal estado	No catalogada
Venta de Diego Lorenzo	Vélez Rubio	040322	1897	Desaparecida	-
Venta de Juan Abadía	Vélez Rubio	040322	1897	Desaparecida	-
Venta de Diego Vides	Vélez Rubio	040322	1897	Desaparecida	-
Venta de la Tía Vicenta, antigua Venta Nueva	Puerto Lambretas	300189 300189	1898	Muy transformada	No catalogada
Venta del Pino	Puerto Lambretas	300189 300166	1898	Ruina	No catalogada
Venta de los Cegamos	Puerto Lambretas	300832	1898	Ruina. Catalogada	Catalogada Grado 3
Venta del Castillo	Lorca	300170	1898	Buen estado	No catalogada
Venta del Río	Lorca	300831	1899	Desaparecida	-
Venta Nueva	Lorca	300172	1899	Muy transformada	No catalogada
Venta del Chicharra	Lorca	300230	1899	Muy transformada	No catalogada
Venta Tomás	Lorca	300230	1899	Muy transformada	No catalogada
Venta del Pozo	Lorca	300230	1899	Desaparecida	-
Venta de Zapata	Totana	300340	1899	Buen estado	No catalogada
Venta de la Aceña	Totana	300340	1899	Buen estado	No catalogada
Ventorillo del Llano	Alhama de Murcia	300038	1899	Desaparecida	-
Venta Vieja	Librilla	300156 300157	1899	Desaparecida	-
<b>CAMINO DE LOS VALENCIANOS</b>					
Venta o Posada	Municipio	Nº plano	Año	Estado Actual	Nivel de protección
Venta de la Rosa	Galera	181055	1896	Buen estado	Catalogado en estado
Venta del Entredicho	Caravaca de la Cruz	300059	1898	Muy transformada	No catalogada
Venta El Moral	Caravaca de la Cruz	300054	1897	En mal estado	No catalogada
Venta Nueva	Caravaca de la Cruz	300054	1897	Muy transformada	No catalogada
Venta en el Mordejo	Caravaca de la Cruz	300058	1898	En mal estado	No catalogada
Venta Casablanca	Caravaca de la Cruz	300058	1898	Muy transformada	No catalogada
Posada de la Estación	Calopuerta	300047	1897	Ruina. Catalogada	Catalogada Grado 3
Posada de la Estación	Calopuerta	300047	1897	Desaparecida	-
Ventorillo del Montañés	Calopuerta	300046	1897	Transformada	No catalogada
Venta de Sebastián Pérez	Jumilla	300136	1897	En mal estado	No catalogada
Venta de Morcillo	Jumilla	300137	1897	Ruina	No catalogada

Tabla 1. Tabla que recoge las ventas que aparecen grafadas, en las minutas cartográficas, a orillas del camino que une Granada con Murcia y Granada con Valencia. Recoge el estado actual de las mismas y el nivel de protección que ostentan. Elaboración propia.

De esas cuarenta y cuatro construcciones, treinta y cuatro establecimientos se encuentran ubicados en el camino principal de Granada a Murcia, veintiuno en territorio andaluz y las trece restantes en la Región de Murcia. En el “camino de los valencianos” se han registrado once ventas, sólo una de ellas se ubica en distrito andaluz.

Sin lugar a dudas, el área que mayor número reúne de este tipo de establecimientos es la zona de Vélez Rubio y Lorca. En este tramo del camino se ubicaban veintitrés de estas edificaciones, quizá por ser lugares fronterizos y también por la complejidad del terreno por el que tenían que discurrir.

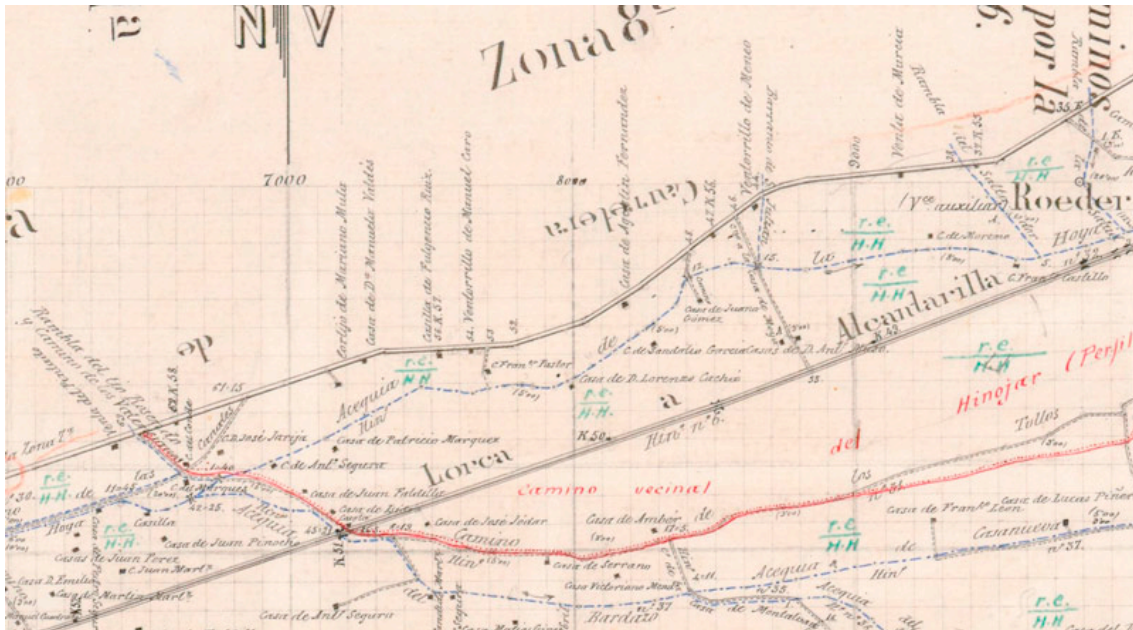
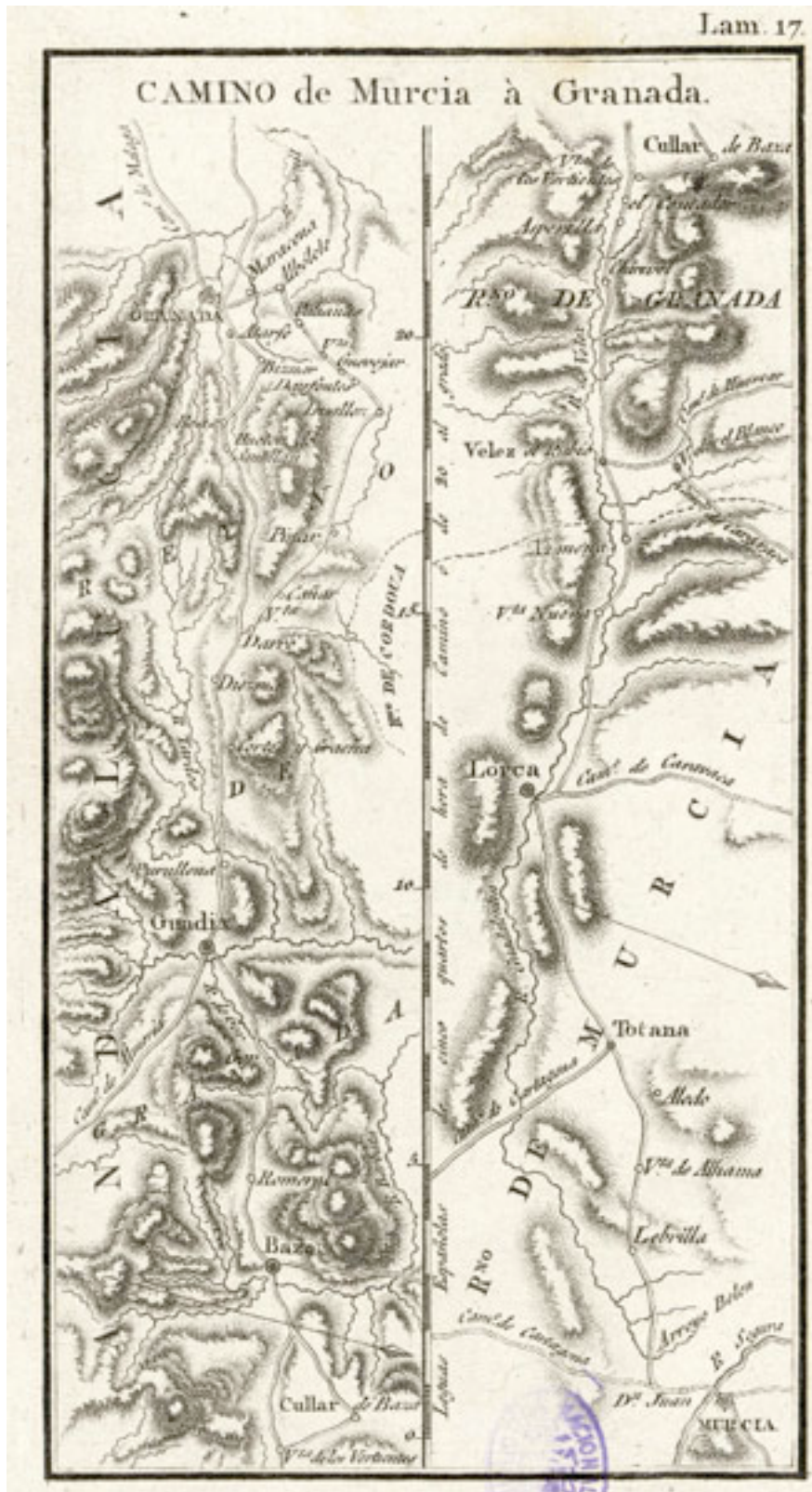


Ilustración 7. Extracto del plano del Término Municipal de Lorca, zona 6ª, hoja 1ª. Instituto Geográfico Nacional, signatura: PLANI300176\_1900\_LORCA.

Es importante señalar que entre los años 1895 y 1901 se levantaron la mayoría de los mapas correspondientes a las provincias de Murcia, Granada y Almería, aunque algunas de las minutas fueron realizadas, modificadas y actualizadas en los años veinte y treinta del siglo XX<sup>21</sup>.

En cuanto a los grabados realizados por los viajeros extranjeros por los reinos de Granada y de Murcia, destacan los llevados a cabo por el viajero francés Alexandre Laborde quien incluye, en su "Itinerario descriptivo de las provincias de España", varios mapas de la ruta de Granada a Murcia. En ellos se puede ver las localidades y estaciones de descanso en las que efectuó parada. Aparece también alguna nueva venta que no había sido incluida en la cartografía anterior y a la que simplemente denomina "V<sup>ta</sup>".

<sup>21</sup> Incluyen modificaciones de trazados o aperturas de nuevas vías, cortijos, balsas, acequias, corrales, etc. que no existían a finales del XIX, así como nuevas ventas y ventorrillos.



143

Ilustración 8. Itinerario de Murcia a Granada realizado por el viajero Alexandre Laborde. "Atlas del itinerario descriptivo de España" publicado por Alexandre Laborde en 1826. Lámina 17.

Como se puede observar, el número de ventas y ventorrillos aumentó de manera considerable durante el siglo XIX. La mejora de las vías de comunicación iniciada en el

siglo XVIII permitió transitar por España sin que fuera una misión tan ardua, lo que provocó un aumento de los viajes y del tráfico de mercancías que se tradujo, además, en un incremento de posadas y ventas<sup>22</sup> (García, 2008: 174). Ya no solo aparecían en itinerarios principales, cruces de caminos o de zonas con orografía compleja, sino que también surgían en caminos de segundo o tercer orden que enlazaban poblaciones de menor entidad o zonas mineras o industriales.

## 5.- Evolución en el tiempo de ventas y posadas

La proliferación del empleo de los medios de transporte mecánicos que sustituyó el uso del motor de sangre, permitió alcanzar el destino de una manera mucho más rápida. Desde entonces, ventas y posadas fueron absorbidas por el ensanche de las carreteras y el crecimiento de las ciudades, lo que hizo que muchas de ellas desaparecieran. Por otra parte, se trata de edificios que, en su mayoría, perdieron la utilidad para la que fueron concebidos, dejando de ser empleados como lugar de parada obligada en el viaje, al transformarse el sistema de comunicaciones que las hizo necesarias. Su innecesariedad ha ocasionado que esta tipología arquitectónica, que hasta no hace demasiado tiempo resultaba cotidiana, esté desapareciendo también.

Sin embargo, aún quedan testimonios en pie de estos edificios, como es el caso de Chirivel donde se conservan posadas en la carretera y en la calle Camino Real o Posada; muy transformadas pero en los que aún es posible reconocer los grandes portones de entrada provistos de:

“dos pivotes de piedra adosadas al muro para proteger puertas de clavos de posibles rozaduras, y la doble acanaladura del portalón que permitía el paso de carros y carruajes” (Lentisco, 1997:102).

De las que aún permanecen en pie, la mayoría han sido intensamente transformadas, reconvirtiéndose en su mayor parte en residencias privadas, casas de labranza o de recreo. En algunos casos, a pesar de haber sufrido numerosas alteraciones, siguen desempeñando la función hostelera, como restaurantes, conservando su estructura originaria. En otros, han sido demolidas y sobre su emplazamiento se ha edificado una nueva venta o restaurante, debido a su emplazamiento estratégico. Pero las hay que han sufrido peor suerte y se encuentran abandonadas y en la ruina absoluta, lo que las aboca a su desaparición<sup>23</sup> [Tabla 1].

Pocas hay que se encuentren protegidas por la normativa autonómica de Protección del Patrimonio y, aunque lo estén, no se ha evitado su detrimento, como es el caso de la Venta de las Cegarras en Puerto Lumbreras o la Posada de la Estación de Calasparra.

## 6.- Reconocimiento patrimonial actual

<sup>22</sup> Por ello, durante el siglo XIX se sitúan ventas muy cerca unas de otras, como en el tramo de Murcia a Lorca en el camino hacia Granada.

<sup>23</sup> De las cuarenta y cuatro ventas contabilizadas en los planos que incluyen los caminos que se dirigían de Granada a Murcia en el XIX, dieciséis han desaparecido, seis se encuentran en ruina, cuatro en mal estado, ocho han sido fuertemente transformadas y únicamente nueve de ellas se encuentran en buen estado o, al menos, se puede leer su composición y conservan la mayor parte de sus elementos.

Durante siglos, la existencia de ventas y posadas que jalonaban los precarios y pésimos caminos de España posibilitó el desarrollo de las rutas de viaje. Sin un lugar en el que poder hacer un alto en el camino para descansar, alimentar y efectuar el cambio de tiros, no hubiera sido posible efectuar el traslado a través de los caminos por España. Su importancia se refleja tanto en la legislación específica sobre ventas y posadas que existió desde la época de los Reyes Católicos<sup>24</sup> como su inclusión en la cartografía histórica o en los diccionarios geográficos. Se llegaron a distinguir como una tipología arquitectónica propia, hasta el punto de ser objeto de proyecto y de propuesta de examen para el acceso a los títulos de arquitecto o maestro de obras en las distintas Academias de Bellas Artes que surgieron en España para la regulación del ejercicio de la arquitectura (García, 2008:142).

Debido a la preocupación por la existencia buenos establecimientos hosteleros, se llegó a crear la figura de un inspector que recorría las ventas y posadas, analizando la calidad del establecimiento<sup>25</sup> (Hernández, 2015:69). Por otra parte, en 1756 Tomás Manuel Fernández de Mesa publicó como debía de ser la posada ideal: ubicada en un emplazamiento estratégico, debía situarse a unas cuatro o cinco horas de distancia de otras posadas y siempre cercana a un lugar donde proveerse de agua abundante y acondicionadas según el clima de cada región. Fernández de Mesa aboga por una arquitectura de tipo claustral, con un patio donde construir una fuente o pozo con abrevaderos para que beban las caballerizas. Opta por habitaciones independientes con luz y ventilación necesaria, diferenciando entre estancias destinadas a hombres ilustres de los “hombres viles, destrozados y mendigos” (Fernández de Mesa, 1755: 78).

145

Son construcciones íntimamente ligadas al modo de vida y a la organización del territorio español, por lo que forman parte del patrimonio de la obra civil y, por tanto, del Patrimonio Cultural, de la herencia cultural propia del pasado de una sociedad que se debe transmitir a las generaciones presentes y futuras<sup>26</sup>. Se trata de edificios que tienen una importancia no solo basada en criterios estéticos o históricos, sino en el hecho de ser un reflejo de la cultura y sociedad española hasta comienzos del siglo XX. Tienen un valor documental, histórico y, en algunos casos, arquitectónico. Aunque hayan perdido el valor simbólico, ya que la memoria de su uso está desconectada de la sociedad actual, su máximo valor reside en ser piezas esenciales del patrimonio de la obra pública, pues van unidas a las vías de comunicación, sin los caminos estos edificios no se podían entender y sin las estaciones de descanso los viajes por nuestro país, hasta la llegada del automóvil, no se hubieran podido efectuar. Forman también parte de la arquitectura tradicional puesto que, por lo general, estos establecimientos pertenecen a

<sup>24</sup> Esta normativa de aplicación a ventas y posadas, desde 1480 a 1790, se centraba fundamentalmente en el cobro de impuestos o alcabalas; en la obligación de la tasación e información de los precios de los productos que se vendieran en las ventas y posadas; en el control de las ganancias; en la prohibición de levantar ventas sin licencias y en la obligación de hallarse en un buen estado de conservación los edificios dedicados al alojamiento y de encontrarse bien abastecidos de provisiones. Además, se obligaba a los justicias a visitar periódicamente estos establecimientos para que velaran con el cumplimiento de las ordenanzas (García de la Torre, 1979: 413-414). Con la llegada de los Borbones se promueve la construcción de ventas y ventorrillos y se liberaliza por completo el gobierno de posadas, ventas y mesones (Piqueras y Sanchís, 2016: 72).

<sup>25</sup> Comprobaba la existencia y el estado de los alimentos, mobiliario, camas así como la higiene del local.

<sup>26</sup> Como bien define el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, el Patrimonio Cultural es un concepto subjetivo y dinámico, que depende de los valores que la sociedad del momento atribuye a los bienes. Durante los siglos XX y XIX la visión del patrimonio cultural se consolida y amplía respecto a la percepción de los siglos anteriores, se otorga valor a todos los bienes de carácter tradicional, industrial, inmaterial, contemporáneo, subacuático o los paisajes que tengan importancia patrimonial. En línea: <http://www.iaph.es/web/canales/patrimonio-cultural/> [consulta: 27-06-2016].

un tipo de arquitectura popular, anónima en su construcción y con acabados pobres y descuidados, por lo que se podrían también catalogar dentro de la arquitectura tradicional. Esta razón hace necesaria la catalogación y tutela de protección de estos establecimientos que sirvieron de apoyo a las vías de comunicación durante siglos.

Algunos trabajos como el de Juan Piqueras y Carmen Sanchís, en su publicación “Hostales y Ventas en los Caminos Históricos Valencianos”, o el llevado a cabo por el arquitecto Joaquín Francisco García Sáez, con su tesis doctoral “Las ventas: una arquitectura rural singularizada por su función. Las ventas en la provincia de Albacete”, ofrecen una buena síntesis acerca de la evolución histórica de las ventas y hostales en ambas regiones de España, además de promover y difundir el conocimiento de la historia de las comunicaciones y obras públicas de sus regiones y comunidades.

Piqueras y Sanchís (2006) retratan la formación de la red caminera valenciana así como las rutas de viaje más importantes, estudiando las ventas que se ubican en ellas. García (2008: 314) denuncia la escasez de trabajos y publicaciones que traten exclusiva e intensivamente este tema, como sí ocurre con otros tipos de edificios de carácter popular o bien, de otros elementos patrimoniales de la obra pública. Asimismo, defiende el conocimiento de estas construcciones y manifiesta la necesidad de su puesta en valor junto con la de los antiguos caminos, pues ambos van de la mano ya que la particularidad más notable de esta tipología es su ubicación; las ventas y posadas se encontraban siempre localizadas a un lado del camino. Sin el camino, estas construcciones no tienen sentido (García, 2008: 326). También propone llevar a cabo un catálogo de estos edificios en las distintas regiones de España que "pudiera servir para explicar el sistema tradicional de comunicaciones cuando los motores eran de sangre" (García, 2008: 325).

Por otro lado, algunas instituciones públicas como el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico o la Consejería de Cultura y Portavocía de la Región de Murcia incluyen en su Catálogo General de Patrimonio Histórico algunas de estas construcciones. Sin embargo, en ocasiones aparecen en el listado de dicho catálogo porque en sus inmediaciones se hallan restos arqueológicos o cuentan con algún elemento de interés como un escudo, un reloj de sol o un aljibe, por lo que ni siquiera aparecen en el catálogo por el inmueble en sí.

Esta falta de reconocimiento social las ha conducido al abandono o la desaparición, en muchos casos por entorpecer el trayecto de una nueva vía o la expansión de una población. De las que aún se encuentran en pie, pocas hay que estén catalogadas a pesar de su relevancia. Es por esto por lo que parece necesario el estudio de estos bienes inmuebles con el objetivo de protegerlos, conservarlos, identificarlos y fomentar y difundir su importancia como elementos patrimoniales, con el objetivo final de incluirlos en el Plan Nacional de Patrimonio Industrial. Este plan incluye en su ámbito de protección el sistema y conjunto de redes para el transporte de viajeros y comunicaciones que constituyen un testimonio de la historia del territorio y de la movilidad de las personas, por lo que las ventas y posadas son elementos que se pueden integrar perfectamente en dicho plan de actuación y protección.

Así pues, con estos objetivos y partiendo de la necesidad evidente de poner de manifiesto la importancia de estas construcciones auxiliares e inherentes de los caminos, y contribuir al reconocimiento de sus valores, el citado Plan está realizando un trabajo



de investigación para la identificación de cada una de estas edificaciones y su relación con los itinerarios anteriormente descritos.

Este estudio, que se ha centrado inicialmente en el territorio correspondiente a la Región de Murcia, se está desarrollando mediante la elaboración de un conjunto de fichas que componen un catálogo de las ventas y posadas anteriores al siglo XX que aún se conservan en esta región.

La información recopilada, tanto cartográfica como bibliográfica, obtenida en los archivos, proporcionada por los cronistas locales y consultada en diversas publicaciones, ha permitido plasmar en estas fichas los datos más importantes de cada una de las edificaciones de esta tipología localizadas.

Así quedan especificados datos tales como su ubicación georeferenciada, la descripción física de los edificios o vestigios localizados y la evaluación de la importancia histórica de su situación. Se recoge también la descripción del entorno que les rodea, las referencias en la cartografía histórica de cada una de ellos, detallando por otra parte sus antecedentes históricos así como las alusiones en las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada y en los diccionarios de Miñano y Madoz. Igualmente se recogen los datos aportados por los libros de viajeros que los visitaron, quienes anotaron en ellos aspectos relevantes de estas construcciones, lo que supone un complemento esencial para su conocimiento.

Se intenta determinar además las características del conjunto arquitectónico que formaba cada venta o posada, identificando sus elementos de mayor interés. En cuanto a cada establecimiento se analiza su tipología, sus aspectos compositivos, funcionales y constructivos, y su estado de conservación.

Por último se incluye un reportaje fotográfico realizado durante la investigación así como imágenes de la planimetría y de fotografías antiguas que se han conseguido localizar, con las referencias a los fondos archivísticos, fotográficos y fuentes bibliográficas de las que se ha obtenido información concreta de cada edificio.

<p>CALASPARRA, Posada de la Estación.</p> <p><b>ANÁLISIS COMPOSITIVO Y FUNCIONAL.</b></p> <p><b>COMPOSICIÓN EN PLANTA</b></p> <p>El conjunto de la Posada de la Estación se conforma en planta cuadrada, en el que se ubica un edificio principal orientado a norte y un patio trasero en el que se sitúa un bloque destinado a las cuartos.</p> <p>El bloque principal de la Posada es de planta rectangular, paralelo al edificio principal de la estación. A él se accede por una entrada de carruajes, situado en el centro de la fachada. El vestíbulo, empedrado de guijarros, se comunicaba con un segundo acceso que volcaba al patio, donde dejaban los animales y los carros. A ambos lados del acceso, se hallan cuatro estancias, probablemente donde residían el posadero y su familia. La cocina se encontraba en la segunda planta, a la izquierda del acceso, y disponía de una gran chimenea. A la derecha y frente a esta, se hallaba el comedor y las escaleras por las que se accedía a la segunda planta.</p> <p>En la planta superior era donde se encontraban las alcobas: cinco habitaciones principales orientadas a la estación y frente a estas y separadas por un pasillo, otro grupo de cinco habitaciones más pequeñas volcaban al patio.</p> <p>La orfografía del vuestro de 1981 permite conocer que el conito se confinaba a sus lados este y sur por una tapia mientras que al oeste se encontraban las cuartos, anexa al edificio principal. El plano de 1903 del conjunto de la estación también ofrece dicha disposición así como las marcas de sus muros en la fachada del patio de la posada. Estas marcas parecen señalar que las cuartos contaban con una cámara o pajar en su planta superior.</p> <p><b>COMPOSICIÓN EN ALZADO</b></p> <p>La fachada principal del conjunto se formaliza con dos aleros y un eje de simetría en el acceso a la posada, mediante un gran portón para carruajes. A ambos lados de esta entrada se hallan cuatro vanos, el situado más a la izquierda es una pequeña puerta por la que se accedía a la tienda de comestibles que se situó en los techos de la posada en el siglo XIX. Un letrero grabado en su dintel indica que se denominaba "Gómez/Hernández".</p> <p>La planta superior cuenta con cinco balcones, todos del mismo tamaño, que corresponden a las habitaciones principales del conjunto. La correspondencia de huecos, todos ellos delimitados con molduras de yeso, otorgan orden y armonía a la fachada.</p> <p>La fachada trasera, sin embargo, carece de orden. En ella se pueden ver los vestigios de los muros de un segundo bloque ortogonal al edificio principal, probablemente las cuartos. En el centro se encuentra el puntal de salida al patio y diversos vanos recurren su fachada, correspondientes a los dormitorios superiores y a las cocinas. Los techeros este y oeste también son horadados por vanos que aportan luz a las alcobas superiores y un segundo acceso a la tienda de comestibles.</p> <p><b>ANÁLISIS CONSTRUCTIVO</b></p> <p><b>ANÁLISIS ESTRUCTURAL</b></p> <p>El edificio principal, de 25 m de largo por 13 m de ancho, consta de dos crujías. En el muro de carga central de la planta baja aparece un arco de medio punto que comunica el vestíbulo de entrada con la zona de la cocina y escalera en forma de "U". La techumbre es a dos aguas con forjados a base de volutas de madera que apoyan en los muros de carga. La estructura de la planta superior es igual que la de la planta baja con la excepción de que se encuentra compartimentada con ligeros tabiques de ladrillo que conforman los dormitorios y carece de arcos.</p>	<p>CALASPARRA, Posada de la Estación.</p> <p><b>ACABADOS Y MATERIALES</b></p> <p>La edificación principal está realizada a base de mampostería ordinaria entraseca con ventanillas de ladrillo en muros. Las cubiertas son a cuatro aguas a base de teja curva, con volutas de madera como elemento estructural horizontal.</p> <p>La fachada principal se encuentra totalmente revocada en tonos rojos mientras que el zócalo lo era en tonos ocres. A su vez, se encontraba ornamentada con molduras de yeso que enmarcaban los vanos. El resto de las fachadas se encuentran también revocadas a base de cal y arena. En su interior aún se conservan los restos de pinturas que ornamentaban las paredes.</p> <p><b>ELEMENTOS DE INTERÉS</b></p> <p>Todo el conjunto en sí presenta interés por conservarse en un estado que permite leer la composición general del conjunto de la posada. Asimismo, el conjunto presenta elementos de cierta complejidad estructural como arcos, situados en el muro de carga central del conjunto.</p> <p><b>ESTADO ACTUAL</b></p> <p>Aunque se encuentra catalogado con un Grado de Protección 3 en el Planamiento Municipal, debido a su relevancia cultural, la Posada de Calasparra se encuentra en mal estado. El edificio principal presenta la cubierta parcialmente hundida, la escalera ha desaparecido así como muchos de sus tabiques que dividían las alcobas. Además, cuenta con numerosas grietas, falta de materiales, tejas sueltas, suciedad en las fachadas. Los estucos de la fachada tienen desconchados, degradación general, suciedad, falta de material y humedad. La gestión precisa de mantenimiento: hay rejías rotas y oxidadas, algunas han desaparecido, y lo mismo ocurre con la carpintería de maderas.</p> <p>En la zona del patio únicamente quedan vestigios de restos de la tapia que configuraba el patio. Las cuartos han desaparecido, únicamente se conserva la fachada del patio, con las marcas en su muro, lo que allí existió un segundo bloque.</p> <p><b>DOCUMENTACIÓN GRÁFICA</b></p> <p><b>PLANOS</b></p> <p>Plano de distribución de la Posada de la Estación según Francisco Soler Gómez.</p>	<p>CALASPARRA, Posada de la Estación.</p> <p>Plano de la Estación de Calasparra en 1903, modificado y facilitado por Francisco Soler Gómez. La posada de H. García es la que desapareció a mediados del siglo XX.</p> <p><b>ORTOFOTOS</b></p> <p>Ortofoto del vuestro realizado en 1945, en la que se ve la citada posada que existía en la estación, hoy desaparecida.</p> <p>Ortofoto del vuestro realizado en 2011.</p>
AUTORA: Rosario Baños Oliver Página 4 de 8	AUTORA: Rosario Baños Oliver Página 5 de 8	AUTORA: Rosario Baños Oliver Página 6 de 8

Ilustración 9. Extracto de la ficha correspondiente a la Posada de la Estación de Calasparra. Elaboración propia.

## 7.- Conclusiones

Las ventas, posadas y albergues vinculados a los viajes y a los caminos, surgen como fruto de la necesidad de hacer un alto durante los largos y difíciles trayectos. A lo largo de los siglos, la existencia de puntos de descanso que jalonaron las rutas que recorrían España, permitieron el desarrollo de dichas rutas. La importancia que suponían para hacer posible la realización de los viajes y la necesidad de conocer su ubicación provocó su inclusión en la cartografía histórica, llegando a aparecer grafiados con una simbología similar a la utilizada para marcar las poblaciones. También fueron recogidos en los diccionarios geográficos, llegando a existir una normativa específica de estos lugares.

La cartografía histórica, sobre todo la del siglo XIX, por el carácter detallista de sus planos y mapas, aporta una valiosísima información para el estudio de las ventas y las posadas en los caminos de España, en concreto en el de Granada a Levante. El resultado final del análisis de la serie de mapas históricos anteriormente expuestos ha sido la recopilación de datos sobre no menos de cuarenta referencias a ventas y posadas situadas en los itinerarios de viaje entre ambas regiones durante el siglo XIX. Estos planos manuscritos, a pesar de haber transcurrido ciento cuarenta años desde que se inició su confección, continúan siendo una insustituible y excelente fuente para el análisis y estudio de la geografía de este país, y por supuesto, para el estudio de los caminos, de las ventas y posadas dispuestas en su territorio.

Por otra parte cabe reseñar que, aunque no aparezcan en la cartografía o no hayan sido recogidas en estas fuentes, muchas poblaciones tenían también varias posadas inmersas en su casco urbano.

Sin embargo, a pesar de que se trata de piezas que forman parte de la historia de las comunicaciones, y pese al valor que poseen por formar parte del Patrimonio Cultural y de la obra pública, a su riqueza etnológica, corren peligro de desaparecer por completo sin que hayan sido debidamente documentadas ni inventariadas. La falta de sensibilidad y de reconocimiento como bien patrimonial por parte de la sociedad, unida a la falta de catalogación y tutela así como de una intervención más directa por parte de las instituciones públicas en la preservación de esta tipología arquitectónica, ha conducido a la transformación de algunas, con la consiguiente pérdida de la mayor parte de sus valores arquitectónicos y patrimoniales, o al abandono y posterior desaparición de muchas, y de la más que probable de aquellas de las que aún se conserva algún vestigio.

Por esta razón, la elaboración de un catálogo de rutas históricas que incluya las posadas y ventas que se podían encontrar en ellas a lo largo de los siglos, identificándolas como elementos singulares e imprescindibles de las mismas, contribuiría al conocimiento y puesta en valor de esta tipología arquitectónica, así como a su futura protección y tutela de este Patrimonio Cultural y de la Ingeniería asociado a los caminos históricos.

Nos encontramos ante edificios de gran riqueza y valor patrimonial por lo que debe promoverse la intervención en ellas, siempre y cuando se actúe con sensibilidad, respetando al máximo sus aspectos funcionales y compositivos, encontrando usos compatibles para ellas y utilizándolas adecuadamente, de modo que no pierdan su lectura como lugar de parada. Otorgarles un nuevo uso garantizaría sin duda su conservación.

## 8.- BIBLIOGRAFÍA

A.A.V.V. (1989). *Los caminos de la Región de Murcia. Función histórica y rentabilidad socioeconómica*. Murcia: Gobierno de la Región de Murcia.

A.A.V.V. (1997). *Viaje por la historia de nuestros caminos*. Madrid: Grupo FCC.

ARÍSTEGUI, Andrés. «La cartografía histórica del Instituto Geográfico Nacional, fuente para el estudio de núcleos urbanos: el caso de Colmenar Viejo (Madrid)». *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 79 (2015), pp. 175-194.

COBOS CABALLERO, Alejandro (2014). *Vías de comunicación en las comarcas de Baza y Huéscar: Una aproximación histórico-arqueológica desde la Prehistoria Reciente a la Edad Media*. Tesis Doctoral. Granada: Universidad de Granada.

CHACÓN JIMÉNEZ, Francisco (1979). *Murcia en la centuria del quinientos*. Murcia: Sucesores de Nogues.

CHÍAS NAVARRO, Pilar y ABAD BALBOA, Tomás. «Las vías de comunicación en la cartografía histórica de la cuenca del Duero: construcción del territorio y paisaje». *Ingeniería civil*, Issue 149, (2008), pp. 79-94.

DÍAZ LÓPEZ, Julián Pablo y LENTISCO PUCHE, José Domingo (2006). *El señor en sus estados: diario de viaje de D. Antonio Álvarez de Toledo, X Marqués de los Vélez, a*

*sus posesiones de los reinos de Granada y Murcia (octubre, 1769 - enero, 1770)*. Vélez Rubio: Centro de Estudios Velezanos.

ESPINALT Y GARCÍA, Bernardo (1804). *Guía general de postas y travesías de España para este presente año de 1804*. Madrid: Imprenta Real.

FERNÁNDEZ DE MESA, Thomas Manuel (1755). *Tratado legal y político de caminos públicos, y posadas. Parte II. Que trata de las posadas*. Valencia: Joseph Thomàs Lucas.

GARCÍA-PULIDO, Luis José. «La representación gráfica del territorio granadino en los mapas topográficos del siglo XIX». *EGA. Revista de expresión gráfica arquitectónica*, 27 (2016) pp. 242-252.

GARCÍA DE LA TORRE, Moisés. «Las ventas en la España del Antiguo Régimen». *Hispania: Revista española de historia*, 39 (1979) pp. 397-456.

GARCÍA SÁEZ, Joaquín Francisco (2008). *Las ventas: una arquitectura rural singularizada por su función. Las ventas en la provincia de Albacete*. Albacete: Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla La Mancha.

GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio (2008). *Ingeniería Civil en España. Precedentes, historia y técnicas*. Madrid: El Umbral.

HERNÁNDEZ VICENTE, Álvaro. «La seguridad del viajero y los tratados de caminos bajo el reinado de Fernando VI». *III Congreso virtual sobre historia de las vías de comunicación (del 15 al 30 de septiembre de 2015)*, (2015), pp. 63-72.

LENTISCO PUCHE, José Domingo. «Viajeros, caminos y posadas en Chirivel y Vélez Rubio (1772-1862)». *Revista Velezana*, 16 (1997), pp. 87-104.

LÓPEZ-BURGOS DEL BARRIO, María Antonia. «La Comarca de los Vélez en los libros de viajeros ingleses». *Revista Velezana*, 20 (2001), pp. 77-92.

MARTÍN LÓPEZ, José (2002). *Historia de la cartografía y de la topografía*. Madrid: Ministerio de Fomento, Centro Nacional de Información Geográfica.

MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE (2011). *Planes Nacional de Patrimonio Industrial*. Madrid: Secretaría General Técnica.

MONTES BERNÁRDEZ, Ricardo (2015). «Los caminos, servicios de viajeros en la Región de Murcia en el siglo XIX». [En línea] [Consulta: 12.04.2016]. - [http://www.regmurcia.com/servlet/s.SI?sit=c,373,m,1096&r=ReP-23027-DETALLE\\_REPORTAJES](http://www.regmurcia.com/servlet/s.SI?sit=c,373,m,1096&r=ReP-23027-DETALLE_REPORTAJES)

NADAL, Francesc y URTEAGA, Luis. «Cartografía y Estado: los mapas topográficos nacionales y la estadística territorial en el siglo XIX». *Geo-crítica. Cuadernos críticos de geografía humana*, 88 (1990), pp. 7-73.

PALADINI CUADRADO, Ángel. «Notas para la historia del Mapa Topográfico Nacional de España». *Militaria*, 3(1991), pp. 83-100.

PIQUERAS, Juan y SANCHÍS, Carmen (2006). *Hostales y Ventas en los Caminos Históricos Valencianos*. Valencia: Generalitat Valenciana. Conselleria d'Infraestructures i Transport.

SALA JUST, José (1972). *Lorca 1895-1936*. Lorca: Cámara Oficial de Comercio e Industria.

TORRES-FONTES SUÁREZ, Cristina (1996). *Viajes de extranjeros por el Reino de Murcia. Vol. I, II y III*. Murcia: Asamblea Regional y Real Academia Alfonso X El Sabio.