

ISSN: 1139-0107

ISSN-E: 2254-6367

MEMORIA Y CIVILIZACIÓN

ANUARIO DE HISTORIA

21 / 2018

REVISTA DEL DEPARTAMENTO DE HISTORIA,
HISTORIA DEL ARTE Y GEOGRAFÍA
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
UNIVERSIDAD DE NAVARRA

Rosario Baños Oliver -
Francisco Segado Vázquez- Juan Carlos Molina Gaitán

Las posadas como patrimonio arquitectónico:
el ejemplo de la Casa de Postas de Librilla (Murcia)

Inns as Architectural Heritage: the Example of the «Casa de Postas» of Librilla (Murcia-Spain)

pp. 549-574 [1-26]

DOI: 10.15581/001.21.010



Universidad
de Navarra

Las posadas como patrimonio arquitectónico: el ejemplo de la Casa de Postas de Librilla (Murcia)*

*Inns as Architectural Heritage:
the Example of the «Casa de Postas» of Librilla (Murcia-Spain)*

ROSARIO BAÑOS OLIVER

Universidad Politécnica de Cartagena
rosarioba@coamu.es
<https://orcid.org/0000-0003-4947-4453>

FRANCISCO SEGADO VÁZQUEZ

Universidad Politécnica de Cartagena
francisco.segado@upct.es

JUAN CARLOS MOLINA GAITÁN

Universidad Politécnica de Cartagena
juanc.molina@upct.es

RECIBIDO: FEBRERO DE 2018

ACEPTADO: JUNIO DE 2018

Resumen: Las ventas y posadas constituyen un tipo de arquitectura que ha sido fundamental en la historia de las comunicaciones; su inclusión en la cartografía histórica y en los diccionarios geográficos así como la existencia de una legislación específica sobre estas construcciones reflejan la importancia que tuvieron durante siglos. Una de las supervivientes de las numerosas ventas y posadas levantadas durante siglos a lo largo de la red caminera española es la Casa de Postas de Librilla, cuya construcción fue promovida por la Casa de Alba. A pesar de que la mayoría de estas construcciones son de carácter anónimo, la de Librilla, cuya obra fue ejecutada por arquitectos y maestros de obras, responde a los modelos de parador que se proyectaban en las distintas Academias de Bellas Artes españolas con el fin de obtener el título de arquitecto o de maestro de obras.

Palabras clave: Ventas. Posadas. Postas. Caminos. Librilla (Murcia).

Abstract: Guesthouses and inns constitute a type of architecture that has been fundamental in the history of communications; its inclusion in historical cartography and in geographical dictionaries as well as the existence of specific legislation on these constructions reflect the importance they had for centuries. One of the survivors of the numerous guesthouses and inns raised over the centuries along the Spanish road network is the Casa de Postas of Librilla, whose construction was promoted by the Casa de Alba. Although most of these buildings are anonymous, that of Librilla, whose work was executed by architects and master builders, responds to the parador models that were projected in the different Spanish Academies of Fine Arts in order to obtain the title of architect or master of works.

Keywords: Guesthouses. Inns. Staging Posts. Roads. Librilla (Murcia, Spain).

* Este trabajo forma parte de la tesis doctoral «Ventas y Posadas en la Región de Murcia. Una arquitectura en peligro de extinción», que realiza Rosario Baños Oliver con la financiación de la Fundación Juanelo Turriano.

1. INTRODUCCIÓN

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

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

Durante la romanización, cuando se produjo la construcción de las grandes vías de comunicación de la península y, tras la caída del imperio romano, a lo largo de la Edad Media, estas calzadas continuaron utilizándose, a pesar de la lenta degradación que sufrieron. Las malas condiciones de los caminos tornaban duro y difícil el trayecto: se transitaba por caminos de tierra con escasa anchura por los que apenas podían discurrir dos carruajes; siendo incluso algunas vías imposibles de atravesar, ni siquiera a pie. Los viajes se interrumpían además por numerosos inconvenientes: la ausencia de puentes hacía que los carros fueran arrastrados por los cursos fluviales, y lo escarpado de los caminos provocaba con frecuencia la caída de viajeros al vacío en los riscos. A estas dificultades había que añadir los numerosos riesgos que tenía que afrontar el viajero: accidentes ocasionados por el mal estado de la vía, enfermedades y la

LAS POSADAS COMO PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

inseguridad que provocaban las continuas incursiones de ladrones y bandoleros en los caminos españoles, que eran casi una constante¹.

2. LA APARICIÓN DE LAS VENTAS Y LAS POSADAS

Debido a estas dificultades, se fueron creando a lo largo del recorrido una serie de infraestructuras, tales como pozos, aljibes o fuentes provistas de abrevaderos para el refresco de los animales, que son frecuentes en los alrededores de los caminos, y los paradores para carros y corrales para bestias, que aparecen en las villas. Surgen también los albergues, ventas y posadas para viajeros, donde las gentes y las bestias podían hallar alimento y reposo, ya que la larga duración del viaje entre dos poblaciones les confería una especial importancia².

Las primeras referencias a establecimientos vinculados al camino datan de la época íbera, en la que se construyeron grandes santuarios situados estratégicamente junto al camino en las rutas tradicionales o con singularidades topográficas. Tenían una doble finalidad: servir de referencia y dar cobijo a los viajeros, como posteriormente lo harán las ventas y las posadas y agradecer a la deidad haber llegado a salvo, tras recorrer rutas colmadas de peligros³.

Posteriormente, los romanos establecieron un importante sistema de comunicaciones, con un servicio de correos y postas perfectamente estructurado que contaba con tres clases de estaciones en el camino: las *mutationes*, construcciones que estaban dotadas de cuadras para el cambio de tiros y sillas y que estaban al servicio del correo, las *mansiones*, predecesoras de las ventas, y las *stationes*, puestos de vigilancia militar con el fin de proteger el camino de bandoleros⁴.

En el mundo islámico también era frecuente la existencia de construcciones destinadas al albergue y alimentación de los viajeros. Los árabes jalonaron sus vías con *manziles*, ventas donde hallar reposo y descanso al final de cada *marahil*. En las poblaciones edificaron *al-Fundaq*, posadas que disponían de un patio interior con una fuente con alberca para dar de beber a las bestias. En los reinos cristianos también había muchas posadas y hospederías a lo largo de los caminos, sobre

¹ Chacón, 1979, pp. 61-62.

² Lemeunier, 1989, pp. 231-232.

³ Lillo Carpio, 1989, pp. 89-90.

⁴ González Tascón, 2008, p. 167.

todo en los más transitados por comerciantes y peregrinos, como el Camino de Santiago⁵.

Hasta el siglo XVIII no todos los caminos fueron aptos en su totalidad para que transitaran carruajes por ellos. Existían puntos en los que el mal estado de la vía o la complejidad de la orografía hacían imposible que pasara un carro. Esos tramos eran los puntos donde era indispensable que existiera un edificio de apoyo en el que poder dejar el carro y cargar la mercancía a lomos de mulas, que podían ser alquiladas en el mismo lugar, hasta que se pudiera volver a descargar la mercancía en otra área de descanso, y continuar el trayecto con otro carro. Estas estaciones o edificios de apoyo eran las ventas, si se situaban en despoblado, o posadas, cuando se construían en ciudades o villas⁶.

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

En el siglo XVI surgieron los viajes por posta. Las postas eran estaciones dispuestas a lo largo de los principales caminos con la finalidad de que las noticias del reino, el correo real, llegara lo más rápido posible a la Corte. Se ubicaron en edificios de nueva planta o en posadas y ventas existentes, de ahí que algunos de estos edificios tuvieran una doble función, la de posada y la de posta, y que coincidiera en la misma persona la figura del ventero y la del maestro de postas⁷.

A partir del siglo XVIII el gobierno tomó conciencia de la importancia y necesidad de un sistema racional y funcional de caminos y comenzó su modernización. Esto se tradujo en un aumento de los viajes y del tráfico de mercancías, incrementando el número de posadas y de ventas; esto provocó, a su vez, la competencia entre ellas⁸.

⁵ González Tascón, 2008, pp. 244-246.

⁶ García Sáez, 2008, p. 172.

⁷ García Sáez, 2008, p. 171.

⁸ García Sáez, 2008, p. 181.

LAS POSADAS COMO PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

La aparición de esta tipología de equipamiento viario fue, en definitiva, consecuencia de la necesidad de hacer un alto en el camino en el transcurso de un viaje, para tener un lugar donde poder descansar y guarecerse de las inclemencias del tiempo y poder parar y alimentar a las bestias. En el siglo XIX, además, surgió una nueva razón para el emplazamiento de estas estaciones de descanso: la llegada y el florecimiento del ferrocarril propiciaron la aparición de estas construcciones en los lugares donde este tenía parada. [Ilustración 1]



*Ilustración 1. Posada de la Estación. Calasparra (Murcia)
(Fotografía: Rosario Baños Oliver).*

3. IMPORTANCIA. LAS VENTAS Y POSADAS EN LOS PROYECTOS DE LA ACADEMIA

Su ubicación en los planos históricos refleja la relevancia que tuvieron en la época, llegando a aparecer grafiados con una simbología similar a la utilizada para marcar las poblaciones. Las ventas formaron parte de los mapas realizados de los diferentes reinos que conformaban la península, incluso en los minutas topográficas realizadas como trabajos previos al Mapa Topográfico Nacional a finales del siglo XIX. También llegaron a realizarse guías donde aparecían las carreras de

postas establecidas por España, señalando las ventas en las que se hacía parada de posta.

La importancia social y económica de estas construcciones vinculadas a la red viaria desde tiempos de los romanos fue tal que, desde la Edad Media, las posadas y ventas estuvieron sometidas a una regulación legal y fiscal, debido a su doble condición de servicio público y actividad económica⁹.

Las primeras leyes corresponden al reinado de los Reyes Católicos cuando, en el siglo XV, 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, estaba prohibido dispensar alimentos y bebidas a los viajeros, pues los señores de los lugares poseían tiendas en las que ejercían el monopolio de tales artículos, y obligaban a los viajeros a acarrear consigo sus provisiones. Además, existían ordenanzas dictaminadas por los concejos de las ciudades y villas que estipulaban obligaciones y prohibiciones en las ventas y posadas de sus villas, aunque, por lo general, raramente se cumplían estas normas¹⁰.

La trascendencia de estas construcciones fue tal que llegaron a recogerse en los diccionarios geográficos que surgieron en el siglo XIX con el fin de conocer y registrar el territorio. Además, debido a la preocupación por la existencia de buenos establecimientos hosteleros, se llegó a crear la figura de un inspector que recorría las ventas y posadas, analizando la calidad del establecimiento¹¹. Por otra parte, en 1756 Tomás Manuel Fernández de Mesa publicó cómo debía de ser la posada ideal: ubicada en un emplazamiento estratégico, debía situarse a unas cuatro o cinco horas de distancia de otras posadas y siempre cercana a un lugar donde proveerse de agua abundante y acondicionadas según el clima de

⁹ Piqueras Haba y Sanchís Deusa, 2006, pp. 65-66.

¹⁰ Piqueras Haba y Sanchís Deusa, 2006, pp. 67-72.

¹¹ Hernández Vicente, 2015, p. 69.

LAS POSADAS COMO PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

cada región. Fernández de Mesa abogaba por una arquitectura de tipo claustral, con un patio donde construir una fuente o pozo con abrevaderos para las caballerizas. Optaba por habitaciones independientes con luz y ventilación necesaria, diferenciando entre estancias destinadas a hombres ilustres de los «hombres viles, destrozados y mendigos»¹².

Por otro lado, estos establecimientos vinculados al camino y al viaje llegan a ser tan reconocibles en su disposición y solución arquitectónica que permiten ser considerados como pertenecientes a una tipología arquitectónica propia, hasta el punto de ser objeto de proyecto y de propuesta de examen para el acceso a los títulos de arquitecto o maestro de obras en las distintas Academias de Bellas Artes que surgieron en España para la regulación del ejercicio de la arquitectura¹³. Este hecho implica, además, un conocimiento sobre cómo debían proyectarse arquitectónicamente estos edificios, propiciando una imagen característica.

Por lo general, estas edificaciones las proyectaban en planta cuadrada o rectangular, con dos zonas claramente diferenciadas: una principal, vinculada al acceso, y otra de servicio en la parte trasera. La mayoría de ellas cuentan con más de un patio, que solía ser proyectado a modo de claustro, y en todos ellos destaca la simetría, tanto en planta como en alzado. Los estudiantes de la Academia solían destinar la planta baja a los servicios. Ahí ubicaban el vestíbulo, las dependencias del posadero, la cocina, comedor, la bodega y despensas. A los patios volcaban los cobertizos, las dependencias de los muleros, pajares, almacenes y las cuadras. Las plantas superiores, primera y, en muchos casos, segunda, albergaban las alcobas y el pajar, este último situado en la banda del fondo. Contenían varios núcleos de escaleras que comunicaban las diferentes plantas del conjunto, siendo el bloque principal, paralelo al camino, el que destacaba en altura.

En cuanto al alzado, este respondía a los cánones de la arquitectura clásica: base, con un zócalo que ocupa toda la planta baja, cuerpo y coronación con la cornisa y cubierta. En toda la fachada se mantenía el ritmo hueco-macizo¹⁴.

¹² Fernández de Mesa, 1755, p. 78.

¹³ García Sáez, 2008, p. 142.

¹⁴ García Sáez, 2008, p. 145.

ROSARIO BAÑOS OLIVER; FRANCISCO SEGADO VÁZQUEZ;
JUAN CARLOS MOLINA GAITÁN

Sin embargo, a pesar de los numerosos ejemplos existentes sobre proyectos de ventas y posadas, la realidad es bien distinta y apenas hay ejemplos de proyectos de «casas de posadas» o paradores ejecutados por arquitectos. Por norma, estos establecimientos pertenecen a un tipo de arquitectura popular, de una o dos plantas, de carácter anónimo y con acabados pobres y descuidados [Ilustración 2].



*Ilustración 2. Venta de los Hitos, en Yecla, junto al camino de Albacete a Alicante
(Fotografía: Rosario Baños Oliver)*

4. LA CASA DE POSTAS DE LIBRILLA

El gran edificio conocido localmente como «Las Caballerizas», situado al este de la población de Librilla, a cuatro leguas de Murcia, en la entrada del pueblo desde la capital y junto a la antigua carretera nacional N-340 es, en realidad, una antigua posada.

La situación de Librilla como lugar de paso obligado por los caminantes que se dirigían de Murcia a tierras andaluzas, o de los que hacían el recorrido inverso, influyó en la decisión de José María Álvarez de Toledo y Gonzaga, duque de Alba, marqués de Villafranca y los Vélez y señor de Librilla, de construir una nueva posada en esta población que sustituyera a un antiguo mesón de menor tamaño y en estado precario, que había sido construido en el siglo XVI. A esto hay que sumar que, a finales del siglo XVIII, en 1776, se pagaba una cantidad considerable por el arrendamiento del mesón que ya existía en la localidad, debido a que

LAS POSADAS COMO PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

era muy frecuentado. Además, las mejoras de la red viaria española e inversiones del rey Carlos III en la zona, fueron hechos concluyentes para que el duque de Alba emprendiera la construcción de un nuevo establecimiento hostelero en la localidad¹⁵.



Ilustración 3. Mapa que refleja las ventas y posadas existentes en la actual Región de Murcia durante los siglos XVI, XVII, XVIII y XIX, entre las que figura la Posada de Librilla

(Fuente: elaboración propia)

La posada o Casa de Postas de Librilla se compone por cuatro cuerpos unidos entre sí que delimitan un gran patio interior de forma rectangular en torno al cual se organiza y articula la posada. El conjunto se compone de un edificio principal, paralelo al camino, y una serie de dependencias auxiliares a la posada [Ilustración 4]. Al edificio principal se accedía por una puerta central para peatones que era flanqueada por otras dos por donde entraban los carruajes. Las tres conducían al patio que contaba con tres aljibes y uno en el exterior del conjunto.

¹⁵ García Blánquez, Muñoz Clares y Sánchez Pravia, 2006, p. 137.

ROSARIO BAÑOS OLIVER; FRANCISCO SEGADO VÁZQUEZ;
JUAN CARLOS MOLINA GAITÁN



*Ilustración 4. Fachada principal de la posada de Librilla
(Fotografía: Rosario Baños Oliver)*

La planta baja del bloque principal albergaba la recepción, las cocinas, cuyas chimeneas en la crujía adosada al patio indican la existencia de las mismas en esta ala del conjunto, los comedores y la residencia del posadero, el lado oeste del edificio. En la planta superior se hallaban los dormitorios, once alcobas principales orientadas al camino, siendo la central de mayores dimensiones. Frente a estas, y separadas por un corredor, otro grupo de habitaciones más modestas volcaban al patio.

El patio, ligeramente trapezoidal, estaba delimitado por el bloque principal y el resto de dependencias de la posada. En la nave occidental se encontraba la cochera y los otros dos pabellones albergaban las caballerizas. Estas se encontraban abiertas al patio a través de una serie de arcos y albergaban en su interior una hilera de pesebres y asideros para atar las bestias. Encima de las mismas estaban los graneros y pajares a los que únicamente se tenía acceso por el patio con escaleras de madera portátiles. Las estancias que se encuentran a ambos lados del edificio principal probablemente se trataran de despensas o almacenes puesto que estaban individualizadas del resto de las naves y comunicadas con el edificio principal. Las que se encontraban situadas al oeste del edificio princi-

LAS POSADAS COMO PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

pal, simétricas a las del bloque este, hoy han desaparecido aunque todavía se pueden observar restos de sus muros¹⁶.

A mediados del siglo XIX las cocheras fueron adaptadas para la instalación de una almazara. Las caballerizas también fueron reformadas con el paso del tiempo y transformadas en almacenes. Las de la nave sur se conservaron en parte, siendo la mitad de la nave reconvertida a principios de siglo XX en vivienda con acceso propio. El patio también sufrió importantes añadidos. En él se levantaron un corral de ganado, un cobertizo y un grupo de letrinas en el extremo occidental. Fue dividido en dos patios de distinto tamaño, uno de 540 m² y otro de 810 m², por la edificación de un cuerpo estrecho y alargado, hoy en ruina, que dificultaba la circulación de vehículos por lo que debió de erigirse cuando el edificio perdió su función hospedera¹⁷.

La fachada principal responde a los patrones de la arquitectura neoclasicista que promovían las academias en el siglo XVIII [Ilustración 5].



Ilustración 5. Fachada principal de la posada de Librilla donde se aprecia la simetría de la misma (Fotografía: Rosario Baños Oliver)

¹⁶ García Blánquez, Muñoz Clares y Sánchez Pravia, 2006, p. 140.

¹⁷ García Blánquez, Muñoz Clares y Sánchez Pravia, 2006, pp. 140-141.

ROSARIO BAÑOS OLIVER; FRANCISCO SEGADO VÁZQUEZ;
JUAN CARLOS MOLINA GAITÁN

Se formaliza con dos alturas y un eje de simetría en el acceso central a la posada, el acceso peatonal [Ilustración 6]. A ambos lados de esta se hallan dos accesos para la entrada y salida de los carruajes. Los tres accesos son rematados con un arco que, junto con sus jambas, son definidos con sillares de cantería con un suave almohadillado. Una de las entradas de carros, ya que el otro acceso los ha perdido, cuenta con dos defensas en la parte baja para evitar las rozaduras de los carros al pasar entre ellas. También presentan las jambas de estas puertas un esviaje para facilitar las entradas y salidas de los carros. La fachada se encuentra toda ella desprovista de elementos decorativos, a excepción de un escudo en piedra caliza en la esquina oeste de la fachada principal que hace referencia a José María Álvarez de Toledo y Gonzaga, el constructor de la posada¹⁸.



Ilustración 6. Fachada principal de la posada de Librilla donde se aprecia el acceso peatonal a la hospedería (Fotografía: Rosario Baños Oliver)

En cuanto a la composición de huecos, el edificio principal mantiene el ritmo hueco-macizo. En la planta superior, delimitada entre una

¹⁸ García Blánquez, Muñoz Clares y Sánchez Pravia, 2006, p. 139.

LAS POSADAS COMO PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

hilada de sillares y la cornisa, cuenta con cinco balcones a ambos lados del central, el de la alcoba de mayor rango, que sobresale del resto por ser tener mayores dimensiones y un vuelo ligeramente mayor. En planta baja se advierte cierta alteración en la disposición de las ventanas, donde fueron cegadas las originarias y sustituidas por otras que ya no contaban con el característico abocinado de las de la primera planta, amén de no respetar la simetría.

La fachada interior del edificio principal es de características más sencillas, además de los tres pasos de tránsito, uno de ellos reconvertido en ventana, se abren seis vanos más. La sillería almohadillada ha sido sustituida en esta fachada por ladrillo macizo.

El resto de las fachadas no se encontraba revocada y cuenta con escasos vanos. La fachada trasera, la de las caballerizas, cuenta con un balcón en la planta superior y una puerta que no respetan la simetría que sigue la fachada principal. Fueron abiertos con posterioridad, con la reforma de parte de las cuadras como vivienda. Los vanos ovalados de esta fachada también deben de ser posteriores, puesto que cortan la verdugada de ladrillo que la recorre. Con la adaptación de las cocheras a almazara se abrieron nuevos accesos a la fachada de las antiguas cocheras, la occidental.

El orden, la simetría y equilibrio de este edificio, sobre todo en su fachada principal, denotan que fue edificado por manos expertas.

4.1. Datos obtenidos del Expediente sobre la construcción de un nuevo Mesón en Librilla del Archivo de Medina Sidonia

Gracias al Expediente sobre la construcción del Nuevo Mesón de Librilla, facilitado por el Archivo de Medina Sidonia¹⁹ se ha podido conocer la fecha de construcción de este establecimiento así como quiénes fueron sus maestros de obras y arquitectos, datos, hasta ahora, desconocidos. Se trata de la correspondencia realizada entre el administrador de los Vélez, Salvador Carrasco Méndez, y don José María Álvarez de Toledo y Gonzaga, producida entre 1765 y 1779, donde se da cuenta de la construcción de la Casa de Postas de Librilla, detallando la adquisición del terreno, etapas y coste de las obras, así como los materiales necesarios para llevarlas a cabo.

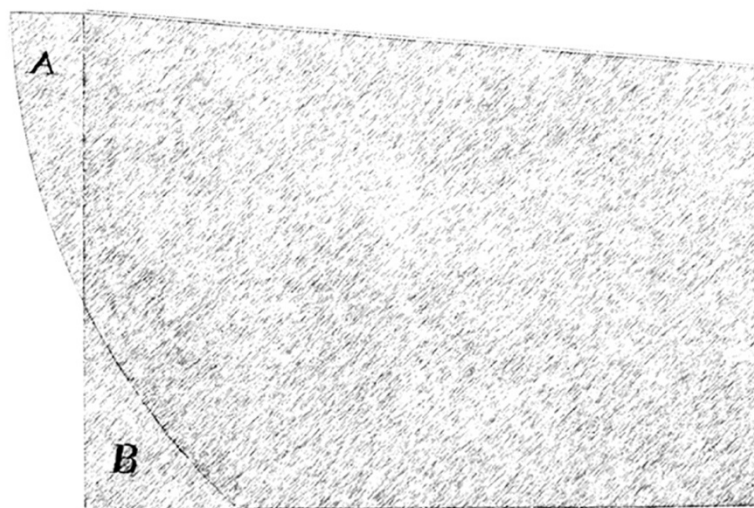
¹⁹ Archivo General de Murcia [AGMu, 0082_01_01]. La documentación es copia de la procedente del Archivo de Medina Sidonia.

ROSARIO BAÑOS OLIVER; FRANCISCO SEGADO VÁZQUEZ;
JUAN CARLOS MOLINA GAITÁN

El año 1765 fue en el que se proyectó la construcción de un nuevo Mesón en la Villa de Librilla. Sin embargo, no fue hasta un año después cuando el marqués de los Vélez adquirió, por 1.102 reales de vellón, un banal junto a la propiedad de Alonso Martínez, vecino de Librilla, que lindaba por el norte con el Camino Real de Murcia, por Levante con tierras de Joaquín García Gil, por el medio día con otras de Pedro Romero y por Poniente con la acequia principal. Una vez se efectuó la compra, el administrador del estado de los Vélez aconsejó al marqués que el nuevo establecimiento debía tener, además de puerta principal, otras dos que abrieran hacia el Camino Real, una para los carruajes que venían de Murcia y otra para los que salieran hacia Andalucía; así los viajeros que procedían de Andalucía entraban por una y salían hacia Murcia por la otra. También afirmó que sería suficiente con disponer de seis u ocho cuartos para huéspedes y otros tres para el uso del mesonero, aunque serían imprescindibles el mayor número posible de pesebres, los cuales sugirió colocar en una banda, separados de las cocheras mediante unos arcos. Asimismo habló al duque de la necesidad de disponer de un aljibe donde almacenar agua.

Una vez comprado el terreno, se efectuaron los primeros planos del nuevo mesón, que constaba de puertas para los carruajes, zaguán de acceso, cocina, cuarto y despensa para el mesonero y escalera para subir a su dormitorio, cuarto para encerrar los bagajes, un patio, una cuadra con 224 pesebres, un dormitorio para los mozos de la posada y escalera para el pajar. El edificio principal disponía de una escalera, comedor, nueve dormitorios y quince camas en total. Una vez llevados a cabo los primeros planos, se constató que lo ideal era adquirir una nueva porción de tierra junto al Camino Real, denominada por la letra B, a cambio de otra, A, de manera que la parcela quedara con unas dimensiones más rectangulares [Ilustración 7]. Por ese motivo, en abril de 1767 se efectuó la escritura de cambio con don Joaquín García Gil, vecino de Librilla, de una porción de terreno donde se iba a construir la nueva casa mesón.

LAS POSADAS COMO PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO



*Ilustración 7. Esquema donde se ve la permuta de terrenos
[Fuente: Elaboración propia a partir de un plano hallado en el Expediente sobre la construcción del Nuevo Mesón de Librilla (Signatura: AGMu, 0082_01_01)]*

Se hicieron nuevos planos sobre la parcela resultante del cambio. Por el texto, los planos los debía hacer algún arquitecto de confianza del marqués de los Vélez aunque, posteriormente, fueron revisados por don Joseph de los Corrales, arquitecto y vecino de Murcia, quien tuvo algunos reparos en su disposición, como en el tamaño de algunas de las estancias proyectadas, luces, a su juicio, excesivas ya que para cubrirlas no era fácil encontrar maderas de esa longitud en la zona; o los 143 pesebres proyectados, número escaso e insuficiente. Tras realizar las modificaciones sugeridas por el arquitecto murciano, el marqués de los Vélez envió nuevos planos a Joseph de los Corrales para que, de nuevo, los revisase. De los Corrales, tras el visto bueno, envió a don José María Álvarez de Toledo y Gonzaga, la cantidad de madera que era necesaria para comenzar la obra de la casa mesón de Librilla, a fin de que este otorgase licencia para su corte.

Según el administrador del estado de los Vélez, don Salvador Carrasco Méndez, las obras del nuevo mesón de Librilla comenzaron el 2 de septiembre de 1768. La construcción de sus cimientos no tuvo lugar hasta marzo del año siguiente. Asimismo, Carrasco Méndez notificó al marqués de los Vélez que el director de las obras, Joseph de los Corrales, quería que, en lugar de en ladrillo como estaba proyectado, las esquinas

ROSARIO BAÑOS OLIVER; FRANCISCO SEGADO VÁZQUEZ;
JUAN CARLOS MOLINA GAITÁN

y los quicios de las puertas fueran de sillería para que pudieran resistir los golpes de la entrada y salida de los carruajes. A este cambio el marqués dio el visto bueno.

En julio de 1769 el administrador don Diego de Benavente visitó las obras de la nueva posada de Librilla. Este notificó al marqués que dichas obras se estaban haciendo para que los pasajeros que visitaran la posada encontraran en ella la mayor comodidad, saliendo de las reglas comunes que hasta el momento se habían observado en tales edificios que únicamente atendían «a la utilidad, y sin ningún modo al abrigo, decencia y comodidad de los que por necesidad se alojan en ellos»²⁰.

En mayo de 1774 se pararon las obras del mesón de Librilla, según el administrador Fernando de Torres, por su elevado coste. Estas se reanudaron en septiembre de 1774, momento en el que fue nombrado Juan Moreno del Campo como maestro general para finalizar las obras principales y dirigir las sucesivas en Librilla así como el estado de los Vélez y otros estados, relegando de su cargo al arquitecto Joseph de los Corrales y Ruiz.

En enero 1777 don Salvador Carrasco expuso al marqués que, según dictamen de Juan Moreno del Campo, eran necesarios, para la conclusión del mesón de Librilla, 68 mil reales poco más o menos, según los planos que se remitieron el año anterior. Durante ese año el maestro alarife Juan Moreno del Campo estuvo sugiriendo al marqués una serie de cambios con el fin de mejorar la distribución y sacar un mayor aprovechamiento de la hospedería, como hacer las cuadras más grandes y las cocheras más pequeñas y dotarla de un mayor número de pesebres. Por ese motivo, se volvieron a modificar los planos. Así, en octubre de ese mismo año, el marqués de Villafranca envió al administrador de los Vélez un nuevo plano conformado por don Pedro Arnal. Este último era un afamado arquitecto y dibujante madrileño, académico de mérito en la Academia de San Fernando en 1767, director de arquitectura en la Academia de San Fernando en 1786 y director general de la misma en 1801, cargo que ocupó hasta poco antes de su muerte, en 1805²¹.

Los maestros de obras durante los años de construcción de la casa de postas de Librilla fueron varios. Los primeros años la obra estuvo a cargo de Pedro de San Agustín quien, a su muerte en 1774, fue sustituido

²⁰ AGMu: legajo 0082_01_01_275.

²¹ Sambricio, 1973, pp. 299-318.

LAS POSADAS COMO PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

por Juan Moreno del Campo, residente en Vélez Rubio. Tras el fallecimiento de este en octubre de 1777, dirigió las obras su hijo Joseph Moreno, quien viajó hasta Librilla para hacerse cargo por solo ocho reales de jornal diarios. No tardó en reclamarle al marqués de los Vélez los diez reales diarios que le pagaban a su padre, algo a lo que el marqués dio su consentimiento. No obstante, en 1779, tomó el mando don Juan Morata, maestro de obras y vecino de Lorca.

Las obras terminaron en 1779 aunque se desconoce el mes exacto. Según testimonio del administrador don Salvador Carrasco Méndez, el 22 de julio de 1779 se había suspendido la obra de la casa mesón y únicamente continuaban el maestro y los oficiales de carpintería en la fabricación de las ventanas. En 1778 el coste de las mismas ascendía a 125.337 reales de vellón²².

En cuanto a su arrendamiento, se conoce que fue subastado públicamente «un mesón nuevo extramuros de esta población por tiempo de cuatro años» y que finalmente correspondió a Pedro Díaz, antiguo arrendatario del viejo mesón, por 3.400 reales de vellón anuales, según escritura fechada el 24 de enero de 1784. La cantidad era casi tres veces superior a la que recibía por el viejo mesón²³.

Poco después, el duque de Alba construyó una almazara en el ala oeste de la posada, que fue arrendada en febrero de 1784 por 2.750 reales anuales. En 1791 se arrendaron tanto la posada como la almazara por 6.000 reales anuales y cuatro años más tarde Julián Almagro se hacía con los comúnmente conocidos como «molinos de Extramuros o del Mesón» por la cantidad de 8.000 reales anuales. El incremento del precio del arrendamiento hace ver la importancia que tenía en ese momento la posada y la almazara, sobre todo esta última, la cual estuvo en funcionamiento hasta la Guerra Civil²⁴.

5. REFERENCIAS LITERARIAS SOBRE LA POSADA DE LIBRILLA

Hasta bien entrado el siglo XVIII los viajes por España se efectuaron, en la mayoría de los casos, por necesidad, no por curiosidad. Fue ya a finales de esa centuria cuando se empezó a considerar el viaje como

²² AGMu: legajo 0082_01_01_005.

²³ García Blánquez, Muñoz Clares y Sánchez Pravia, 2006, p. 137.

²⁴ García Blánquez, Muñoz Clares y Sánchez Pravia, 2006, p. 138.

ROSARIO BAÑOS OLIVER; FRANCISCO SEGADO VÁZQUEZ;
JUAN CARLOS MOLINA GAITÁN

aventura: los extranjeros empezaron a mirar con curiosidad nuestro país y 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 la 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, dificultades a las que 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, románticos e intrépidos, quienes, al contrario que al viajero ilustrado y diletante, encontraban fascinante esa falta de modernización y el peligro del viaje.

Durante sus viajes por España, era frecuente que los extranjeros contaran las experiencias sufridas en sus libros de viajes donde 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. Del mismo modo, narraban la naturaleza de los albergues en los que se hospedaban, los cuales eran motivo de quejas por parte de sus usuarios. La gran variedad de las visiones de los curiosos aventureros proporciona muestras de muy distinta valoración del estado de estos hospedajes, aunque 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 memorias de viaje, cuando se lamentaban de la mala acogida que encontraban, de las incomodidades del alojamiento, del mal trato que recibían y de los precios abusivos. El inquieto Richard Ford, en sus *Cosas de España* (1846), dedicó 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»²⁵. La suciedad también era frecuente en estos establecimientos, el geólogo inglés David Ansted en 1853, tras visitar una posada en Almería, dejó testimonio de ello:

Las paredes, la mesa, el suelo y el lavabo estaban tan sucios, que uno podría fácilmente haber arrancado suficiente cantidad de material para

²⁵ Soler Pascual, 2006, p. 698.

LAS POSADAS COMO PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

estiercol, y las camas estaban mucho mejor adaptadas para la satisfacción de las pulgas que para el reposo de bípedos²⁶.

El reino de Murcia no era una excepción. Casi todos los viajeros coincidían 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. Esto era debido a que 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 habitual. Arrieros, trajinantes y carreteros en general, los usuarios que en más ocasiones hacían uso de las hospederías, dormían en cualquier lugar. Frecuentemente lo hacían en las cuadras junto a sus animales, para que no les robaran el pienso de sus animales y porque, además, había que darles de comer durante la noche²⁷. Otras veces lo hacían en el pajar, en la cocina o en el porche, utilizando sacas de paja como lecho y las alforjas como almohada, velando lo que en ellas guardaban²⁸. Ellos nunca dormían en las habitaciones que, si las había, estaban destinadas a los viajeros adinerados, en su mayoría extranjeros, grupo en el que se pueden incluir, también, los viajeros pertenecientes a la nobleza o a la Iglesia que viajaban con sus criados y soldados formando una gran comitiva. Debido, pues, a su escaso uso y, sobre todo, en aquellas ventas y posadas más pequeñas o las situadas en caminos con menor afluencia de tráfico, las alcobas fueron sustituidas por almacenes o pajares. En estos casos, si alguien requería alguna alcoba y estaba dispuesto a pagar por ella, el ventero le dejaba la suya²⁹.

El mal estado de los establecimientos murcianos lo denunció, ya en 1672, Jouvin, cuando se refirió a que la carencia de camas obligaba a dormir en el suelo; también, a principios del XVII, monseñor Pietro Donino de Pretis, quien pasó una noche en Venta Romana y la calificó como rústica y con un solo colchón. Peyron, en 1772, describió 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

²⁶ Lentisco Puche, Martínez San Pedro, Segura del Pino y Úbeda Vilches, 2007, p. 267.

²⁷ García Sáez, 2008, p. 121.

²⁸ Piqueras Haba y Sanchís Deusa, 2006, p. 76.

²⁹ García Sáez, 2008, p. 124.

ROSARIO BAÑOS OLIVER; FRANCISCO SEGADO VÁZQUEZ;
JUAN CARLOS MOLINA GAITÁN

suelo un corto colchón y grandes sábanas, y la manta, si la hay, apenas cubre los bordes del pequeño colchón³⁰.

Juan Martínez Ordoñez escribió en 1786 al tratar sobre la Venta de La Rambla, en Archeda, que sus venteros eran unos puercos y estaba muy mal equipada; y, por su parte, John Carr se quejó 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 caos era otro de los testimonios de los viajeros, como deja ver esta descripción de la posada de Puerto Lumbreras realizada en 1772 por Jean Peyron.:

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. Esta 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 avanzada³¹.

El abad de Baza, Antonio José Navarro, en su viaje de Baza a Lorca, pasó por la Venta del Río, la cual describió como «nada provista, como las demás del reino»³².

De la carencia de provisiones también se hacían eco estas publicaciones: A la pregunta del viajero «¿qué hay para comer?», la respuesta más frecuente del viajero fuera «lo que usted traiga»³³. A la escasez de comida había que sumar la mala calidad de los guisos, poco condimentados³⁴. De esto eran también bien conscientes los naturales del país quienes, cuando coincidían con algún extranjero, les aconsejaban

³⁰ Torres-Fontes Suárez, 1996, p. 100.

³¹ Torres-Fontes Suárez, 1996, p. 99.

³² Castillo Fernández, 2000, p. 77.

³³ Citado por Piqueras Haba y Sanchís Deusa, 2006, p. 75.

³⁴ Echegaray, 1917, p. 133.

LAS POSADAS COMO PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

que hicieran acopio de provisiones antes de proseguir el camino³⁵. Los viajeros adinerados, por otro lado, solían llevar consigo un cocinero o sirviente que era el encargado de prepararles la comida.

Además de todas estas incomodidades, los viajeros tenían que lidiar con el mal trato recibido por parte de los venteros y posaderos. Antonio Ponz se quejó de lo desagradables que llegaban a ser:

No hubiera sido más mal recibida ni con igual descortesía una plaga de langostas. Pregúntele, que si había en dónde poner las maletas: respondióme que no; pero con tanta gracia, como haría un Arraez á sus esclavos. Repetí que si tenía camas: si había que cenar para las personas, y animales; y á todo respondió como al principio; pero siempre mas desabrida, y descortés³⁶.

Sin embargo, no todas las posadas murcianas recibieron críticas tan negativas. El propio John Carr llegó a calificar la posada de Librilla como «la más bonita vista en España», en la que probó una «excelente» comida servida en una mesa con un «limpísimo» mantel, aunque es posible que el inglés estuviera sugestionado por el hecho de que el edificio hubiese sido construido por el duque de Alba³⁷. Un par de años antes, en 1807, Alexandre Laborde anotó en su cuaderno de viajes que «la posada tiene una fachada magnífica de 11 balcones y 2 puertas; pero el interior no corresponde a esta apariencia»³⁸.

En 1830 Henry D. Inglis también hizo un alto en este establecimiento. Aquí se detuvo a refrescar la mula y tomar un chocolate y le llamó la atención las enormes dimensiones de este establecimiento³⁹.

6. EVOLUCIÓN EN EL TIEMPO DE LA POSADA DE LIBRILLA

La proliferación del empleo de los medios de transporte mecánicos que sustituyó el uso del motor de sangre, permitió alcanzar el destino de una manera mucho más rápida. Desde entonces, ventas y posadas fueron absorbidas por el ensanche de las carreteras y el crecimiento de las ciudades, lo que hizo que muchas de ellas desaparecieran. Por otra parte, se

³⁵ Piqueras Haba y Sanchís Deusa, 2006, p. 75.

³⁶ Ponz, 1772, p. 351.

³⁷ Torres-Fontes Suárez, 1996, pp. 596.

³⁸ Torres-Fontes Suárez, 1996, pp. 508.

³⁹ Torres-Fontes Suárez, 1996, pp. 630.

ROSARIO BAÑOS OLIVER; FRANCISCO SEGADO VÁZQUEZ;
JUAN CARLOS MOLINA GAITÁN

trata de edificios que, en su mayoría, perdieron la utilidad para la que fueron concebidos, dejando de ser empleados como lugar de parada obligada en el viaje, al transformarse el sistema de comunicaciones que las hizo necesarias. Este abandono de su uso originario ha ocasionado que esta tipología arquitectónica, que hasta no hace demasiado tiempo resultaba cotidiana, esté desapareciendo también.

De las que aún permanecen en pie, la mayoría han sido intensamente transformadas, reconvirtiéndose en su mayor parte en residencias privadas, casas de labranza o de recreo. En algunos casos, a pesar de haber sufrido numerosas alteraciones, siguen desempeñando la función hostelera, como restaurantes, conservando su estructura originaria. En otros, han sido demolidas y sobre su emplazamiento se ha edificado una nueva venta o restaurante, debido a su emplazamiento estratégico. Pero las hay que han sufrido peor suerte y se encuentran abandonadas y en la ruina absoluta, lo que las aboca a su desaparición [Ilustración 8].



*Ilustración 8. Venta de El Jimenado, en el camino de Murcia a Cartagena
(Fotografía: Rosario Baños Oliver)*

El paso del tiempo también ha hecho mella en la casa de postas de Librilla. A los pocos años de finalizar su construcción, a principios del siglo XIX, el establecimiento sufrió una transformación de gran alcance en la zona de las cocheras con la instalación de una almazara. Esta reforma obligó a la demolición de la planta superior de las cocheras y a la cons-

LAS POSADAS COMO PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

trucción de un nuevo muro, rejado y con accesos independientes en la fachada occidental del albergue. Las caballerizas fueron transformadas en un almacén también con acceso propio desde la fachada posterior y el patio fue dividido en dos por medio de un cuerpo estrecho y alargado, de manera que se dificultaba la circulación interior de vehículos por lo que se debió de levantar cuando la posada dejó de funcionar como tal⁴⁰.

El estado actual de la posada es el de ruina. En 1985 se le incoó un expediente de declaración monumental. Sin embargo, dos años más tarde y a petición de los propietarios, se paralizó este expediente a excepción del escudo, que está protegido por la ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español⁴¹. Hoy, el edificio de la posada se encuentra catalogado con un grado de protección 2 por el PGMOU de Librilla, el cual estipula que se debe conservar tanto el volumen original como la estructura portante, así como la disposición de vanos en fachadas y los elementos ornamentales y compositivos más significativos, como el escudo o la rejería.

A pesar de estas disposiciones, el estado de la posada de Librilla es lamentable. A día de hoy, se encuentra en un estado de abandono total: ventanas abiertas o rotas y los portones mal cerrados permitiendo la entrada de animales; problemas de humedades; parte de las cubiertas están hundidas lo que ha generado que el interior sea un manojo de escombros, maderas y tejas, además de basura. El exterior presenta, además, grafitis y dibujos en la fachada lateral.

7. RECONOCIMIENTO PATRIMONIAL ACTUAL

Las ventas y las posadas son construcciones íntimamente ligadas al modo de vida y a la organización de territorio español, por lo que forman parte del patrimonio de la obra civil y, por tanto, del Patrimonio Cultural, de la herencia cultural propia del pasado de una sociedad que se debe transmitir a las generaciones presentes y futuras. Se trata de edificios que tienen una importancia no solo basada en criterios estéticos o históricos, sino en el hecho de ser un reflejo de la cultura y sociedad española hasta el siglo XIX. Tienen un valor documental, histórico y en algunos casos arquitectónico. Aunque hayan perdido el valor simbólico, ya

⁴⁰ García Blánquez, Muñoz Clares y Sánchez Pravia, 2006, pp. 141.

⁴¹ García Blánquez, Muñoz Clares y Sánchez Pravia, 2006, pp. 138.

ROSARIO BAÑOS OLIVER; FRANCISCO SEGADO VÁZQUEZ;
JUAN CARLOS MOLINA GAITÁN

que la memoria de su uso está desconectada de la sociedad actual, su mayor mérito reside en formar parte de la arquitectura tradicional y, sobre todo, en ser piezas esenciales del patrimonio de la obra pública. Esta razón hace necesaria la catalogación y tutela de protección de estos establecimientos que sirvieron de apoyo a las vías de comunicación durante siglos.

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

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

Así pues, con estos objetivos y partiendo de la necesidad evidente de poner de manifiesto la importancia de estas construcciones auxiliares e inherentes de los caminos, y contribuir al reconocimiento de sus valores, se está realizando un trabajo de investigación para la identificación de cada una de estas edificaciones y la de su relación con los itinerarios anteriormente descritos. Este estudio, que se ha centrado inicialmente en el territorio correspondiente a la región de Murcia, se está desarrollando mediante la elaboración de un conjunto de fichas que componen un catálogo de las ventas y posadas anteriores al siglo XX que aún se conservan en esta región.

El objetivo último no es otro que el de identificar estos edificios singulares y contribuir al conocimiento y puesta en valor de esta tipología arquitectónica, con el fin de garantizar su preservación y conservación.

BIBLIOGRAFÍA

- Castillo Fernández, Javier, *Viajes de un naturalista ilustrado por los reinos de Granada y Murcia*, Murcia, Universidad de Murcia, 2000.
- Chacón Jiménez, Francisco, *Murcia en la centuria del quinientos*, Murcia, Sucesores de Nogues, 1979.
- Echegaray, José, *Recuerdos*, Madrid, Ruiz Hermanos, 1917, vols. I-III.
- Fernández de Mesa, Tomás Manuel, *Tratado legal y político de caminos públicos, y posadas. Parte II. Que trata de las posadas*, Valencia, Joseph Thomàs Lucas, 1755.
- García Blánquez, Luis A., Manuel Muñoz Clares y José Antonio Sánchez Pravia, «[La antigua Posada de Librilla \("La más bonita que habíamos visto en España"\)](#)», *Revista Murciana de Antropología*, 13, 2006, pp. 133-157.
- García de la Torre, Moisés, «Las ventas en la España del Antiguo Régimen», *Hispania: Revista española de historia*, 39, 1979, pp. 397-456.
- García Sáez, Joaquín Francisco, *Las ventas: una arquitectura rural singularizada por su función. Las ventas en la provincia de Albacete*. Albacete, Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla La Mancha, 2008.
- González Tascón, Ignacio, *Ingeniería Civil en España. Precedentes, historia y técnicas*. Madrid, El Umbral, 2008.
- Hernández Vicente, Álvaro, «La seguridad del viajero y los tratados de caminos bajo el reinado de Fernando VI», en *III Congreso virtual sobre historia de las vías de comunicación (del 15 al 30 de septiembre de 2015)*, ed. Enrique Escobedo Molinos, Juan Antonio López Cordero y Manuel Cabrera Espinosa, Jaén, Asociación de Amigos del Archivo Histórico Diocesano de Jaén, 2015, pp. 63-72.
- Lemeunier, Guy, «Los caminos terrestres en la Murcia Moderna», en *Los caminos de la Región de Murcia. Función histórica y rentabilidad socioeconómica*, Murcia, Gobierno de la Región de Murcia, 1989, pp. 215-241.
- Lentisco Puche, José Domingo, María de los Desamparado Martínez San Pedro, Dolores Segura del Pino y Rosa María Úbeda Vilches, *Almería vista por los viajeros. De Münzer a Pemán (1494-1958)*, Almería, Instituto de Estudios Almerienses, 2007.
- Lillo Carpio, Pedro A., «Las vías de comunicación en época ibérica», en *Los caminos de la Región de Murcia. Función histórica y rentabilidad socioeconómica*, Murcia, Gobierno de la Región de Murcia, 1989, pp. 87-100.
- Piqueras Haba, Juan y María del Carmen Sanchís Deusa, *Hostales y Ventas en los Caminos Históricos Valencianos*, Valencia, Generalitat Valenciana. Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2006.
- Ponz, Antonio, *Viaje de España, en que se da noticia de las cosas mas apreciables y dignas de saberse, que hay en ella*, Madrid, Joaquín de Ibarra, 1772.
- Sambricio, Carlos, «Juan Pedro Arnal, arquitecto del siglo XVIII», *Archivo Español de Arte*, XLVI, 183, 1973, pp. 299-318.
- Soler Pascual, Emilio, «El trabuco romántico. Viajeros franceses y bandoleros españoles en la Andalucía del siglo XIX», en *La cultura del otro: español en Francia, francés en España*, coord. Manuel Bruña Cuevas, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2006, pp. 687-699.
- Torres-Fontes Suárez, Cristina, *Viajes de extranjeros por el Reino de Murcia*, Murcia, Asamblea Regional y Real Academia Alfonso X El Sabio, 1996.