



Oficios y actividades para el recuerdo Itinerarios, transportes, posadas y ventas: la aventura de viajar (I)



Durante mucho tiempo la presencia de agua y pastos fue determinante a la hora de elegir itinerario.

conservación de las comunicaciones, tanto de las terrestres y fluviales como también de las marítimas. Con ellos se desarrolla en nuestro término una amplia red comunicativa, en las que aparecen unos caminos troncales o principales y otros ramales o secundarios de menor tránsito e importancia¹. En realidad existían rutas más o menos trazadas que unían todos los núcleos poblados o asentamientos. Lógicamente, el núcleo más importante era Carteia, centro neurálgico y de intensa actividad económica de la región, en franca competencia con Gades. Pero además, aparecían otros lugares, con una mayor o menor importancia, que también estaban comunicados entre sí. Así lo estaban las poblaciones del arco de la bahía como Porto Albus, Iulia Traducta y Caetaria².

A la altura de la ciudad de Carteia se producía la intersección de las dos principales calzadas que atravesaban el territorio: la proveniente de Malaca hacia Gades y la que partía desde la propia ciudad de Carteia hacia el valle del Guadalquivir, es decir buscando Corduba. Por la primera de ellas, tomando dirección a Gades y por distintos ramales que se iban sucediendo, se podía acceder a Mellaria, Baelo Claudia, Baesippo, ..., a lo largo de toda la costa atlántica. En dirección contraria, se llegaba a Barbésula, y cruzando el Guadiaro y tras recorrer entre otros asentamientos Cilniana - San Pedro de Alcántara-, se accedía a Malaca.

Hacia el interior existían varias, la más importante era la ya citada Carteia-Corduba, que en su trazado principal recorría Oba -Jimena- y Acinipo -Ronda la Vieja-, pasando o no, por Ocuri -en las cercanías de Ubrique-. Existió una variante que con toda probabilidad transcurría por el conocido posteriormente como "camino de Gaucín", o muy próximo a éste, es decir por Albalate, La Alcaidesa y Montenegral, y tras cruzar el Hozgar-ganta continuaría por el valle del Genal

De todos los países del mundo conocido quizás no haya ni una sola provincia tan merecedora de nuestra atención como esta parte del reino de Granada que vamos a visitar". Francis Carter, viajero inglés que nos visitó en el siglo XVIII.

Para obtener una visión, aunque aproximada, de lo que podía llegar a representar hasta no hace muchos años el recorrer un trayecto por nuestra zona, debemos empezar repasando las peculiaridades de su trazado viario.

La red viaria de nuestro entorno ha sido durante muchísimo tiempo bastante deficiente, tanto es así que puede ser considerada esta circunstancia una de las causas más importantes del lento desarrollo económico de la zona. Si tenemos en cuenta que las vías, incluyendo las pecuarias, eran elementos necesarios para vertebrar el espacio territorial, aquí, en esta comarca, también adquirieron una especial relevancia los cursos de los ríos, pues éstos fueron utilizados a lo largo del tiempo como importantes rutas de penetración hacia el interior. Muchos de los caminos existían desde la más remota antigüedad, pero es con la dominación romana cuando quedaron establecidos los principales itinerarios.

Los romanos mostraron gran empeño en el establecimiento y la buena

Viajamos en esta nueva entrega de nuestro colaborador por la historia de la red viaria de nuestra comarca desde la época remota de Carteia. Unos trazados que se han caracterizado por una deficiencia crónica que llega hasta nuestros días. Los vehículos utilizados y las ventas que usaban para su descanso y el de las bestias conforman parte importante de este artículo.

FOTOS:
Archivo Autor
Brian Ramage
National Geographic
Magazine

hacia Gaucín, y desde aquí coincidiendo en muchos tramos con la actual carretera nacional, se dirigiría a Ronda, la antigua Arunda, y Acinipo. Anteriormente, en Sambana saldría un ramal hacia Lacipo, en las proximidades de la actual Casares. También se hallaba comunicado este último enclave con Oba.

Otra vía, también hacía el interior discurría por el valle del Palmones buscando Lascuta –en las proximidades de Alcalá de los Gazules– y uno de sus ramales tomaba rumbo, por Valdeinfierno y el Alto del Aliso, a Asido Caesarina –Medina Sidonia–³.

Tal como sucedió en otros lugares, esta red de calzadas romanas sirvió de base comunicativa y continuó siéndolo durante la Edad Media⁴ y la Edad Moderna, y aunque muchas pasaron a ser meramente tramos de tránsito para el ganado o camino con servidumbre, otras se mantuvieron y actualmente forman parte de algunas de nuestras arterias comunicativas. Así, con el paso del tiempo un gran número de ellas dieron lugar, según su función, amplitud y uso, a distintos tipos de vías agropecuarias, como: cañadas reales, cordeles, coladas, veredas, caminos de herradura, caminos vecinales, servidumbres de paso, etc. Eran tiempos en los que el traslado de animales de unos pastizales a otros era necesario y frecuente y para esto se debía contar con determinados espacios de refugio como los descansaderos y los abrevaderos, sitios con sombra y abundan-

La entrada y salida de vehículos de Gibraltar era constante durante las horas diurnas.



cia de agua.

Hubo momentos en que se acometieron algunas mejoras en la red viaria, tal fue la realizada por los duques de Medina Sidonia con el objeto de preservar y facilitar el acceso a sus almadrabas. Estas actuaciones consistían esencialmente en adecuar algunos tramos que presentaban excesiva dificultad para el acarreo de mercancías, bien por ser terrenos inundables, o auténticos barrizales, bien por su pronunciada inclinación, por ello se procedió al acondicionamiento mediante el empedrado de aquéllos y el rebaje de éstos, facilitando así el paso, particularmente, en épocas de lluvias⁵. Pero en nuestro más inmediato entorno y durante siglos las comunicaciones permanecieron en las mismas condiciones que en el Medievo. De este modo, tal co-

mo señala Hernández del Portillo, “en el siglo XVII eran, todavía, las rutas marítimas las más utilizadas, sobre todo en aquellas ciudades que, como Gibraltar, contaban con un buen puerto y tenían serias dificultades para comunicarse con el interior al estar rodeadas de ásperas y elevadas sierras”⁶.

A principios del siglo XVIII la situación viaria continuaba igual. La región permanecía inmersa en una total autarquía económica. La débil red de intercambio y el excesivo autoconsumo de su población siguieron siendo lo habitual y poco cambio experimentó la situación a pesar de las medidas que fueron llevadas posteriormente a cabo por Carlos III. La instauración de los Borbones había supuesto que el trazado viario pasase a ser competencia del Estado⁷ y por lo tanto se procedió a la realización, aunque de forma muy lenta, de nuevos caminos y de mejoras en los existentes. Fundamentalmente se procedió a la construcción de puentes. Los ríos más importantes de la zona, al carecer de puentes, debían ser vadeados o cruzados en barcas⁸. Aunque, ciertamente, debido a necesidades logísticas militares se había pro-



Algunos tramos de antiguos caminos medievales pueden ser aún contemplados.

¹ Tal como señala Carlos GOZALBES CRAVIOTO, en, “El Campo de Gibraltar en los itinerarios de peregrinos. Siglos XII, XIII y XIV”, *Almoraima*, nº 25 (Abril, 2001), pág. 212, en referencia al Itinerario de Antonino “La primera copia conocida de este itinerario que llegó a Occidente fue la que utilizó el grabador Peutinger en el siglo XVI para realizar su famoso mapa denominado *Tabula Peutingeriana*”.

² No citamos Calpe por ser todavía motivo de estudio y controversia su relación con Carteia, es decir, si fueron coetáneas o si realmente Carteia fue heredera de aquélla. Incluso para muchos autores se trataría de la misma ciudad. En el itinerario de Antonino esta estación es denominada “Calpe-Cateiam”. Y esta forma acusativa del término Carteia es muy significativa.

³ Gran parte de su recorrido transcurre por el conocido como cordel

de San Roque–Medina Sidonia.

⁴ Durante la época musulmana se siguieron usando los caminos de herradura, siempre buscando los trayectos más rectos y cortos, pues su transporte era a lomos y no exigía que el firme fuese mejor.

⁵ Tal como señala Manuel LÓPEZ FERNÁNDEZ en “Los caminos entre San Roque y La Línea fortificada frente a Gibraltar”, *Alameda*, nº 151 (Marzo, 2005), pág. 33, existían itinerarios que eran utilizados en verano y otros en invierno.

⁶ En A. HERNÁNDEZ DEL PORTILLO, *Historia de Gibraltar*, Ed. de A. Torremocha, Algeciras, UNED, 1994, pág. 15.

⁷ En la Real Cédula de 1747, reinado de Fernando VI, aparece el cargo de Superintendente General de Correos, Postas y Estafetas que venía a sustituir al anterior de Maestro Mayor de Hostes, Postas y Correos.



cedido en algunos al montaje de puentes de barcazas de forma permanente.

De este modo, como consecuencia de la ocupación inglesa de Gibraltar y de las diversas operaciones militares que se llevaron a cabo, el panorama viario cambió sustancialmente. Se abrieron nuevos caminos y se habilitaron otros antiguos que estaban en desuso. Las

necesidades militares de poder acceder a determinados puntos cercanos a la Roca y el avituallamiento, progreso de tropas y despliegue de efectivos propiciaron otras nuevas⁹. Así, se realizaron mejoras en el trazado desde Jimena hasta los campamentos militares españoles con el objeto de facilitar el transporte de municiones desde las Reales Fábricas de Artillería de Jimena¹⁰.

Debido a los asedios, fundamentalmente al Gran Asedio de 1783, se originó un repunte de la actividad económica pues el aumento de contingentes militares y el transporte de las mercancías demandadas implicaban la creación de negocio y la necesidad de una mayor cantidad de mano de obra. Por lo que el movimiento en los



Todavía es posible localizar en nuestro término algunas de estas marcas utilizadas para la señalización de caminos, cañadas y lindes.

caminos quedaba reducido prácticamente al traslado de tropas y género. Rara vez se encontraba a un viajero.

Tras el Gran Asedio, se produce un estancamiento generalizado que se mantuvo durante gran parte del siglo XIX. La llegada del ferrocarril a nuestra zona en 1890 –aunque la obra se completaría dos años más tarde– supuso inicialmente un impulso considerable para el desarrollo de la comarca¹¹ pero que desafortunadamente no tuvo el alcance esperado, o al menos en la proporción deseada. Los intereses políticos –la urgencia de una buena y rápida comunicación con el interior ante la potenciación de la política africanista del Gobierno español– prevalecieron sin tener en cuenta otros aspectos económicos y sociales. Con los Larios y la necesidad de tener comunicadas sus

colonias, se había producido una mejora de los caminos existentes sobre todo y particularmente en la vega del Guadiaro y sus conexiones con Gibraltar¹². Se macadanizaron¹³ los accesos a esta ciudad. Pero no era suficiente y su gran apuesta, el enlace entre la Estación de San Roque y La Línea por vía férrea, fue rechazada¹⁴. De nuevo, los intereses político-militares se antepusieron a los económicos¹⁵ y locales.

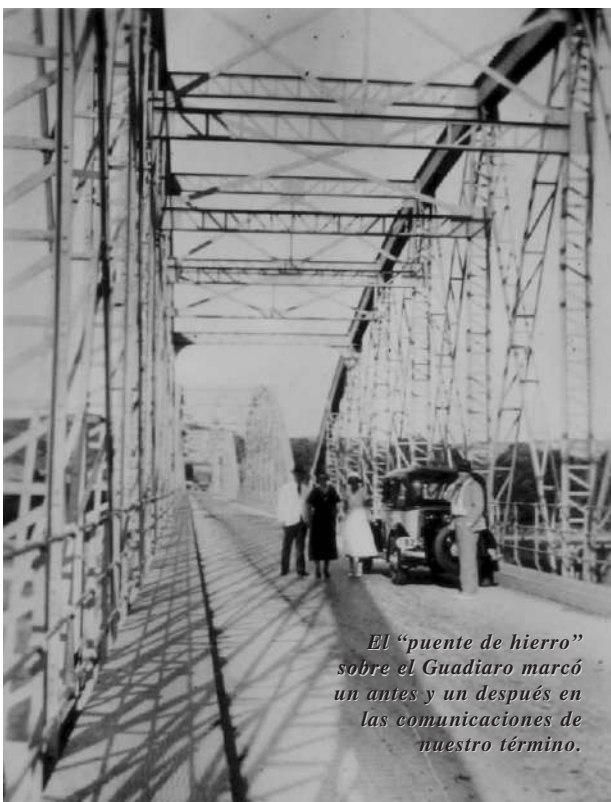
Las dificultades para la comunicación de toda la región, principalmente, pero no sólo entre La Línea y San Roque¹⁶, radicaban: “(...) en los recelos mi-

litares de que Gibraltar se viera rodeada de buenas infraestructuras viarias, temiendo quizás que se pudiesen hacer realidad sueños imperialistas británicos (...)”¹⁷. Este freno al progreso se perpetuó con el paso del tiempo.

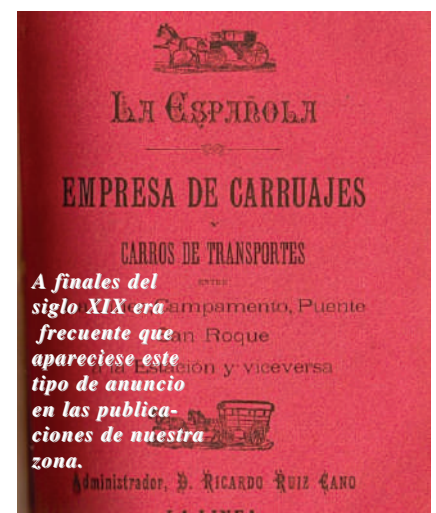
A partir de 1977 el panorama cambió. Desde esa fecha hasta la actualidad se ha producido una gran transformación en las comunicaciones, pero que debido al rápido y fuerte desarrollo que goza nuestra comarca ya son de nuevo insuficientes y no cubren plenamente nuestras necesidades.

En cuanto a medios de transporte, durante siglos y hasta bien entrado el XX, el más utilizado fue el animal. Generalmente a lomo de una bestia, en los que los trayectos se hacían interminables. También era utilizados, pero en menor medida, los vehículos de tracción animal. Prácticamente todas las familias disponían de alguna montura. Todo esto teniendo en cuenta que no existían reparos para los trayectos a pie.

Las deficiencias del viario se intentaban suplir en parte con una mayor comodidad en los vehículos. Pero no todo el mundo podía permitirse ese lujo. El más usado de estos vehículos de tracción animal para el transporte de mercancías era evidentemente el carro, y el más utilizado para el transporte humano, para “viajar”, el carruaje, generalmente de cuatro ruedas, con caja en la que se hallaban los asientos para varias personas –como mínimo dos–. El “landó”, carruaje de cuatro ruedas de mayor tamaño, era muy utilizado por su mejor comodidad para los grandes trayectos. Solía tener capotas, delantera y trasera, articuladas y replegadas de pomposa apariencia. Aún más voluminosa era la diligencia, tirada por cuatro o cinco caballos. Este ve-



El “puente de hierro” sobre el Guadiaro marcó un antes y un después en las comunicaciones de nuestro término.



hículo estaba destinado para el transporte de viajeros, pero ya buscando una rentabilidad económica. En los trayectos más largos su caballería era sustituida cada cierta distancia por otra de refresco. Esto se llevaba a cabo en las casas de posta y ventas del recorrido. Las mayores diligencias constaban de tres compartimentos que eran denominados berlina o delantera, central o interior y trasero o zaga, y lógicamente los precios de unos y otros variaban ostensiblemente. Cuando la diligencia sólo tenía dos reservados se le llamaba berlina.

Otros vehículos, más pequeños, utilizados por las clases acomodadas y para trayectos cortos, eran las calesas, generalmente de dos plazas, con un tiro y dos ruedas. Llevaba incorporada una capota de vaqueta. Eran las más utilizadas por las autoridades y ricos comerciantes gibraltareños para desplazarse a sus fincas de recreo de los alrededores. El trayecto desde San Roque a Gibraltar¹⁸ era recorrido a diario por un importante número de carros transportando mercancías para el abastecimiento de la colonia¹⁹ y “coches de caballo” con pasajeros que entraban y salían sin cesar²⁰. Tenemos noticias de la existencia de una flotilla



Las incidencias en los viajes eran frecuentes.

de más de cincuenta “coches de caballo” que hacían el recorrido entre Gibraltar, La Línea, Campamento, Puente Mayorga, San Roque e incluso Taraguilla. También tenemos constancia de la existencia en San Roque a primeros del siglo XX de tres agentes, de sendas compañías de transporte: “La Veloz”, “La Española” y “La Ligera”²¹. La primera de ellas hacía el recorrido desde La Línea a la Estación de San Roque.

Posteriormente fueron entrando en funcionamiento los autobuses del servicio de ferrocarriles, como el que hacía el recorrido: La Línea-Campamento-San Roque-Estación. En los años veinte del siglo pasado la compañía de transporte Portillo comenzó a cubrir el

trayecto Málaga- La Línea a diario, enlazando nuestra comarca con Málaga. Un corresponsal de National Geographic Magazine nos relata su experiencia en el recorrido que tuvo que realizar desde Málaga a Gibraltar. Tras tomar la decisión de hacerlo en autobús por tardar menos tiempo, unas cinco horas, que en el tren, unas doce horas, nos cuenta que, cruzando el río Guadiaro el vehículo sufrió una avería. El cruce del autobús se realizaba en una especie de remolcador, una barcaza de grandes dimensiones, que en esta ocasión zozobró. Para sacarlo del río, el chófer pidió ayuda a unos agricultores, vecinos de Guadiaro, que con dos parejas de bueyes lograron ponerlo en tierra firme²². Pero había entrado agua en el carburador del vehículo y esto impidió la continuación del viaje en él. Así que se acercaron a la población de Guadiaro, a una milla de distancia, y con la ayuda del chófer y sin no pocos esfuerzos consiguieron caballos y una mula para el equipaje, para poder continuar el trayecto.

Después de dos horas de intrincados caminos llegaron a San Roque, donde pudieron alquilar un coche que les llevó a Gibraltar. Toda una odisea que aquellos viajeros consideraron de auténtica pesadilla.

⁸ Manuel LÓPEZ FERNÁNDEZ en, “Dos puentes con historia”, *Alameda*, nº 184 (Diciembre, 2004), págs. 10-12, señala al respecto: “El estado de las vías de comunicación en la Comarca eran pésimos por entonces (hablamos de finales del XVIII); los más afortunados empleaban barcas para cruzar los ríos, pero la mayoría de los viajeros y especialmente los transportistas se desplazaban vadeando los ríos”.

⁹ El puente sobre el arroyo de la Madre Vieja data de 1776.

¹⁰ Estas Reales Fábricas de Artillería de Jimena estuvieron operativas desde 1778 hasta 1788-1789. Su producción tenía como principal destino las colonias americanas, pero también se fabricó material para el asedio de Gibraltar 1779-1783. También existía otro enclave armamentístico cerca del río Guadiaro, en el conocido “Cortijo de las Bombas”.

¹¹ Teniendo en cuenta que todavía en 1876 para acceder a Algeciras se debían vadear el Guadarranque y el Palmones.

¹² Este proceso culminó en parte con la posterior entrada en funcionamiento del puente de hierro de Guadiaro a finales de los años 20 del siglo pasado, obra del ingeniero Torroja, y tuvo una gran repercusión socioeconómica en la zona.

¹³ El macadán es un pavimento de piedra machacada que una vez tendida se comprime con el rodillo.

¹⁴ El proyecto había sido presentado a finales de 1903.

¹⁵ Estas dificultades han sido una constante en nuestra historia, los militares se opusieron de forma sistemática a cualquier proyecto nuevo o mejora que no fuese una necesidad estrictamente militar.

¹⁶ La realización de cualquier tipo de construcción en la zona de La Línea y Campamento estaba vetada por las Autoridades Militares.

¹⁷ José Antonio CASAUS BALAO, “La lucha por una carretera entre San Roque y La Línea”, *Alameda*, nº 148 (Diciembre, 2004), págs. 28-30.

¹⁸ Consideramos muy interesante al respecto el artículo ya citado de Manuel LÓPEZ FERNÁNDEZ. “Los caminos entre San Roque...”.

¹⁹ Los arrieros solían “tirar” más por el itinerario que transcurría por la ladera de Sierra Carbonera. Tras vadear el arroyo de la Alegría, y cogiendo altura, pasaban por la “Cañada del Pendolista” y la del “Lechero”, “Peñas de Benalife”, para entrar en La Línea por “las Pedreras” hasta “El Espigón”, donde pocos metros antes de llegar existía un “Consumo” -distinto al ubicado posteriormente en las cercanías del “Cachón de Jimena”-, oficina donde se satisfacía el impuesto municipal sobre las mercancías que entraban en la población.

²⁰ Con posterioridad entró en funcionamiento un tipo de mini-autobús conocido popularmente como “charabán”.

²¹ Estos agentes atendían, respectivamente en: quiosco de la Alameda, calle Marina nº 2 y General Lacy nº 54.

²² La utilización de bueyes para remolcar era algo frecuente. Concretamente en José Antonio CASÁUS, “Cosas de Guadiaro. Mis charlas con Andrés Carrillo (I)”, *Alameda*, nº 155 (Julio, 2005), pág. 7, aparece: “el “portillo” que era un autobús pequeño que se encontraba con muchas dificultades en el carril, por Guadalquítón, donde tenía que ser ayudado por bestias porque sus ruedas se atrancaban en la arena”.



Oficios y actividades para el recuerdo Itinerarios, transportes, posadas y ventas: la aventura de viajar (II)



La venta Albalate estuvo muy ligada a la historia de San Roque desde sus orígenes.

El autor resalta la importancia de las ventas en cualquier viaje o trayecto que se tuviese que realizar en nuestra comarca. Enumera las posadas y ventas más destacadas de la zona así como el trabajo incesante que representaba la vida en estos establecimientos. Siempre preparados para recibir a los viajeros en un trasiego continuo.

FOTOS:
Archivo del autor
National Geographic
Magazine
Harry A. McBride

Pero hablar de itinerarios y transportes en nuestro más inmediato pasado sin tener en cuenta las posadas y las ventas sería insuficiente si queremos obtener una imagen lo más cercana posible de todos los posibles elementos que incidían en la realización de cualquier travesía.

Situadas bien aprovechando un cruce, o en sus proximidades, bien en los márgenes de los caminos más utilizados, las ventas eran las herederas directas de las antiguas *Mutationes* y *Mansionis*¹ romanas, eran puntos de enlace, de encuentro, pero sobre todo lugar para el necesario descanso del viajero.

Se posee abundante documentación en la que se hace referencia a ventas y ventorrillos existentes en nuestro territorio ya en el siglo XVI. La casa-torre o ventatorre² de Taraguilla y la de la Serrana o de Guadiaro, son un ejemplo, pero creemos que ambas son bastantes anteriores. Algo posterior figuran la ventilla de arroyo Barbudo, Venta Albalate, Venta Audón,...

La importancia de estas ventas debió ser considerable, pues creemos que tanto la de Taraguilla hacia Algeciras como la de Guadiaro hacia la zona de Manilva y Estepona

estaban ubicadas en los vados del Guadarranque y Guadiaro, respectivamente, y poseían las barcazas para su cruce en esa época. En el caso de Taraguilla un documento notarial fechado el 24 de marzo de 1590, parece confirmarlo, pues señala: "Imposición de censo que Gonzalo Rodríguez Catalán y su mujer Beatriz de Amon, vv. de Gibraltar, hacen a favor del Hospital de N^a S^a de los Desemparados sobre la mitad de una huerta y arboleda, mimbral y arcazón³ con su torre en Taraguillas". La de Guadiaro fue el origen de la actual población⁴.

Durante los siglos XVI y XVII las posadas y ventas estaban regidas por las mismas ordenanzas de taberneros, mesoneros, casas de trato y acogimiento, de la ciudad de Gibraltar y su término⁵. En ellas entre otros asuntos se estipulaba la forma y precios que se habían de tener en cuenta en el trasiego de vino; el precio y calidades de las camas de alquiler⁶; los productos que podían y no podían ser utilizados en las comidas servidas en dichos lugares; la prohibición de tener en los establecimientos "mugeres enamoradas, ni mosa de servicio de doce años arriba, ni de cuarenta abajo, ni muger que aya sido pública"⁷; precios por

los distintos servicios; etc. Así, quedaba establecida la cantidad para el transeúnte que venía “a pie”, para el que traía “bestia mayor”, para el que la traía “menor”, y para los recoveros, que estaban exentos pues su tasa estaba incluida en las que pagaban por sus bestias. No podían tener los dueños de las ventas y posadas animales de corral sueltos por las caballerizas, y sí la obligación de servir buen grano y de conservar la limpieza en las cuadras. También se advertía que “[...] no tengan ni jueguen naipes e ninguna cantidad por obiar los ruidos, blasfemias y otros daños [...]”⁸. Esta última prohibición era extensiva a mesoneros y taberneros.

Ahora bien, avanzando en el tiempo y centrándonos en los establecimientos existentes a finales del siglo XIX y durante gran parte del siglo XX, hasta la década de los sesenta aproximadamente, es a partir de ahí cuando fueron perdiendo su identidad y razón de ser –es decir su principal cometido o función: la de prestar auxilio al viajero– y cuando los viajes adquieren verdaderamente la consideración que actualmente poseen. Nuestra zona se convirtió en centro neurálgico del trasiego de gente y mercancías hacia Gibraltar, lugar de desti-

no donde convergían prácticamente todas las rutas usadas por la arriería. Sus caminos estaban jalados de ventas y ventorrillos y sus núcleos poblacionales de posadas, que se intensificaban en las proximidades de Gibraltar. Así, aparecen una serie de ellas en el último tramo, es decir entre San Roque y La Línea.

Es prácticamente imposible enumerar todas las posadas, ventas y ventorrillos que han ido existiendo en nuestro término durante este período, y más aún su ubicación⁹. La importancia de muchas de ellas fue

variando a lo largo del tiempo sobre todo por su ubicación y tránsito. No obstante creemos necesario citar algunas que puedan servirnos de referencia aunque sin ánimo alguno de clasificación. Son bastantes las que han perdurado en nuestra memoria bien por su valor histórico bien por el destacado papel jugado en el pasado e incluso porque todavía más de una continúa abierta. Así entre ellas podemos señalar las siguientes: Posada del Toro¹⁰; Posada de La Mariana; Venta Nueva; Venta Audón –también puede aparecer en algunos textos como Abdón–; Cortijo de la Ventilla –Pinar del Rey–; Venta Albalate¹¹; Ventorrillo de La Venena; Ventorrillo de La Colmena; Venta del Agua del Quejigo –actualmente fuera del término de San Roque–; Venta del Oro; Venta de Gámez¹² –para otros autores Venta de Gómez–; Ventorrillo del Padre Antonio –entre Pte. Mayorga y Campamento–; Venta Pérez; Ventorrillo de la Munición –en el trayecto de San Roque a La Línea–; Ventorrillo de Punta Mala –en la zona de levante, cerca del faro–; Venta de la Alegría –en las proximidades del cruce del Higuero–; Venta Alhambra; Venta Miraflores –fundada en 1916, alcanzó una especial



En el trayecto San Roque-Algeciras, en las inmediaciones de “Los Pinos”, se encontraba esta venta a finales del siglo XIX.

¹ Las *Mutationes* eran unas pequeñas instalaciones situadas junto a los caminos. Eran frecuentemente utilizadas para facilitar el descanso y el relevo de caballerías. Las *mansionis* además de esto ofrecían la posibilidad de hacer noche.

² Al indicarse muchas veces casa–torre, o torre–venta se expresa el carácter defensivo del lugar, pues generalmente este tipo de recinto servía de refugio a lugareños y transeúntes.

³ El término “arcazón” tiene dos acepciones: una la que equivaldría a “mimbre”, sobre todo en Andalucía, y otra, más antigua, que haría referencia a un tipo de embarcación o nave. Para nosotros en este caso nos inclinamos por esta segunda acepción, pues no nos parece lógico que en un documento notarial se utilicen dos términos consecutivos de distinta etimología para definir dos conceptos tan estrechamente relacionados como: mimbral y mimbre, y sí tomaría más sentido la utilización de éstos mimbral y arcazón para definir respectivamente el lugar donde crece el mimbre en los alrededores de la torre–venta y el tipo de embarcación utilizada para cruzar el río Guadarranque.

⁴ Nos parece muy interesante lo señalado por José Antonio Casaus en su artículo “Cosas de Guadiaro ...” Alameda, nº 155 (Julio, 2005), pág. 7, “[...] donde se ubicaban las primeras referencias del poblado (...) la Posada de sus abuelos, la fragua, la capilla, la barcaza para cruzar el río, el cuartelillo”.

⁵ A. PÉREZ PAREDES, *et alii*, *Las Ordenanzas de Gibraltar (1525–*

1623), en colección Albalate nº 7. San Roque, F.M.C. Luis Ortega Bru, 2006.

⁶ *Ibidem*, pág. 194, “[...] las camas que tubieren para alquilar tengan un jergón y un colchón lleno de lana y dos sábanas y dos almohadas y una freçada o manta de medina entera (...)”.

⁷ *Ibidem*, págs. 196 y 197.

⁸ *Ibidem*, pág. 199.

⁹ Muchas de ellas cambiaron de nombre durante un tiempo para volver luego a ser denominada por el anterior. Otras fueron trasladadas sin cambiar su nombre.

¹⁰ Con motivo de la llegada de las tropas imperiales francesas a San Roque, “Por la noche hubo una representación en el teatro de comedias de esta ciudad, que se celebró en solemnidad de aquel día, y en que se admitió gratis al inmenso pueblo que quiso disfrutar de este espectáculo, del que se hallaba privado hacia algún tiempo” (Carlos POSAC, “La Guerra de la Independencia en las páginas del periódico “Gibraltar Chronicle” (1808–1814)”. *Almoraima*, nº 17 (Abril, 1997), pág. 302).

¹¹ La venta Albalate llegó a tener una gran importancia en los inicios de San Roque.

¹² “La Venta Gámez compuesta de casa espaciosa con varias habitaciones y cuadras, ofrece bastantes comodidades por estar situada en el camino de Algeciras a Jimena”, en Lutgardo, LÓPEZ ZARAGOZA, *Guía de Gibraltar y su Campo*. Cádiz, Est. Tipo.Litográfico J. Benítez, 1899 (1ª Ed.)



relevancia durante la Segunda Guerra Mundial al ser utilizada como base por muchos de los espías alemanes e italianos que operaban por la zona-; Ventorrillo de Virginia; Venta Melchor; Venta Taraguilla -ya Torre-venta en 1582-; Venta Los Nogales -aunque bastante retirada de nuestro término, en la unión del Genal con el Guadiaro, hemos querido incluirla aquí por la gran importancia que tuvo

para nuestra zona-; Venta Guadiaro, Antigua; Venta Bernabé -en Torreguadiaro-; Venta Ríos -primera-mente desde San Roque a La Línea a la derecha bajando el Toril, luego fue trasladada un par de kilómetros en dirección a Puente Mayorga-; Venta el Almidón, Ventorrillo del Cachón -entre Campamento y el Príncipe-; Venta del Oro -homónima de otra existente ya mencionada en Guadacorte- luego conocida como la Guita, en el Cachón de Jimena; La "Posá" -junto al mercado de La Línea; Venta La Gloria; Venta Eritaña -en La Línea-, etc.

Durante muchos años tomaron especial importancia las que jalaban el trayecto desde el Cruce del Toril hasta la misma Aduana de Gibraltar. Todas las de este trayecto

Poco a poco fue imponiéndose la automoción; este vehículo pertenecía a la red de enlace de RENFE.



estaban repletas casi a diario y más aún con motivo de cualquier evento, como las carreras de caballo en el Polo, las veladas y fiestas locales, o como ocurrió en 1916 en la inauguración del puente Príncipe Alfonso y del hotel del mismo nombre.

La vida en estas ventas y posadas tenía a la vez algo de rutina y entretenimiento, pues a las tareas cotidianas propias del negocio se unían el trasiego de transeúntes, el ir y venir de gentes con cargas, la llegada de las reatas de mulos, algún posible viajero de paso desde Málaga, Cádiz o Jerez, que elegía el lugar para estirar las piernas o "picar algo", que rompían la monotonía del día.

Estos establecimientos solían presentar un diseño parecido, sobre

todo las posadas, es decir un patio central espacioso al que se accedía por una puerta grande y robusta, empedrado para que no resbalasen las bestias, con argollas para atarlas, donde se descargaban las cargas, y en el que existían pilas para darles de beber. Este patio estaba rodeado por un espacio cubierto, el soportal, donde podían guarecerse en días de lluvia los arrieros y donde muchas veces se dormía en los hatos. Las cuadras podían estar comunicadas con este patio o hallarse fuera,

en la parte trasera o también en los laterales de la edificación. El pajar, siempre en alto. Se valoraba mucho el estado en que se encontraban las cuadras. Debían estar limpias, con los pesebres repletos de grano y paja o forraje, agua fresca y clara, y sin estiércol en el suelo.

El salón, con una entrada por lo menos desde el patio, debía ser amplio, con mesas y asientos, y con chimenea¹³. Aquí se servía muchas veces "comida caliente". Según la categoría del recinto, principalmente en las posadas de los núcleos urbanos, se disponían de habitaciones con camas e incluso tienda donde poder avituallarse. En los alrededores de la venta se hallaba el huerto, un pequeño horno para cocer pan, y el corral, tanto de uso propio del ventero como para meter animales que trajesen los clientes.

El trabajo en estos recintos era incesante. No había horarios predeterminados. Estaban a todas horas abiertos, pues aunque la gran puerta se "echaba con la tranca" si llegaba alguien se abría y se le atendía y daba cobijo. Por eso, la zona del patio debía estar siempre libre para facilitar la descarga de los últimos en llegar.

Aquí a las faenas habituales de cualquier casa rural o cortijada se les agregaban las específicas de las ventas como: lograr el

"Venta el Almidón", visible hasta hace relativamente poco tiempo en la zona de Campamento.

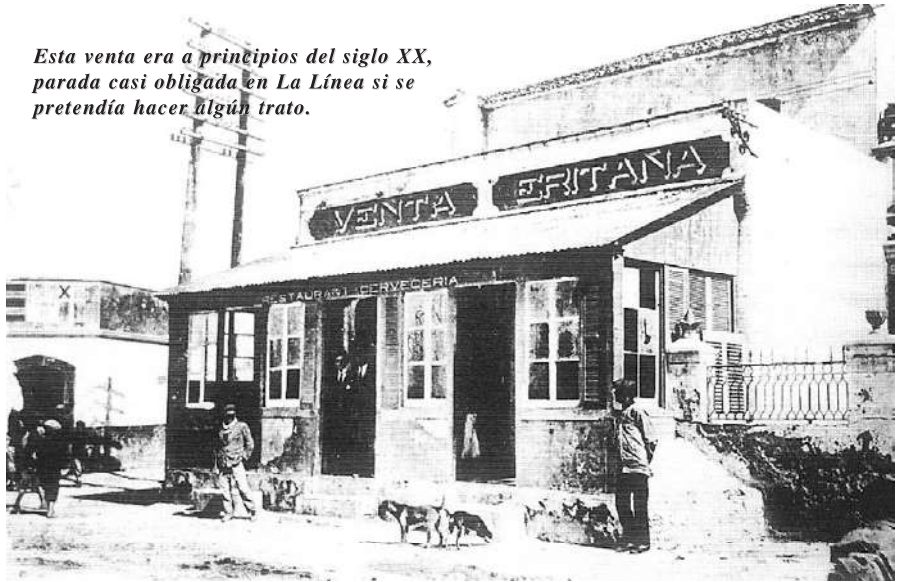


abastecimiento para los transeúntes y viajeros y el alimento para las bestias; hacer acopio de leña; limpieza de las cuadras, sacando el estiércol, y el patio de descarga; encalar las bajas de las paredes del soportal; “reponer”¹⁴ las bestias para los arrieros, pues estas después de meses de trabajo estaban rendidas y quedaban al cuidado del ventero, que hacia las veces de tratante, cambiando los mulos “rendíos” por “frescos”¹⁵. También se salía de caza con armas de fuego o con trampas. Esta actividad era un complemento que siempre venía bien a la economía de la casa.

Rara vez se iba al pueblo, sólo por carbón, aceite, harina y utensilios, cuando no se había podido conseguir en la propia venta¹⁶, o por “males” a ver al médico, pues se vivía de forma permanente en la venta. La matanza, los productos del huerto y del corral, eran suficiente para cubrir las necesidades.

Muchos de estos establecimientos eran o habían sido en algún momento postas y tenían que tener a

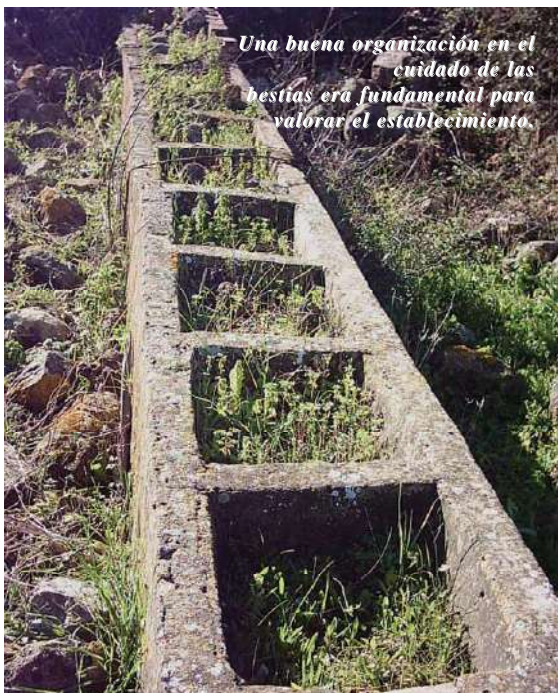
Esta venta era a principios del siglo XX, parada casi obligada en La Línea si se pretendía hacer algún trato.



punto los caballos de refresco¹⁷, algún que otro repuesto como tirantas, sogas, etc., para las caballerías y carruajes. En ellos coincidían arrieros, carreteros, gañanes y jornaleros, aforadores, tratantes, recoveros, queseros, trajinantes, coseros, regatones¹⁸,..., algún qué otro contrabandista, además de viajantes y viajeros. Éstos con mayor frecuencia si la posada o venta era punto de “repostaje”.

Hasta aquí, hemos in-

tentado repasar a grandes rasgos los elementos fundamentales, circunstancias, riesgos y vicisitudes que rodeaban cualquier tipo de desplazamiento en nuestro término en un pasado no muy remoto cuando la insuficiencia viaria, la falta de medios apropiados y la inseguridad de los caminos¹⁹, unidos a los propios inconvenientes naturales hacían que el recorrer el más mínimo trayecto se convirtiera en la más insospechada aventura.



Una buena organización en el cuidado de las bestias era fundamental para valorar el establecimiento.



La utilización del popular “zharabán” fue considerado todo un signo de progreso.

¹³ Contar con una buena chimenea era primordial en los “días de agua” para los que llegasen mojados pudierna secarse y calentarse. Entre los arrieros se le llamaba “echarse un baile”, pues se iban secando alternativamente, de forma un tanto rítmica, por delante y por detrás.

¹⁴ Una buena alimentación con grano y sobre todo el descanso era suficiente.

¹⁵ Generalmente eran comprados cuando estaban en malas condiciones y luego una vez repuestos se volvían a vender. Para ello siempre se estaba atento a las circunstancias y necesidades de los arrieros.

¹⁶ Muchos de los clientes pagaban en especie: grano, vino, carbón, aceite, etc.

¹⁷ La posta era una parada casi obligada donde se hacían los relevos de los caballos. Lo habitual es que estuviesen espaciadas como mínimo unas dos o tres leguas. Su función era importante tanto para el servicio de correos como para los que viajaban en posta.

¹⁸ Algunos de ellos a menudo “no muy bien vistos” como los tratantes, atentos a cualquier posible negocio, en los que se pudiese sacar “tajada”, pero lo cierto es que a pesar del recelo que despertaban eran muy necesarios, particularmente, para los arrieros a la hora de cambiar de monturas.

¹⁹ Hasta bien entrado el siglo XX, la seguridad en los caminos era bastante deficiente, debido a la presencia de salteadores y bandidos.