EL ARCHIVO MUNICIPAL

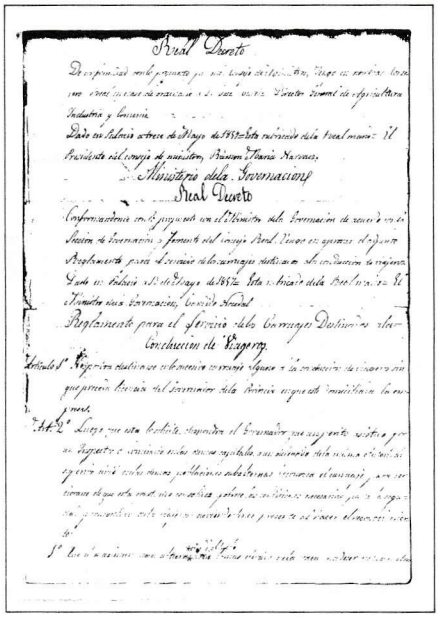
El servicio de diligencias

Durante todo el siglo XIX, y a pesar de que se inauguraran dos líneas de ferrocarril, la comunicación con Madrid se hacía por carretera. En 1851 se había inaugurado la línea de ferrocarril Madrid-Alicante, pero estaba demasiado alejada del núcleo de la población para ser utilizada con regularidad. Este era el panorama según un cronista de la época: *"... el ferrocarril del Medio-día, situado al E y un cuarto de legua de la población, que se comunica con aquél por medio de un camino ancho, recto y guarnecido de dos filas de árboles, no sólo ha dado incremento al vecindario de algunos años a esta parte, sino mejorado notablemente el aspecto interior del pueblo ..."*

Continúa explicando el cronista que debido a la lejanía no se utiliza con frecuencia el ferrocarril; y cómo a su juicio hubiera estado mejor trazado por medio de la población que a las afueras: *"Mayores ventajas hubiera, sin embargo, obtenido, si se hubiese llevado el mencionado ferrocarril por el mismo pueblo, como se proyectó al principio; pero la prevención con que éste, siguiendo el ejemplo de otros de la provincia, miraba la nueva invención, creyéndola sumamente perjudicial a sus intereses, hizo que se alejara todo lo posible. Posteriormente se conoció el yerro, y se solicitó la rectificación del trazado; pero era ya tarde, y el pueblo se halla hoy tan distante de la vía férrea, que suele preferir la comunicación con Madrid por medio de la carretera de Toledo, que pasa por su centro, sinviéndose al efecto de una diligencia y aún a veces de dos pequeñas y no muy bien acondicionadas"*.

Las diligencias que hacían hasta tres viajes al día a Madrid estaban sujetas al Reglamento de Carruajes Públicos aprobado el trece de mayo de 1857, siendo Presidente del Consejo de Ministros Ramón María Narváez y Ministro de la Gobernación Cándido Nocedal.

El citado Reglamento recoge las medidas que tenían que tener los coches, desde el suelo hasta la baca *"de tres metros en los carruajes de cuatro ruedas, pudiendo aumentarse con 10 centímetros si tenían cabiole, y de dos metros 60 centímetros en los de dos ruedas"*; la distancia que debía haber entre la parte anterior del carruaje y la banqueta del cupé; que los asientos tenían que tener como mínimo una anchura de 48 centímetros y un almohadón como respaldo de 40 centímetros. El interior de la berlina se completaba con una altura desde el pesebrón hasta el tejadillo de 1,40 centímetros, y además había de tener una portezuela a cada lado con su correspondiente estribo. Si bien deja muy claro que los carruajes no debían tener en su interior compartimientos secretos o reservados.


Real Decreto

Ministerio de la Gobernacion

Real Decreto

Reglamento para el servicio de los Carruajes Públicos de Conduccion de Viajeros.

Regula además el mencionado Real Decreto como tienen que ser los ejes de las ruedas, las dimensiones y el material de cada una de las piezas, así como de los asientos. La forma que debía dársele a la carga para evitar desplazamientos y con ellos posibles accidentes; las caballerías que debían tirar de los coches, que estubiesen debidamente adiestradas para este servicio y que siguieran las reglas del arte para no poner en peligro al público.

En la parte anterior de los carruajes, en el sitio más elevado debía haber un farol *"de reverbero"*, encendido desde el anochecer hasta el amanecer, en los costados figuraba el nombre de la empresa y el número del coche.

Los pasajeros por su parte debían presentar la cédula de vecindad correspondiente para sacar el billete, tanto si era al principio del trayecto como a la mitad del camino. En las administraciones existía un libro registro en el que constaban los nombres y destinos de los viajeros, y los bultos que se conducían en cada expedición. Los conductores y mayorales llevaban una hoja de ruta con los mismos datos, a los que añadían los de los que recogían por el camino.

En los billetes figuraban con claridad y precisión los derechos y obligaciones que correspondían a los señores viajeros. De la misma forma que en todas las administraciones figuraban los cuadros en los que constaban los precios de las localidades, y los puntos de parada y los de relevo de los tiros y el tiempo de cada una. Si se aumentaban los precios había que hacerlo público en los periódicos y por medio de *"avisos fijados"*; con veinte días de antelación.

Los mayordomos y delanteros encargados de conducir el coche, debían ser mayores de 16 años, observar y justificar buena vida y costumbres mediante certificado del alcalde, y tenían prohibido hacer más de 24 horas seguidas de servicio. No les estaba permitido hacer más paradas que las fijadas, ni tampoco salirse de las carreteras. Eran ellos los únicos que podían viajar en el pescante, salvo que en algún caso hiciera falta hacerse acompañar por los caminos por la Guardia Civil. Los mayordomos y delanteros tenían también la obligación de denunciar los robos o los intentos de asalto a la diligencia en la primera parada que hicieran; para evitar estos sucesos tenían prohibido llevar cantidades de dinero o efectos que excedieran a 20.000 reales, sin ponerselo en conocimiento con 24 horas de antelación a la Guardia Civil.

Para cualquier tipo de reclamación, los señores viajeros deberían tener a su disposición cuadernos foliados y rubricados por el Alcalde, para anotar en ellos las quejas de las empresas o sus dependientes.

De la observancia de este Reglamento del Servicio de Carruajes Públicos se encargaba al Gobernador de la Provincia, al Alcalde, a los empleados de vigilancia y a la Guardia Civil. ■

ISABEL SECO CAMPOS