

CARTOGRAFÍA POSTAL ESPAÑOLA (I)



Fernando Aranaz del Río, FRFS, L
(Doctor Ingeniero Geógrafo
y Académico de Número)



Para quien tiene la Cartografía como profesión y la Historia Postal como afición, no resulta nada más grato que escribir sobre ambas materias de una manera conjunta, o sea, hacerlo sobre la Cartografía (de la Historia) Postal Española.

Como acertadamente señalan Ángel Bahamonde, Gaspar Martínez y Luis Enrique Otero en *Atlas Histórico de las Comunicaciones en España 1700-1998*, uno de los primeros mapas postales que se conocen es la “Carte Geographique des Postes qui traversent la France” realizado en 1632 por Nicolas Sansón, fundador de una dinastía de cartógrafos, que por ser de origen flamenco acusaba una marcada influencia de dicha escuela.

En lo referente a España ellos señalan como primer mapa conocido “L’Espagne divisée en tous les Royaumes et ses Principautés. Où sont exactement recueillies et observées toutes les Routes des Postes d’Espagne, sur les memoires des Courriers Majors de Madrid”. Como se lee en la cartela de la esquina inferior derecha, está fechado en 1721, y fue encargado por el Marqués de Grimaldi, Ministro y Secretario de Estado de Felipe V. El autor del mapa fue el francés Huberto Jaillot.

Al llegar aquí cabe plantearse una cuestión ¿qué hubo anteriormente a estas primeras realizaciones de Cartografía Postal? ¿Se conocía acaso la geografía del país lo suficiente como para abordarla?

LA SITUACIÓN AL COMIENZO DEL SIGLO XVI

El primer intento de conocer lo mejor posible el territorio español, imprescindible base para su posterior traslado a mapas, se debe a Fernando Colón, hijo del descubridor Cristóbal Colón y de Beatriz Enríquez.

Hombre de vasta cultura, había participado en dos viajes al nuevo continente, había recorrido parte de Europa, y trabajaba como cartógrafo a las órdenes reales.

A él se debe el intento de mandar por todas las provincias del reino personas capaces de realizar una serie de pesquisas y comprobaciones que le permitieran hacer una descripción de la cosmografía de toda España. Su inicio ha de fijarse en el año 1517, y pocos años después, en 1523, el rey le ordena de manera tajante, anulando la anterior autorización, para todos los trabajos.

Probablemente alguien se dio cuenta del poder que suponía un amplio conocimiento de la realidad nacional.

La “Descripción y Cosmografía de España” se recuperó a finales del siglo pasado al encontrarse sendos manuscritos en la Biblioteca Colombina de Sevilla y en la Biblioteca Nacional de Madrid, siendo publicada en tres volúmenes por la Sociedad Geográfica, Imprenta del Patronato de Huérfanos de la Administración Militar, de Madrid, en 1908 el tomo II, en 1910 el tomo I (ambos procedentes de Sevilla) y en 1915 el tomo III (con el material de Madrid).

La obra comienza señalando “Lunes III de Agosto de 1517 –Començe el ytinero – I çaragoça cibdad grande de Aragón hasta perdiguera ay cinco leguas y pasase por barca vn rrio vn milla de çaragoça y ebra y pasase antes que no el dicho rrio apar de çaragoça por puente = Perdiguera es lugar mediano de hasta 100 vecinos hasta la majara hay quatro leguas”.

De aquí parece deducirse que el propio Fernando Colón fue uno de los encargados de “patear el territorio”.

Que la obsesión por el conocimiento del territorio estaba presente en la vida nacional lo pone de manifiesto el hecho de que el movimiento Comunero de Castilla expresase en la Junta de Ávila que entre su proyecto de futuro se encuentra “que en cada un obispado se haga un libro en que se asienten todas las ciudades, villas y lugares,

fortalezas y rentas quel rey tiene en aquel obispado; e que se asienten los vecinos que cada un lugar tiene; e los que tienen sus aldeas e quantos dellos son hidalgos e quantos pecheros e lo que renta cada un lugar”.

Pero como el movimiento Comunero fracasa tras la derrota y ajusticiamiento de sus líderes en Villalar (1521), el proyecto continuará sumido en el olvido.

POSTAS Y CAMINOS EN LOS COMIENZOS DEL SIGLO XVI

Postas y caminos son dos conceptos que irán indisolublemente unidos a lo largo de la historia durante los siglos XVI al XIX.

Sin una buena red de caminos es difícil que pueda desarrollarse una red de postas ya que aquella constituye el soporte básico, la infraestructura, sobre la que tiene que desplazarse el elemento humano. Pero por otra parte quizás no sea exagerado señalar que son las postas, el establecimiento de grandes carreras, consecuencia inmediata de la unión de los reinos peninsulares, con la ampliación de los centros políticos y de decisión (Burgos, Valladolid, Sevilla, Barcelona...) que han de estar unidos a la Corte y entre sí por cuestiones políticas, comerciales, militares... las que van a actuar como motor del desarrollo de la red viaria.

En la frontera de los siglos XV y XVI se presentan otros dos hechos cuya importancia es necesario destacar: el descubrimiento de América y el inicio de su colonización y la integración de España en un Imperio que abarca ingentes extensiones no exclusivamente en el continente europeo.

Todo ello provoca una movilidad humana en continentes importantes que incidirá sobre el desarrollo de postas y caminos como factor de aceleración.

Con el establecimiento de la corte de Carlos I en España las comunicaciones interiores se desarrollan ampliamente y la red de postas se establece a lo largo de los caminos que van de unas ciudades a otras.

En el ajuste de 12 de noviembre de 1515 en Bruselas entre Carlos I, Francisco y Bautista de Taxis, y en concreto en el punto IV, se señala la obligación de éstos de mantener caballos.

José Ignacio Uriol explica así el tema de las postas.

“El establecimiento de las postas era en efecto la respuesta técnica a las exigencias de esas velocidades en el transporte de la correspondencia. En terreno llano, un caballo al paso hace unos 6 o 7 km./h; al trote 12 o 13 y al galope 24 o 25; ahora bien, en el primer modo de marcha su resistencia física le permite andar 9 o 10 horas diarias, mientras que al trote se reduce su andadura a sólo tres horas, y al galope a una hora u hora y media; en cuanto la pendiente media del camino sea del 3 o 4 por 100 las velocidades pueden disminuir hasta un 50 o 60 por 100 de las señaladas”.

Por ello, con sólo un caballo y un jinete, se podía recorrer al día unos 50 o 60 km, mientras que con postas, a 20

km de distancia unas de otras, podrían hacerse de 150 a 200 km diarios, como término medio.

Pero el servicio de postas requiere una organización importante y eficiente; la existencia de las postas, esto es de posadas donde se disponga de caballos de refresco, la disposición de personal adiestrado, maestros de postas y postillones, unos que regentan y organizan las posadas y otros que acompañan al correo en otro caballo para devolver a la posta de procedencia los dos caballos, el del postillón y el del correo, etc... y esta organización la supieron proporcionar los Taxis.

Al principio, en los primeros años del siglo XVI, las postas estaban al servicio exclusivo del Rey, bien para la correspondencia real o bien para facilitar los viajes rápidos de las personas reales y altos funcionarios de la Casa Real. Más tarde el servicio fue abriéndose al público y evolucionando en su funcionamiento.

La expresión “viajar por la posta” en esta forma y en todas sus formas derivadas aparece con frecuencia en los libros de viajes de la época, y así por ejemplo un repaso por el libro “Crónica del Emperador Carlos V” de Pedro Girón nos pone de manifiesto la utilización de las siguientes expresiones relacionadas con los viajes por la posta.

–“Vino por la posta” refiriéndose a un viaje realizado por el Emperador desde Rosas donde desembarcó procedente de Italia el lunes 21 de abril de 1533, llegando a Barcelona distante catorce leguas de Rosas, “al otro martes a las nueve o a las diez de la mañana”.

–“Partió por la posta” se refiere a un viaje realizado por el Emperador desde Monzón a Barcelona, en junio de 1533.

–“Y fue por la posta” se refiere a un viaje realizado por el Emperador desde la Muela a Daroca, en enero de 1534.

–“Vino S.M. por la posta” se refiere a un viaje realizado por el Emperador desde Mojados a Valladolid a 30 de junio de 1534.

–“Aver venido por la posta” esta narración corresponde a una justificación de una serie de hemorragias producidas por este motivo y que causaron la muerte en Palencia, a finales de agosto de 1534, al Marqués de Aguilera D. Luis Fernández Manrique.

–“Él fue por la posta” refiriéndose a un viaje que realizó el alguacil Velasco saliendo desde Madrid para encontrar al conde de Ureña D. Juan Telles Girón que se suponía venía desde Peñafiel, y no encontrándolo volvió a Madrid. Esto sucedía en abril-mayo de 1535.

–“Tomó la posta” se refiere a un viaje realizado por el contador Rodrigo de Albornoz, quien desembarcó en un puerto de la costa catalana al norte de Barcelona, dirigiéndose por dicho sistema a la Corte (Valladolid), donde llegó el 18 de octubre de 1536.

–“Partió de Monçon por la posta” se refiere a un viaje realizado por el Emperador de Monzón a Valladolid, llegando a ésta el sábado 24 de noviembre de 1537 anocheciendo.

–“El qual vino por la posta” se refiere a un viaje realizado por el Duque de “Alva” D. Hernando de Toledo, hasta Valladolid, a finales de diciembre de 1537.



–“Se despachó una posta a Génova” se refiere a un emisario enviado para indicar a las galeras que debían regresar a Barcelona, lo que hicieron el 15 de abril de 1538.

–“Vino por la posta” narra la llegada a Valladolid, el 29 de julio de 1538, de M. Brisaque, caballero francés, enviado por el Rey y la Reina de Francia a visitar a la Emperatriz.

En esta recopilación cronológica hemos dejado para el final por su interés en relación con toda la problemática que estamos analizando, un hecho sucedido en diciembre de 1536 y que acontece en Aranda (hoy Aranda de Duero) y su entorno. Sigamos la transcripción del pasaje que hemos recopilado íntegro en aras de su interés y de su realismo descriptivo:

“El Emperador partió a Génova a XIII de noviembre y vino a islas de Eras, donde estuvo.... días y de allí vino a desembarcar a Palamós, donde llegó a V de diciembre de este año. Dos días antes que S.M. llegase llegaron a Barcelona ciertos naos, y éstas se supo la venida de S.M. El Arçobispo de Çaragoça, Visorrey de Cataluña, hizo luego correo a la Emperatriz con quien le escribió lo que avie, y este correo llegó a Aranda y allí pidió una al que tiene cargo dellas y porque se la diese mejor le dixo que llevaba nueva que S.M. era desembarcado. El que tenía cargo de las postas, como oyó esto, díxole que no tenie posta, que en un lugar cerca de allí las avie. El correo, engañado desas palabras, creyóle y paso adelante a tomar posta y, luego

qué pasó, el que tenía cargo de las postas toma una y por otro camino corre tanto que llegó a Valladolid día de nuestra Señora dela Concepción, que es a ocho de diciembre, de mañana y fuése a la posada del Correo Mayor y díxole cómo S.M. era desembarcado y que cerca vinie el correo que traie las cartas. Fue tanta la alegría que luego Salinas, que tenía aquel oficio de Correo Mayor, fue a S.M. a dezírselo, y al Cardenal de Toledo y al Cardenal de Sigüença; y así la Emperatriz fue luego al monasterio de San Pablo a dar gracias a Nuestro Señor por la venida del Emperador. El Cardenal de Toledo fue luego a palacio y el Obispo de Oviedo, Presidente de Audiencia, Condestable, Conde de Osorno y todos los grandes y perlados que estaban en la corte donde se hizo gran regozijo, teniendo por cierto que el Emperador era desembarcado, hasta que lleo el correo que traie la nueva verdadera, que aunque por una parte alegró por ser S.M. partido, pero por la mayor parte entristecó mucho la corte, considerando el peligro en que S.M. podía estar.

Domingo, a la dos horas poco más o menos, llegó don Enrique de Toledo y Venavides con nueva cómo el Emperador era desembarcado y truxeron cartas de S.M. Aquí fue el plazer verdadero de la Emperatriz y de toda la corte. Luego los Cardenales de Toledo y Sigüença fueron a palacio y el Obispo de Oviedo, Presidente de Audiencia.

Escribió el Emperador a la Emperatriz que fuese a esperarle a la villa de Tordesillas, porque quería ir allí a

besar las manos a la Reina su madre, y que fuesen con ella los del Consejo del Estado, y que el Consejo Real y los otros Consejos y toda la corte se aposentasen en Simancas y Tudela para que se pudiese mejor hazer el aposento. La Emperatriz y el Príncipe y las Infantas se partieron el martes de mañana a Tordesillas. Fue con S.M. el Cardenal de Toledo; don Pedro Hernandez de Velasco, Condestable de Castilla, y otros cavalleros.

En lo que el Emperador mandó que el Consejo Real y los otros Consejos y toda la corte se saliesen de Valladolid y se aposentasen en Simancas y Tudela pareció que traía algunos inconvenientes, especialmente para los negocios que se suspenderien y daño a los labradores, a quien se avien de tomar carretas y azémilas, y costa a todos los de la corte, y aún parecía alguna desautoridad del Consejo Real mandarle salir así. Y platicado mucho sobrello, así en el que quierie sino, obedescer lo que mandaba el Emperador, pero por las causas que he dicho se acordó de suspenderlo hasta consultar a S.M.; y la Emperatriz enbió a Lope de Hurtado de Mendoça (a) visitar al Emperador y entre otras cosas que le avie de dezir fue ésta: representarle al obediencia de todos y los inconvenientes. Esto se cree que mandó el Emperador porque fue informado que algunos del Consejo y otros grandes tenían posadas, así principales como acesorias mayores y más que avían meneste. Lope Hurtado partió de Valladolid el martes de mañana; encontró al Emperador en El Burgo el miércoles de mañana y allí le dixo lo que la Emperatriz le mandó dezir y tomó con la respuesta y llegó a Tordesillas el jueves de mañana. El Emperador mandó que no se hiziese mudança en lo del aposento.

El Emperador vinie por la posta y vinie con S.M. don Hernando de Toledo, Duque de Alva, y Mosior de (Bous-su), Cavallerizo Mayor de S.M., y otros tres cavalleros de su Cámara. Llegó a Valladolid jueves, que fueron quatorze de dizienbre a las doze del día poco más o menos; fuése (a) apear a palatio, que era en casa del Comendador Mayor de León, don Francisco de los Cobos y allí estuvo una hora poco más o menos y anduvo toda la mayor parte de la casa y de allí se partió por la posta a Tordesillas y con él el Duque de Alva y los que venían con S.M. Llegó a Tordesillas un poco antes de las quatro oras de la tarde y estaban la Reina su madre y la Emperatriz juntas.”

Al llegar aquí surge inevitablemente una cuestión ¿qué eran realmente las postas? O mejor aún, qué sentido tiene la palabra “postas” en la descripción de los autores de la época. En su acepción más estricta es un sistema que consiste en obtener dos caballerías, en una posada, y acompañado por un postillón alcanzar la siguiente estación donde se repite la operación haciendo regresar al postillón con las dos caballerías hasta la estación inicial.

Pero este planteamiento se enfrenta con algunos interrogantes. Por ejemplo, qué sentido tiene la expresión “vino ... cuasi por la posta”.

Otra pregunta sin respuesta adecuada es cómo el Emperador en sus desplazamientos utilizaba este sistema. El séquito de acompañamiento debería ser importante y

así lo atestigua Pedro Girón en su Crónica. Por ejemplo, en el viaje que acabamos de señalar, diciembre de 1536, al Emperador le acompañan cinco personas en el trayecto de El Burgo (de Osma, ?) a Valladolid, lo que supone que debía de haber dispuestas al menos siete caballerías, cifra que parece alta en principio.

Si analizamos los tiempos de los viajes encontraremos asimismo algunas sorpresas. En el relato del mismo viaje se leen los siguientes datos: “llegó a Valladolid a las doze del día poco más o menos”, “fuese (a) apear a palatio y allí estuvo una hora poco más o menos”, “de allí se partió por la posta a Tordesillas”, “llegó a Tordesillas un poco antes de las quatro oras de la tarde”, de donde deducimos: distancia Valladolid-Tordesillas: 30 kilómetros; tiempo empleado: sobre tres horas; velocidad media: sobre 10 km/hora, que hemos de considerar como muy baja, máxime para un recorrido tan corto.

Estos pueden ser algunos ejemplos que ilustran la falta de precisión en lo que el concepto “posta” significaba.

Sin duda “posta” era un concepto nuevo, una “filosofía” nueva, que englobaba el sistema, el camino, la velocidad, la novedad, ... todo y nada en concreto. Pero como antes esbozábamos, el soporte físico que había de servir como infraestructura era una nueva red de caminos.

LOS ITINERARIOS POSTALES

Dos son los textos fundamentales para tener una visión del estado, desarrollo y problemática de los caminos, y más concretamente en los comienzos del siglo XVI. Nos estamos refiriendo a los de Gonzalo Menéndez Pidal y de Manuel Criado del Val.

La construcción y arreglo de los caminos se considera obligación de los municipios y gremios de mercaderes, pero la penuria económica de la época, con la sangría que para el contribuyente castellano representan el imperio europeo y la aventura americana no permite demasiadas atenciones.

Solamente las expediciones militares conllevan el necesario acondicionamiento de caminos y puentes que han de soportar el paso de la incipiente artillería. En este sentido las vías que desde Valladolid y Burgos conducen a Santander-Laredo (comunicaciones marítimas con Flandes) y a Fuenterrabía (defensas fronterizas), reciben alguna imprescindible mejora.

A veces la apertura de nuevos caminos crea tensiones regionales. Así cuando en 1533 Vizcaya pretende abrir una nueva vía hacia Castilla a través de Peña Orduña y La Losa, se encuentra con la oposición armada de Álava que es apoyada en sus pretensiones por Guipúzcoa y Navarra. Estos hechos no serán infrecuentes en el tiempo y principalmente se concentran en el área vasconavarra.

El esquema viario en el primer tercio del siglo XVI presentaba una gran densidad de caminos en el polígono Burgos-Zamora-Salamanca-Ávila-Toledo-Guadalajara-Burgos. Dentro de este hexágono irregular quedaban

comprendidas Palencia, Valladolid, Segovia y Madrid, con lo que se cerraba un espacio de la máxima importancia en la España de aquel tiempo. Hemos de señalar que a pesar del obstáculo de la Cordillera Central que separaba ambas mesetas, configurando las dos Castillas, las comunicaciones entre ambas nunca se verán interrumpidas, existiendo diferentes pasos de montaña (Navacerrada, Lozoya, Somosierra,...)

En el año 1543 se publica la primera relación de caminos aparecida en España, con el nombre de “Reportorio de todos los caminos de España”.

Su autor es el valenciano Pedro Juan Villuga y lo imprimió, en Medina del Campo, Pedro de Castro constituyendo, sin lugar a dudas, el precedente más remoto de las actuales guías de carreteras, aún cuando sólo sea una relación escueta de los itinerarios más recorridos en aquellos tiempos por los viajeros de España. El título continúa con la explicación “hasta ahora nunca visto, en que hallara cualquier viaje y cualquier andar muy provechoso por todos los caminantes”.

Ricardo Ortiz Vivas supone que probablemente fuese correo al manifestar “... de la cual certidumbre de los caminos diversos mi larga peregrinación por toda la España ha sido la maestra”.

El único ejemplar original del que se tiene noticia fue adquirido por Mr. Archer Huntington, hispanista ya fallecido, con destino a la *Hispanic Society of América*, quien en 1902 realizó una edición facsímil de doscientos ejemplares, que se vendió a cinco dólares (de los de entonces).

De este libro, *Reimpresiones Bibliográficas* hizo una nueva edición en 1950, no facsímil, de trescientos ejemplares a la que se añadió un mapa plegable.

El libro incluye numerosos Itinerarios, desglosando la distancia entre etapas (generalmente de una a cuatro leguas) e indicando al principio de cada uno de ellos la distancia total en leguas. Evidentemente es una fuente

inmejorable para conocer la toponimia del momento y el trazado por donde discurrían los itinerarios.

En la lámina anterior (pág. 59), procedente del Atlas Nacional de España, presentamos la correspondiente red de caminos tal como se desprende e identifica del Reportorio de Juan de Villuga. La red representada en el mapa tiene una longitud total de unos 18.000 kilómetros.

Hoy a cuatro siglos y medio de distancia en el tiempo, esta misma estructura es la que sigue la red nacional de carreteras, como no tenemos más que comprobar en cualquier Guía de Carreteras.

BIBLIOGRAFÍA

- Fernando Aranz del Río. “Cinco Siglos de Cartografía Española (1500-2000)” en “De la Aguja Náutica al GPS”. Ministerio de Fomento, 2000, pág. 111 a 150.
- Ángel Bahamonde Magro y otros. “Atlas Histórico de las Comunicaciones en España 1700-1998”. Correos y Telégrafos. 1998.
- Manuel Criado del Val. “Teoría de Castilla la Nueva. La dualidad castellana en los orígenes del Español”. Ed. Gredos. Madrid.
- Pedro Girón. “Crónica del emperador Carlos V”. Edición de Juan Sánchez Montes. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Historia Moderna, Madrid 1964.
- Gonzalo Menéndez Pidal. “Los caminos de la Historia de España”. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid 1951.
- Ricardo Ortiz Vivas. “Historia del Correo de España”. Boletín de la Academia Iberoamericana y Filipina de Historia Postal, Capítulo XI.
- José Ignacio Uriol. “Apuntes para una historia del transporte en España. Los viajes por la posta en el siglo XVIII y en los primeros años del siglo XIX”. Revista de Obras Públicas. Noviembre 1977, pág. 837 a 856.



SPANISH POSTAL CARTOGRAPHY (I)

By FERNANDO ARANAZ del RÍO

The origins of the Spanish postal cartography should be established in the year 1517, according to the author. The first attempt for a better knowledge of the Spanish territory, to be later reproduced in maps, is attributed to Fernando Colón, son of the discoverer Christopher Columbus and Beatriz Enríquez. Colón's “Descripción y Cosmografía de España” was unearthed in the late 19th century with the finding of two manuscripts at Sevilla's Columbian Library and Madrid's National Library. The author also inquires into the postal routes at the beginning of the 16th century.