

Ventas y posadas: Una parada en el viaje por la Región de Murcia

Rosario Baños Oliver

Rosario Baños Oliver

Arquitecto por la E.T.S. de Arquitectura de Valencia

Centro de Investigación:

Universidad Politécnica de Cartagena

rosa.banol@gmail.com

RESUMEN

La aparición del automóvil ocasionó una revolución en las vías de comunicación; supuso la modificación y mejora de los antiguos caminos y la apertura de nuevos trazados de carreteras. Pero este desarrollo, que permitía alcanzar el destino de una manera más rápida y cómoda, hizo caer en desuso el empleo del motor de sangre como medio de transporte, lo que condujo a una acelerada desaparición de una tipología arquitectónica, la vinculada al camino y al viaje. En las líneas que siguen, se demuestra la importancia que tuvo este tipo de arquitectura en la Región de Murcia y se profundiza en el conocimiento de las construcciones afines, hoy en peligro de extinción.

Palabras clave: Venta, posada, caminos, viaje, Murcia.

ABSTRACT

The birth of cars caused a revolution in the communication roads and gave rise to a change and improvement of old roads and opening of new paths of roads. Nevertheless, this development, which allowed to reach the destination in a faster and more convenient way, did fall into disuse the usage of engine as a transport blood which led to a rapid disappearance of an architectural type, a typology linked to road and journey. In these lines the importance of this type of architecture in the 'Región de Murcia', going in deep in the knowledge of this endangered buildings, is shown.

Keywords: Hostelry, inn, roads, journey, Murcia.

El propósito de este trabajo es llevar a cabo un estudio sobre un tipo de arquitectura que ha sido fundamental en el desarrollo de la historia de las comunicaciones y ha favorecido el progreso de los transportes y las vías de enlace entre los territorios. Se trata, en este caso, de las posadas y ventas en la Región de Murcia, estaciones de descanso que han jalonado los itinerarios de viaje a lo largo de los siglos. A través del análisis de los establecimientos de este género que aún se conservan en la Región, expongo una reflexión acerca de la importancia que llegaron a tener como tipo arquitectónico. Son piezas en completo desuso que, pese a formar parte del patrimonio cultural, no están todavía bien documentadas y corren peligro de desaparecer.

El viaje

Antes de afrontar el análisis de estas construcciones, parece necesario tratar de precisar cómo eran el viaje y sus motivos durante los siglos XVIII y XIX. Hasta el siglo XVIII, los viajes por España se efectuaban casi exclusivamente por necesidad. Arrieros y carreteros cargados de trigo o cebada eran una constante en el paisaje de los caminos. También, de vez en cuando, podía verse algún jinete o mensajero, portador de noticias de distintos puntos del reino.

Fue ya a finales del XVIII cuando se empezó a considerar el viaje como aventura: los extranjeros empezaron a mirar con curiosidad nuestro país y a adentrarse en sus fronteras; llegaron a convertir el viaje a España en auténtica moda pintoresca. Su objetivo no era otro que el de salir en busca de algo diferente y desconocido, alejado de la rutina de la vida cotidiana, además de una ocasión para aprender y empaparse de una cultura nueva y exótica para ellos. El trayecto del viaje era duro y dificultoso, los caminantes encontraban en casi todas partes condiciones pésimas y precarias: caminos de tierra con escasa anchura, polvorientos en verano o llenos de barro y obstáculos en invierno; vías imposibles de ser transitadas, ni siquiera a pie, durante varios días y a veces hasta semanas. A estas dificultades había que añadir la inseguridad del viaje; era casi una constante ser asaltado en algún camino.

Sin embargo, estas dificultades suponían un atractivo añadido para los viajeros europeos, sobre todo los ingleses, quienes en sus relatos dejaban testimonio de las incomodidades que les había causado el atraso del país. En sus libros de viajes describían a su manera las tierras, las costumbres y los paisajes; daban noticias de los sitios que visitaban y de los itinerarios más transitados y añadían sus opiniones sobre el estado de los caminos y la naturaleza de los albergues en los que se hospedaban. Sin embargo, al contrario que al viajero ilustrado y diletante, esa falta de modernización fascinaba al romántico intrépido y convertía en un atractivo el peligro del viaje [Fig. 01].

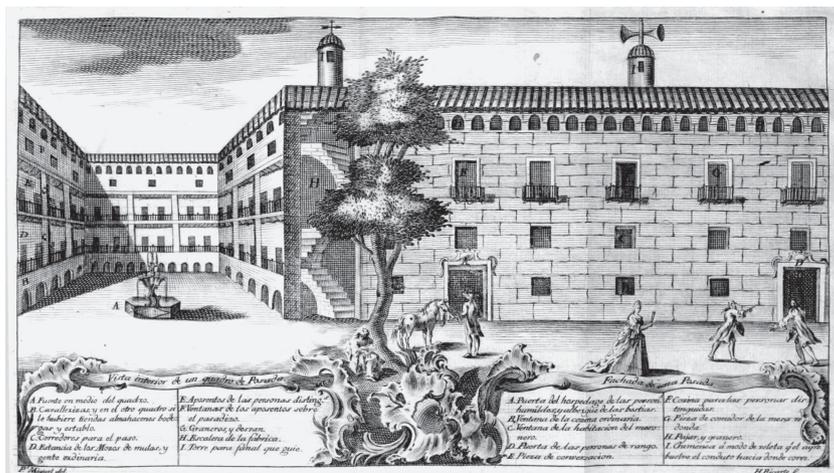
Los caminos

La Región de Murcia cumple un importante papel en el cruce de los itinerarios entre el Sur peninsular y el Levante. La historia de sus caminos comienza, al igual que en resto de España, ceñida a las vías naturales que basaron su configuración en el relieve y el clima: los barrancos, ramblas y valles de los ríos de la región han sido utilizados desde la prehistoria como pasos naturales. La escasez de las precipitaciones lo permitía; tan sólo funcionaban como cauces durante pocos días al año, sobre todo tras los chubascos de otoño y primavera. Fue con la romanización cuando se produjo el trazado y construcción de grandes vías de comunicación (01).



[FIG. 1]. ACCIDENTE DE DILIGENCIA. DIBUJO DE GUSTAVE DORÉ EN SU LIBRO "VIAJE POR ESPAÑA".

(01) En el caso de Murcia, se construyeron cinco 'viae' o vías públicas romanas: La Vía Augusta, que comunicaba Cartagena con Lorca; la Carthago-Nova-Malaka que, aunque sigue el mismo trazado inicial de la Vía Augusta, se desvía hacia el sur a la altura de Las Palas para llegar hasta Málaga. La Saltigi-Saetabi, trazado que parte de Chinchilla hasta alcanzar Játiva, atravesando el norte de la región. Existía también una calzada costera que partía desde los Pirineos y llegaba hasta Carthago-Nova, recorriendo toda la costa del levante peninsular; y, por último, la vía Carthago-Nova-Compluctum, vía que partía desde la ciudad de Cartagena hasta llegar a Alcalá de Henares.



[FIG. 2]. POSADA IDEAL PROYECTADA POR FERNÁNDEZ DE MESA EN SU "TRATADO LEAL Y POLÍTICO DE LOS CAMINOS PÚBLICOS Y POSSADAS".

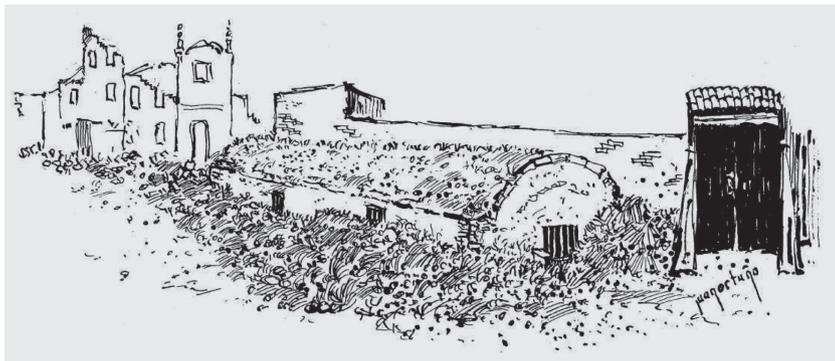
Tras la caída del imperio romano, sus calzadas, aunque en progresivo deterioro, continuaron utilizándose hasta la época de la dominación árabe. Después, tras la conquista, Murcia se convirtió en una encrucijada de caminos en contacto con los reinos de Castilla, Aragón y Al-Andalus; su infraestructura viaria apenas sufrió cambios con relación a la romana, aunque necesitó progresivamente la ejecución de las obras indispensables para facilitar el tránsito y mejorar las comunicaciones (02).

A partir del siglo XVI, y hasta el XIX, la producción e industria de la seda se convirtió en la principal fuente de riqueza de la región, hasta el punto de ser conocida como 'Camino de la Seda' la vía que unía Murcia con Toledo, uno de los centros manufactureros de seda del país. La ruta discurría por el antiguo trazado romano que comunicaba la ciudad de Cartagena con Alcalá de Henares.

Pese a todo, el estado de las vías era deplorable; la falta de seguridad y el hecho de no poder transitar por ellas con facilidad había impedido que la circulación de mensajeros con noticias y avisos pudiese tener lugar con la rapidez necesaria. La alusión a la precariedad y pésimas condiciones de los caminos de la región era frecuente en los libros de viajeros. Así, Alejandro de Laborde en su 'Itinerario Descriptivo de España', de 1807, afirma que "los caminos de esta provincia [Murcia] se hallan casi todos en el estado natural. El Arte no ha hecho nada para dulcificar lo escarpado de las montañas, o disminuir los malos pasos. Camínase con frecuencia sobre la roca viva; a nadie se le ha ocurrido echar sobre ella un capazo de tierra". Sin embargo, hay también excepciones que matizan esas opiniones; por ejemplo, para John Carr, en 1809, algunos tramos cortos, como el de Librilla a Murcia, resultaba "extraordinariamente bueno, entre una campaña de hermoso paisaje".

Esta falta de comunicaciones, junto con el aumento de la demanda de materias primas y el aumento del tráfico de bienes, dieron lugar a que, en la segunda mitad del XVIII, el gobierno de los Borbones decidiera

(02) En 1432 y 1480 se efectuaron obras de acondicionamiento en el camino de Murcia a Cartagena, en el tramo del Puerto de la Cadena, costeadas por los consejos de ambas ciudades y por comerciantes genoveses, sus principales usuarios.



[FIG. 3]. DIBUJO DE JUAN ORTUÑO EN EL QUE APARECE UN ALGIBE EN PRIMER TÉRMINO, JUNTO A LA 'VENTA DE LAS QUEBRADAS', YECLA. [REVISTA YAKKA NÚM. 4, P. 94.]

solucionar el problema de la red viaria y proyectara la construcción de una red de calzadas reales o carreteras que unieran Madrid con la periferia de España. En el caso de Murcia, mejoraron el trazado más complicado del camino principal que enlazaba la capital española con el mayor arsenal marítimo del país, Cartagena: el tramo comprendido entre El Palmar y el Puerto de la Cadena. Construyeron puentes y muros de contención en piedra y abrieron alcantarillas para el desagüe de la rambla principal. En una segunda fase se construyó un nuevo trazado del camino desde Cartagena —partiendo de la Iglesia del Carmen hasta El Palmar—, en línea recta, y se añadieron arboledas y asientos de piedra, según la costumbre ilustrada de amenizar los extrarradios de las ciudades mediante lugares idóneos para pasear. Otra iniciativa caminera de entonces fue la construcción de la carretera que unía la ciudad de Lorca con la nueva población de Águilas.

La parada

Estos recorridos tenían la necesidad de apoyarse en una serie de construcciones en las que poder descansar —las ventas y posadas—, que permitían un alto en el camino y el refresco de viajeros y tiros. Fueron edificios que llegaron a ser tan importantes como los mismos caminos o los medios de transporte; sin su ayuda, los trayectos no podían llevarse a buen fin: la longitud del camino a recorrer y el tiempo que se empleaba en ello confería una importancia esencial a la existencia de un lugar en el que hacer un alto o poder dar una carga de paja a los animales. Era el tiempo la medida —la jornada de viaje—, la pauta que marcaba la ubicación de estos albergues a lo largo del camino, aunque también los había en aquellos lugares donde el trayecto discurría arduo y complicado, como en los puertos de montaña y vados de río, o en los puntos donde confluían varios caminos de alguna importancia.

Su vinculación con el camino ha condicionado a que desde época romana existieran establecimientos dedicados al albergue y descanso del viajero; como los *mansio*, que eran paradas oficiales en las calzadas, con una estructura funcional muy similar a la de las ventas; o los *mutatio*, estaciones destinadas



FIG. 4). BURROS EN EL PATIO DE UNA POSADA EN MURCIA.
[FOTOGRAFÍA TOMADA EN 1923 POR OTTO WUNDERLICH.
FOTOTECA DEL IPCE.]

al servicio de los vehículos y animales, las que posteriormente evolucionarían para convertirse en casas de posta.

Su importancia social y económica fue tal que, ya en el siglo XV, los Reyes Católicos establecieron unas ordenanzas generales para el gobierno de mesones y ventas; normas a las que a lo largo de los siglos se añadieron diferentes legislaciones que trataban sobre las cuestiones que planteaban las casas de huéspedes. Esta normativa 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. A pesar de las disposiciones de Felipe II (03), estaba prohibido dispensar a los viajeros alimentos y bebidas, pues los Señores de los lugares poseían tiendas en las que ejercían el monopolio de tales artículos, y obligaban a los viajeros, de hecho, a acarrear consigo sus provisiones. En el antiguo Reino de Murcia, el Concejo dictó en 1585 las 'Ordenanzas de Mesoneros', en las que se estipulaba la obligación de estos albergues de contar con camas, sillas, paja y cebada, pesebres y llaves en las puertas principales, a la vez que prohibían tener gallinas y puercos, albergar mujeres públicas y practicar el juego. Aunque, como se verá, raramente se cumplían estas normas.

Estos establecimientos hosteleros llegaron a ser tan reconocibles en su disposición que, a partir del último tercio del siglo XVIII, el dibujo de sus trazas fue objeto de proyectos y propuestas de examen para acceder a los títulos de arquitecto o de maestro de obras en las distintas Academias de Bellas Artes que habían surgido en España para la regulación del ejercicio de la arquitectura. Aunque la realidad es bien distinta y apenas hay ejemplos de proyectos de 'casas de posadas' o paradores ejecutados por arquitectos. Por lo general, estos establecimientos pertenecen a un tipo de arquitectura popular, anónima en su construcción y con acabados pobres y descuidados.

(03) Felipe II, a través de una orden decretada en 1560, permitía que todos los mesones del reino vendieran provisiones a los caminantes que llegaran a las ventas y posadas.

A este respecto, es conveniente aclarar que son numerosas las maneras de nombrar a las casas de huéspedes. Ya en 1756, Tomás Manuel Fernández de Mesa, en la segunda parte de su 'Tratado legal y político de caminos públicos y Posadas', recopila los diversos nombres que podían darse a este tipo de albergues: hospicio, hospedería, mesón, posada, venta, hostel, hostería y diversorio son los diferentes términos que emplea, siendo los de Mesón, Posada y Venta los más empleados [Fig. 02]. Fernández de Mesa emplea el término 'posada' para designar los establecimientos de mayor calidad, mientras que en los 'mesones' eran escasos los servicios que se ofrecían al viajero. El término 'venta' lo destina el autor a las posadas y mesones situados en despoblados.

Pero ¿cómo eran las ventas?

Este tipo de construcciones, que solían pertenecer a los Señores del lugar, al Concejo o a la Iglesia, y eran normalmente arrendadas por ellos a otros particulares, correspondían al esquema clásico de una casa de labor, con sus sencillas formas rectangulares y sus muros portantes que organizan el espacio en una o dos crujías, manejando siempre en su construcción los materiales del entorno inmediato. Pero la circunstancia más característica de esta tipología es su ubicación; las ventas están siempre localizadas a un lado del camino y dependen de la posibilidad de contar con el suministro del agua necesaria en sus cercanías. Estaban situadas en la proximidad de una fuente, un pozo, o junto a cisternas o aljibes donde podía ser recogida el agua y disponían de un gran patio o corral donde albergar tanto carros como caballerías [Fig. 03].

Por lo general, las ventas y posadas estaban constituidas por una pieza principal de dos plantas. Sus cualidades formales van a depender, en gran medida, de su sentido hostelero; su función va a caracterizar con claridad a estos alojamientos, dotados de una serie de componentes funcionales que hacen de ellos una tipología arquitectónica. Ello no quiere decir que no se den estos mismos elementos en otras construcciones de carácter popular, como viviendas rurales o construcciones de carácter agropecuario; la diferencia estriba en el tamaño y número de sus piezas e, incluso, en la relación que se produce entre ellas.

La pieza fundamental, en torno a la cual se disponen el resto de dependencias, es el patio, al que accedían los carros directamente desde el camino a través de un portón, o bien a través de un zaguán con sus laterales cerrados. Son patios de grandes dimensiones con el fin de poder albergar en su interior el mayor número de carros y poder llevar a cabo las maniobras necesarias para entrar y salir. Es frecuente encontrar en ellos pozos, abrevaderos y pesebres. El patio se encontraba cerrado por una tapia o bien rodeado por el resto de las dependencias de la venta [Fig. 04].



[FIG. 5]. DETALLE DE UNO DE LOS PORTONES DE ACCESO DE CARRUAJES DE LA POSADA DE LIBRILLA [ARCHIVO DE LA AUTORA].



[FIG. 6]. ILUSTRACIÓN DEL INTERIOR DE UNA POSADA EN EXTREMADURA. GRABADO DE GUSTAVE DORÉ EN SU LIBRO "VIAJE POR ESPAÑA".

El bloque principal que caracteriza el conjunto de la venta o posada consta normalmente de dos alturas y de dos o tres crujías. En ellas se ubicaban la cocina, los almacenes, el horno y los dormitorios. De ellos hacían uso, sobre todo, los viajeros adinerados, mientras que el resto de la clientela, arrieros y carreteros, solían dormir junto a sus animales o incluso en la cocina o el porche. La cocina es un elemento indispensable en las ventas y posadas; era el lugar donde, además de cocinar, podían calentarse y reunirse los huéspedes. Al igual que el patio, la cocina es de mayores dimensiones que las que aparecen en otras tipologías; en ella se sitúa el hogar bajo una gran chimenea, a veces situada en el centro de la estancia y otras adosada al muro. Existen, además, otras dependencias como el palomar, la bodega, el pajar, corrales para animales, un granero, la estancia de los venteros e incluso a veces contaban con su propio zaguán de acceso.

Otro elemento que aparece en estos establecimientos son las cuadras, provistas de un gran número de pesebres y espacio para albergar a los animales de tiro junto con sus arrieros y carreteros (04). Las ventas y posadas más importantes también poseen cobertizos abiertos a los patios, espacios destinados a guarecer los carros.

Desde el punto de vista constructivo, las ventas y posadas presentan las características constructivas de la arquitectura común en su entorno: muros de cerramiento de mampostería, sentados con mortero de cal como aglomerante, o bien de adobe o tapial; la madera resuelve los problemas estructurales de las cubiertas y los entramados de las distintas plantas. El sistema estructural es el de muros portantes, sustituidos, en ocasiones, por grandes machones —raras veces por arcos—; y las cubiertas, a dos o cuatro aguas, son de teja árabe sobre faldones de cañizo. Se advierte cierto orden en la jerarquización de los huecos de la fachada principal del edificio; destaca el portón de acce-

(04) Algunas cuadras disponían de lechos de obra destinados al descanso del mulero, arriero o carretero.



[FIG. 7]. FOTOGRAFÍA DE LA VENTA NUEVA DEL JIMENADO [ARCHIVO DE LA AUTORA].

so de los carros, acompañado a veces por una puerta menor a cada lado para las gentes. En ocasiones, también se encuentra señalado un tratamiento preferente del vano principal abalconado de la primera planta. Incluso a veces aparecen elementos constructivos singulares, con mayor complejidad estructural, como arcos o cerchas, o se utiliza la sillería en las jambas de las puertas para protegerlas de las rozaduras de las ruedas de los carros [Fig. 05].

Su estado

La gran variedad de las visiones de los curiosos aventureros proporciona muestras de muy distinta valoración del estado de estos hospedajes. Sin embargo, la mayoría de ellos coincide en que, a pesar de la importancia de su función, el mal estado de estos alojamientos era general. Así lo reflejaron los viajeros en sus libros de viaje, cuando se lamentaban de la mala acogida que encontraban, de las incomodidades del alojamiento, del mal trato que recibían y de la escasez de las provisiones que se expedían en ellos. El inquieto Richard Ford, en sus 'Cosas de España', dedica todo un capítulo a advertir de la falta de comodidad de las posadas: "las posadas de la Península, salvo raras excepciones, se han clasificado desde tiempo inmemorial en malas, peores y pésimas".

El Reino de Murcia no era una excepción, casi todos los viajeros coinciden en que las posadas murcianas, al igual que en el resto de España, eran malas y con escasos servicios, hasta el punto de tener que proveerse el viajero de comida, ropa de cama y hasta del mismo colchón. La función principal de las ventas y posadas era proporcionar seguridad y cobijo al viajero; le permitían dormir a cubierto, aunque la existencia de alcobas bien provistas con lechos y colchones no era frecuente. Así lo denuncia Jouvin, ya en 1672, cuando se refiriere a que la carencia de camas obligaba a dormir en el suelo; también, a principios del XVII, monseñor Pietro Donino de Petris, quien pasó una noche en 'Venta Romana', la califica como rústica y con un solo colchón. Peyron, en 1772, describe el dormitorio de la posada de Puerto Lumbreras como "un rincón que llaman cuarto: dos sillas, más altas que la mesa, si ésta es baja, y al revés, porque todo se hace sin proporción y con mal gusto; en el suelo un corto colchón y grandes sábanas, y la manta, si la hay, apenas cubre los bordes del pequeño colchón".

[FIG. 8]. FACHADA PRINCIPAL DE LA POSADA DE LIBRILLA, DONDE SE PUEDE APRECIAR LA JERARQUIZACIÓN DE LOS HUECOS SIMÉTRICOS Y EL USO DE LA SILLERÍA EN LOS DETALLES [ARCHIVO DE LA AUTORA].



Juan Martínez Ordoñez escribía en 1786, sobre la Venta de La Rambla, en Archena, que sus venteros eran unos puercos y estaba muy mal equipada; y John Carr se quejaba de que para acceder a la posada de Totana había que atravesar su establo para finalmente subir por una escalera sucia y sin baranda hasta una habitación sin cristales y con un colchón plagado de pulgas. Y es que la suciedad y el desorden eran otras de las constantes descritas en los testimonios de los viajeros: “La primera habitación [era] una vasta cuadra llena de burros y mulas, por medio de las cuales había que atravesar el viajero para llegar a la cocina. Ésta es una pieza redonda o cuadrada que termina en pirámide, cuya punta está abierta para dejar pasar el humo; alrededor de la chimenea un banco de piedra, que por la noche sirve de lecho a la familia, aunque durante el día es asiento para todos; en el centro de la covacha arden tizones con estiércol de vaca mezclado con paja. Allí se cuece todo en largas y anchas sartenes, pues casi todo se fríe en aceite muy malo aunque abundante; gente muy diversa, un viejo arropado en una capa, un ciego que canta gangosamente rascando su guitarra, los hijos e hijas del posadero con camisa corta como único vestido, pese a la edad de algunas ya avanzada” (Peyron, descripción de la posada de Puerto Lumbreras, 1772) [Fig. 06].

Pero no todas las posadas reciben críticas tan negativas, el propio Carr califica la posada de Librilla como la más bonita vista en España; y Henry Swinburne, en 1775, afirma en su visita que la posada del ‘Águila Dorada’ era la mejor de España.

Como ‘complemento’ a la escasez de servicios y provisiones que padecían las ventas y posadas de la región, abundaban en ellas los gitanos y contrabandistas. La mayor parte de estos hospedajes estaban regentados por gitanos (05). En 1859, Germond de Lavigne informaba que “hay en Totana una población muy pintoresca de gitanos que rigen la mayor

parte de las posadas de la región y cuyo principal negocio es transportar a Murcia, Cartagena y otras ciudades de los alrededores, la nieve de las montañas”. Richard Ford también aseguraba, a su paso por Librilla en 1846, que los gitanos eran los posaderos de la zona; y Peyron confirmaba que “cuando la posada la gobierna un gitano, el robo es seguro por mucho que se vigile; es mejor quedarse en el bosque”. El contrabando de tabaco o pólvora también era cotidiano en las ventas y ventorrillos; eran los lugares idóneos para la distribución de esas mercancías. De igual forma, también había en ellas abundancia de prostitutas (06). Constituían, además, importantes centros de relación social de determinadas clases sociales: carreteros, trajinantes y arrieros eran sus habituales usuarios.

A pesar del lamentable estado en el que los viajeros extranjeros encuentran las ventas y posadas, no cabe duda de que fueron establecimientos estratégicos, indispensables para el funcionamiento del sistema de comunicaciones, al menos hasta finales del siglo XIX. No obstante, la proliferación del empleo de los medios de transporte mecánicos que sustituyeron el uso del motor de sangre como medio, 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 dio lugar a que muchas de ellas desaparecieran. Las que aún están en pie, o se encuentran en ruina o, en el mejor de los casos, han perdido la función hospedera y han sido intensamente transformadas para adaptarse a nuevos usos.

Es el caso de la ‘Venta Nueva’ de El Jimenado que, tras perder su función inicial, fue reformada a finales del siglo XIX como residencia de campo con detalles modernistas, para posteriormente quedar en estado de abandono, hasta su actual estado de ruina [Fig. 07].

En Yecla, importante cruce de caminos hacia La Mancha, Valencia, y Andalucía (07), se encuentran la ‘Venta de las Quebradas’, reconvertida en casa de labranza, y la llamada ‘Venta Nueva’ o de los ‘Hitos’, que data del siglo XVI y hoy es casa de recreo, además de la antigua ‘Venta de la Gloria’, hoy en ruina.

En Lorca están aún presentes algunas de las ventas que jalonaron sus caminos, como la ‘Venta del Tío Alfonso’, hoy ‘Venta de Cristóbal’, que data de principios del siglo XIX y que todavía hoy, tras sufrir numerosas alteraciones, sigue desempeñando la función de hostelería como restaurante; y La Venta ‘El Pintao’, a caballo entre la del Tío Alfonso y la del Chicharra, que permaneció abierta hasta mediados del siglo XX y hoy se encuentra abandonada.

Junto a los mencionados, existen numerosos ejemplos a lo largo de la geografía murciana: en Abanilla están la Venta de ‘El Algarrobo’ y la posada de ‘El Tío Pepe’, hoy reconvertida en restaurante; en Abarán todavía pervive, como vivienda familiar, la ‘Venta de la Aurora’; en Bullas se encuentra la que fue la ‘Venta de El Carrascalejo’; y, en Calasparra

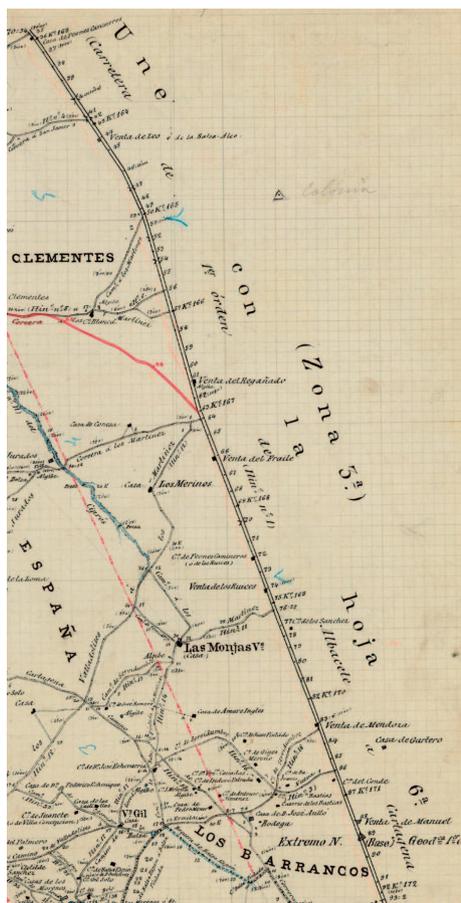


[FIG. 9]. “MAPA DEL OBISPADO Y REINO DE MURCIA”, DE TOMÁS LÓPEZ, DONDE SE SEÑALAN LAS VENTAS UBICADAS EN EL REINO DE MURCIA EN 1768.

(05) De nada sirvieron las órdenes de Carlos III con las que se prohibía a los gitanos ser posaderos o venteros en sitios despoblados. Su actividad, en cambio, estaba permitida en el interior de los pueblos, siempre que no hubiera indicios de que fueran delincuentes. Del mismo modo, en enero de 1753, el concejo de Murcia prohibió a los gitanos regentar posadas y ventas.

(06) Llegó a existir una venta denominada ‘Venta del Diablo’, ubicada entre Jumilla y Yecla, tal como fue llamada por los frailes franciscanos de Santa Ana, que la consideraban un lugar de lenocinio y perdición.

(07) La ubicación estratégica de Yecla hizo que la Aduana se ubicara en ese lugar, lo que da la idea del intenso tráfico que tuvo y de la abundancia de ventas, posadas y mesones que allí hubo.



[FIG. 10]. DETALLE DE UN TRAMO DE LA CARRETERA DE MURCIA A CARTAGENA, DONDE SE APRECIA LA EXISTENCIA DE NUMEROSAS VENTAS JUNTO AL CAMINO. [PLANO FIRMADO EN 1898. IGN.]

los ‘Baños de Gilico’, fueron también utilizados por muchos viajeros para hacer parada y fonda. La actual Universidad Popular de Jumilla fue en su tiempo una posada y en Puerto Lumbreras aún se conserva la ‘Venta Ceferino’. Hoy son casas de labranza: en Totana, la Venta de ‘Corral Rubio’, en el camino de Lorca a Cartagena; y en Ulea, en el camino que unía Madrid con Murcia, la ‘Venta Miñano’ o ‘Venta Puñales’ y la del ‘Tinajón’.

Pero sin duda es la antigua posada de Librilla la más conocida en toda la región: descrita como la “más bonita de España”, fue mandada construir por el propio duque de Alba en el camino de Murcia a Granada con una fachada de características formales académicas, próximas al aire neoclásico. Sufrió diversas transformaciones, la más importante a mediados del XIX, cuando se le incluyó una almazara, y quedó finalmente en estado de abandono en el siglo XX [Fig. 8].

Estrategias de trabajo

Por lo que se refiere al análisis emprendido sobre estos tipos arquitectónicos, y con vistas a la redacción de una memoria de tesis doctoral, llama la atención la escasa información que existe sobre unos edificios de tan gran riqueza funcional e importancia social y económica en la región, desde el siglo XV hasta finales del XIX. Es preciso por ello consultar las fuentes cartográficas, archivísticas y bibliográficas que permitirán conocer la existencia y ubicación de estos establecimientos en la Región de Murcia.

Cartografía

La importancia de posadas y ventas llegó a ser tan evidente que, en el estudio de los planos de la cartografía histórica, su situación aparece grafada con una simbología similar a la utilizada para marcar poblaciones actuales.

Cronológicamente, la primera referencia cartográfica es el “Repertorio de todos los Caminos de España”, compuesto en 1543 por Juan Villuga, donde aparecen grafadas cinco ventas murcianas: Venta La Mata, Venta del Moral, Venta Languera, Venta Totana, Venta del Indio y Venta de Gipan Gil. Todas ellas van a continuar figurando en mapas posteriores, como en el “Mappa di regni de Valenza e di Murcia” de Giacomo Canteli, difundido en 1696, o el plano de Nicolás de Fer de los “Reinos de Valencia y Murcia”, publicado en 1709. Es más de medio siglo después, en 1768, con el “Mapa del Obispado y Reyno de Murcia”, cuando Tomás López hace un estudio detallado de antiguo Reino de Murcia y diferencia en sus grafismos las villas grandes, menores, las aldeas, caseríos, fortalezas, conventos... y también las ventas, de las que incluye diez en total [Fig. 09].



[FIG. 11]. 'VENTA PUÑALES'. ORTOFOTOS DE LOS VUELOS REALIZADOS EN 1954 Y EN 2011.

Casi cien años más tarde, en el plano "Murcia con las nuevas divisiones", publicado por el geógrafo Dufour en 1849, son nueve los lugares que se señalan con el topónimo venta, aunque no aparecen otros en los que también las había, como ocurre con las de las de 'Quebradas' o 'La Rambla' (08). El mapa señala también ocho paradas de postas a lo largo de las calzadas reales (09).

Pero tal vez la cartografía que más información aporta sobre la ubicación de ventas y ventorrillos en la Región de Murcia se recoge en los planos difundidos a finales del XIX como trabajos previos a la realización del "Mapa Topográfico Nacional" [Fig.10]. La precisión de estos planos ha permitido confirmar la existencia de las ventas a través de aplicaciones informáticas actuales, georeferenciándolas y comprobando su evolución durante el último siglo a partir de la serie histórica de ortofotos regionales (10) [Fig.11]. La localización e identificación de estas casas de huéspedes permitirá llevar a cabo visitas posteriores con el fin de fotografiarlas y analizarlas.

Los diccionarios

Otra herramienta que permite completar y comprobar la información obtenida en la cartografía consultada son los extensos diccionarios geográficos que surgen en el siglo XIX con el fin de conocer y registrar el territorio (11). Entre todos ellos, por ser el más completo y desarrollado, destaca el "Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico" de Pascual Madoz, publicado en 1850. En él se da razón de la existencia de 9 ventas y 41 posadas en la Región de Murcia; y, aunque en general la explicación se ciñe a mencionar la existencia de cada venta o posada, es posible encontrar también una somera descripción de ellas. Así, Madoz explica sobre la posada de Librilla que era "sumamente capaz y de buena construcción"; o indica que la de los Baños

(08) Es posible que algunas de las ventas señaladas en los mapas realizados con anterioridad estuvieran en desuso o ya no existieran, aunque éste no es el caso de la 'Venta de las Quebradas', en Yecla, ni de la 'Venta de La Rambla', en Archena. Ambas aparecen recopiladas en el Diccionario de Madoz, publicado en 1850.

(09) Las casas de Postas eran establecimientos ubicados en las vías principales, donde se llevaba a cabo el cambio de caballerías para los correos. Sobre la puerta figuraba el escudo de las armas reales y el rótulo "Parada de Postas". Muchas de ellas también servían también como parada de diligencias y como venta y posada para viajeros. Así ocurría en la Región de Murcia con la 'Venta de La Arboleda' en Lorquí, o con la ubicada en el Puerto de la Mala Mujer.

(10) Estas ortofotos incluyen fotografías del vuelo realizado en 1928 por Ruiz de Alda, así como las fotografías aéreas obtenidas durante el primer vuelo, llevado a cabo en 1945 por el Ejército norteamericano, que captó la totalidad del territorio regional. Posteriormente tuvieron lugar otros vuelos en 1956 y 1981.

(11) Estas publicaciones incluían, por orden alfabético, las ciudades, pueblos, aldeas y caseríos de España; reúnen cuantiosos datos e incluyen en su recopilación los lugares que eran 'ventas'. De ahí la necesidad de consultarlas.

[FIG. 13]. IMAGEN DE LA 'VENTA DE LAS PALAS', EN FUENTE ÁLAMO, ANTES DE SU TRANSFORMACIÓN [ARCHIVO DE LA AUTORA].



[FIG.14]. FOTOGRAFÍA DE LA VENTA DE LAS PALAS, DONDE SE OBSERVAN LAS TRANSFORMACIONES SUFRIDAS EN LOS ÚLTIMOS AÑOS [ARCHIVO DE LA AUTORA].



de Mula fue levantada en 1826 por el corregidor de Murcia, con 19 habitaciones cómodas en su interior y “vistas al exterior muy deliciosas”. En ocasiones, incluso, detalla la ubicación de sus instalaciones, como ocurre con la Venta de Corral-Rubio que “dista una legua de Totana al sur, donde se hospedan los transeúntes, principalmente los conductores de toda clase de ganados; se halla inmediata á la casa cortijo de Corral Rubio...” [Fig.12].

Como antecedente a los diccionarios, las “Respuestas Generales” del Catastro del marqués de la Ensenada constituyen el cuestionario más antiguo sobre los pueblos de la Corona de Castilla a mediados del XVIII. En su interrogatorio se menciona la existencia de trece ventas en la región de Murcia, cuatro más que las recopiladas posteriormente por Madoz, con la particularidad de que en los registros de Ensenada se incluye la ‘Venta de los Hitos’, en Yecla, de la que Madoz nada dice, pese a ser una de las que han llegado hasta nuestros días.

Datos obtenidos

Toda la información recopilada, tanto cartográfica como bibliográfica, así como la obtenida en los archivos y la proporcionada por los cronistas locales, permitirá la confección de una serie de fichas actualizadas que recogerán los datos más importantes de cada venta o posada localizadas en la Región. En ellas podrá concretarse su ubicación georeferen-

ciada, así como la descripción física de los edificios o vestigios localizados y la evaluación de la importancia histórica de su situación. Completarán esos datos la descripción del paisaje y el medio que rodean tales establecimientos y la enumeración de la cartografía histórica en la que aparecen.

Se detallarán también sus antecedentes históricos, así como las referencias que existan en las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada y en los diccionarios de Miñano y Madoz. Otra referencia es la del relato de los viajeros que visitaron esas ventas y posadas, complemento esencial para su conocimiento real (12).

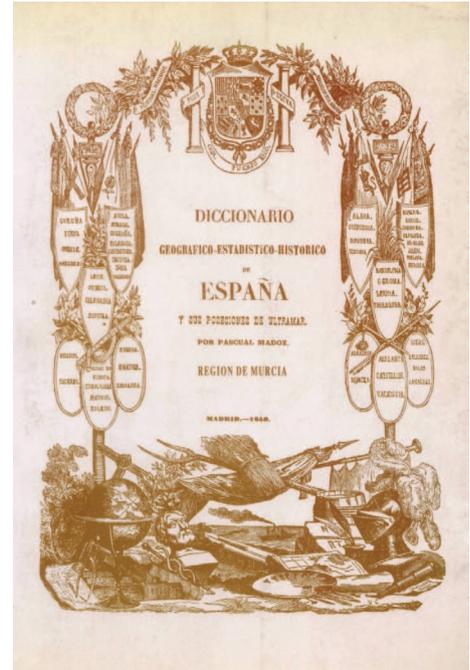
Por otro lado se determinarán las características del conjunto que forma cada venta o posada junto con sus elementos de interés. En cuanto al establecimiento, se analizará la tipología arquitectónica a la que pertenece, junto con sus aspectos compositivos, funcionales y constructivos, además de señalar cuál es su estado actual. Finalmente, se anotarán los fondos archivísticos, fotográficos y fuentes bibliográficas que hagan referencia concreta a cada edificio.

Conclusiones

Durante siglos, la existencia de los lugares de descanso que jalonaron los caminos de España hizo posible la función esencial de las rutas de viaje. Sin embargo, la evolución y desarrollo de las vías de comunicación y la desaparición del motor de sangre como medio de transporte han sido causa de la pérdida de la razón de ser y el desuso de estas ventas y posadas.

En la actualidad, las que no han desaparecido están en ruinas o, si todavía están en uso, no conservan ya su función hospedera original y han sido transformadas y reconvertidas en casas de labranza, a las que se han ido adosando, con el paso de los años, diferentes construcciones que han modificando o eliminado algunas de sus partes [Figs. 13 y 14]. En algunos casos han sido sustituidas por modernos restaurantes que conservan en parte su uso primigenio, gracias al lugar estratégico donde se emplazaron.

Estos edificios que, en un pasado no muy lejano tuvieron un papel esencial en la historia de las comunicaciones y fueron imprescindibles para el servicio de postas y para albergar a gentes de toda condición, corren peligro de desaparecer por completo sin que haya sido documentado cuál fue su morfología y elementos funcionales, sus aspectos constructivos y compositivos o sus relaciones con la sociedad del momento. Resulta, por ello, necesario llevar a cabo su identificación y análisis como contribución al conocimiento del patrimonio arquitectónico y etnográfico de la Región de Murcia. ■



[FIG. 12]. PORTADA DE LA EDICIÓN CORRESPONDIENTE A LA REGIÓN DE MURCIA DEL 'DICCIONARIO DE MADOZ', REPRODUCIDA EN 1989.

(12) Para la elaboración de este trabajo ha resultado imprescindible la consulta de la tesis doctoral de Cristina Torres-Fontes, "Viajes de extranjeros por el Reino de Murcia", que constituye la recopilación más importante de los textos de los viajeros que en algún tiempo traspasaron las fronteras del Reino de Murcia.

Recepción: 23/09/2015. Aceptación: 30/10/2015.