

## LA IMPORTANCIA DE LAS MINUTAS CARTOGRÁFICAS EN EL ESTUDIO DE LAS VENTAS Y POSADAS DEL SURESTE ESPAÑOL

## THE IMPORTANCE OF CARTOGRAPHIC MINUTES IN THE STUDY OF GUESTHOUSES AND INNS IN SOUTHEASTERN SPAIN

Rosario Baños Oliver; orcid 0000-0003-4947-4453

Macarena Salcedo Galera; orcid 0000-0002-8962-5191

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA

doi: 10.4995/ega.2024.19744

Las ventas y posadas constituyen una tipología arquitectónica fundamental en la historia de las comunicaciones y trayectos de España, pues reflejan el modo de vida y la organización territorial del país hasta el siglo XIX. La modificación y mejora de los antiguos caminos y la apertura de nuevos trazados ocasionó que muchas de estas construcciones desaparecieran o hayan llegado a nuestro tiempo en un grave estado de deterioro. Dada su relevancia como patrimonio arquitectónico, este trabajo plantea el estudio de la cartografía histórica para proceder a su localización e inventariado en el ámbito de la Región de Murcia con el fin de profundizar en su conocimiento y contribuir a su puesta en valor. Son de especial interés las minutas cartográficas

previas al Mapa Topográfico Nacional que, por su nivel de detalle, constituyen una excelente herramienta para el análisis de estas construcciones auxiliares a los caminos.

**PALABRAS CLAVE: PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO; ORGANIZACIÓN TERRITORIAL; CARTOGRAFÍA HISTÓRICA; MINUTAS CARTOGRÁFICAS; VENTAS Y POSADAS**

*The guesthouses and inns constitute an important type of architecture in the history of communications and routes in Spain, as they reflect the way of life and the organization of the territory until 19th century. The modification and improvement of the old roads, so as the opening of new routes, caused many of*

*these constructions to disappear or have reached our time in a serious state of deterioration. Given its relevance as architectural heritage, this work proposes the study of historical cartography to proceed with its location and inventory in the area of the Region of Murcia in order to deepen its knowledge and contribute to its enhancement. We must especially mention the cartographic minutes prior to the National Topographic Map which, due to their level of detail, constitute an excellent tool for the analysis of these auxiliary constructions to the roads.*

**KEYWORDS: ARCHITECTURAL HERITAGE; TERRITORIAL ORGANIZATION; HISTORICAL CARTOGRAPHY, CARTOGRAPHIC MINUTES, GUESTHOUSES AND INNS**



1. Fachada principal de la posada Casa de Postas de Librilla (Murcia) junto al camino de Murcia a Granada. Fuente: Elaboración propia (Baños, Segado y Molina, 2018)

1. Main façade of the inn in Librilla (Murcia) next to the road from Murcia to Granada. Source: Own elaboration (Baños, Segado and Molina, 2018)



## Introducción

Hasta finales del siglo XIX los trayectos del viaje por España eran duros y dificultosos, con caminos de tierra estrechos, polvorientos en verano o embarrados en invierno. Además, las incursiones de ladrones y bandidos hacían de estos caminos trayectos inseguros (Chacón 1979, p. 61). Debido a estas dificultades surgieron las ventas y posadas para viajeros como edificaciones vinculadas a los caminos donde encontrar alimento y reposo (Fig. 1). A partir del siglo XVIII, cuando el gobierno tomó conciencia de la necesidad de un sistema racional y funcional de caminos, se llevó a cabo su modernización, lo que se tradujo en un aumento de viajes y tráfico de mercancías, incrementando el número de posadas y ventas y provocando, incluso, la competencia entre ellas (García Sáez 2008, p. 181).

En principio, estos edificios fueron construidos de forma espontánea con materiales de su entorno inmediato. Sin embargo, el interés surgido en el siglo XVIII por la reorganización de las obras públicas y la dignificación de los equipamientos urbanos derivó en la confección de proyectos que regularon y perfeccionaron este tipo de edificios. Se realizaron tratados y proyectos cuyo objeto principal fueron las ventas, posadas, casas de posta, paradores y mesones, distinguiéndose como una tipología arquitectónica propia. Además, fueron objeto de proyecto en las distintas Academias de Bellas Artes que surgieron en España para la regulación del ejercicio de la arquitectura (Fig. 2). La importancia de estos establecimientos hosteleros se refleja, además, en la legislación específica sobre ventas y posadas que existió desde la

época de los Reyes Católicos, que derivó en su inclusión en la cartografía histórica y en los diccionarios geográficos. Incluso se creó la figura del inspector que recorría las ventas y posadas analizando la calidad del edificio (Hernández 2015, p. 69). Durante siglos, las ventas y posadas han sido fundamentales para el desarrollo de la red viaria española y la definición de itinerarios. Además, presentan un gran valor arquitectónico puesto que forman parte de la obra pública y el Patrimonio Cultural de España. Sin embargo, la modernización de los medios de transporte y de la propia red dejó en desuso dichas edificaciones, lo que llevó a su abandono y posterior deterioro. Por todo ello, y ante la inexistencia de análisis previos en esta zona, se plantea el estudio de esta tipología arquitectónica en la Región de Murcia siguiendo los trabajos realizados en la Comunidad Valenciana (Piquerías y Sanchís 2006) y Albacete (García Sáez 2008), con el objetivo de proteger, conservar, identificar,

## Introduction

The journeys through Spain used to be hard and difficult until the end of the 19th century, with narrow dirt roads, dusty in summer or muddy in winter. In addition, raids by thieves and bandits made these roads unsafe (Chacón 1979, p. 61). Due to these difficulties, guesthouses and inns arose as buildings linked to the roads where they could find food and rest (Fig. 1). It was not until 18th century, when the government became aware of the need for a rational and functional system of roads, that they were modernized. As a result, travel and commercial traffic increased, so as the number of inns and guesthouses, even causing competition between them (García Sáez 2008, p. 181).

At first, these buildings were built spontaneously with materials from their immediate environment. However, interest for the reorganization of public works and the dignification of urban facilities arose during 18th century, which led to the preparation of projects that regulated and perfected this type of building. Treaties and projects were carried out whose main purpose were guesthouses, inns, post houses, hostels and porterhouses, setting up a new architectural typology. In addition, they were the object of projects in the different Academies of Fine Arts that arose in Spain for the regulation of the architecture practice (Fig.





2. Plantas, alzado y sección proyectados por Francisco Bolarín para una posada. Fuente: Berchez Gómez y Corell Farinós, 1981, p. T.A.-21  
 3. Izq.: Vuelo aéreo de 1945. Casilla de peones camineros (arriba) y Venta de los Ruices (abajo) junto al camino de Murcia a Cartagena. Dcha.: Vuelo aéreo de 2011. Misma zona con ambas construcciones ya desaparecidas. Fuentes: IGN y Google Maps

2. Plans, elevation and section designed by Francisco Bolarín for an inn. Source: Berchez Gómez y Corell Farinós, 1981, p. T.A.-21  
 3. Left.: Air flight in 1945. Road laborers house (above) and Venta de los Ruices (below) next to the road from Murcia to Cartagena. Right.: Air flight in 2011. Same area with both buildings already disappeared. Sources: IGN and Google Maps

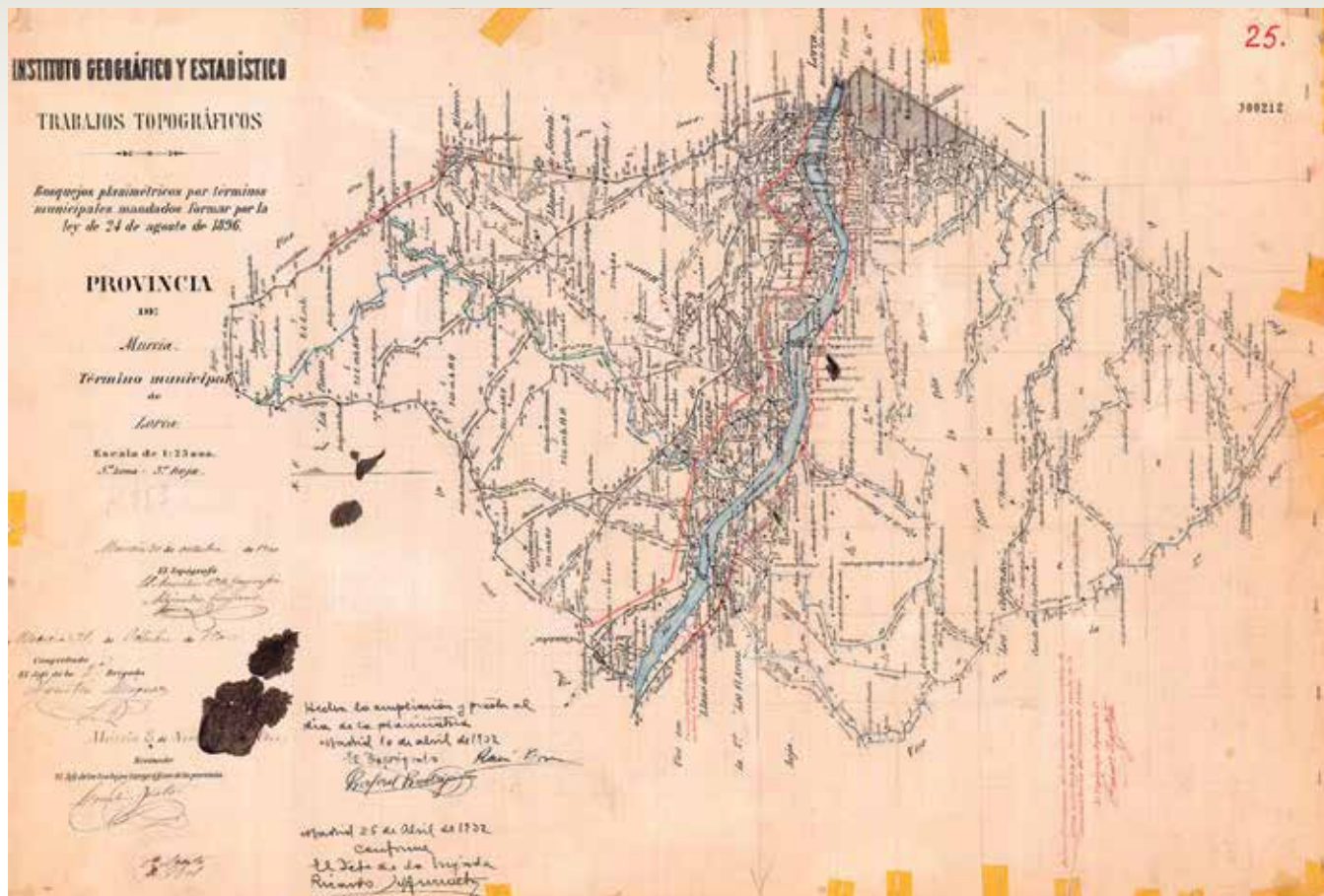
der descasar. Por tanto, el análisis de la cartografía histórica más relevante del territorio murciano ha sido imprescindible para el desarrollo de esta investigación. No obstante, la existencia de nuevos trazados, que en ocasiones modifican sustancialmente la traza del camino primigenio, pueden producir confusión a la hora de emplazar estas hospederías. Surge así la necesidad de comparar los mapas históricos con la sucesión de ortofotos realizadas en los diversos vuelos durante los siglos XX y XXI. Las ortofotos son, igualmente, una valiosa fuente de información, puesto que combinan las características de una fotografía aérea con las propiedades geométricas de un plano. De esta manera hemos podido constatar el estado actual de las vías de comunicación con respecto a su trazado en el siglo XIX, además de conocer la ubicación de dichas hospederías para poder después realizar visitas de campo con el fin de comprobar su pervivencia y estado de conservación (Fig. 3).

## Las minutas cartográficas

El ser humano siempre ha necesitado mapas y planos para la representación y la posterior transmisión de datos en los viajes, la navegación, el reparto territorial o el establecimiento de caminos. Pese a su valor, estas fuentes cartográficas junto con los cuadros, los grabados, los dibujos y otras fuentes no verbales tuvieron a menudo una consideración menor frente a otros testimonios, debido, quizás, a las dificultades de su interpretación o la localización de las mismas (Chías y Abad 2008, p.79). Sin embargo, no fue hasta el siglo XVIII cuando se potenciaron los mapas topográficos, con fines militares mayormente, para recoger y recopilar las relaciones geográficas, censos y catastros (García Pulido 2016, p. 243). No obstante, los mapas generales de España anteriores a 1750 son escasos y rudimentarios. La mayoría presentan defectos en los contornos costeros, ubicaciones o desplazamientos inexactos (Madrado 1984, p. 32).

En ese momento la mayoría de los países europeos contaban con un mapa topográfico, pero a mediados del siglo XIX, España aún no disponía de un plano detallado y preciso que solventara las deficiencias existentes en el Atlas geográfico de España de Tomás López (1810). Por ese motivo se creó en 1853 la Dirección General de la Carta Geográfica de España, cuya junta se encargó de realizar las mediciones y triangulaciones en la Península. Entre 1861 y 1870 la Junta General de Estadística, creada en 1856 y cuyo cometido era catastrar el territorio, levantar el Mapa Topográfico Nacional y censar la población y la riqueza (Camarero y Vidal 2013, pp. 86-87), levantó

centuries, these lodgement establishments have been essential for the development of the Spanish road network and the definition of itineraries. In addition, they have great architectural value since they are part of the public works and Cultural Heritage of Spain. However, the modernization of the means of transport and the network itself left these buildings in disuse, which led to their abandonment and subsequent deterioration. For all these reasons, and in the absence of previous analyzes in this area, the study of this architectural typology in the Region of Murcia is proposed, following the work carried out in the Valencian Community (Piqueras and Sanchís 2006) and Albacete (García Sáez 2008) with the aim of protecting, conserving, identifying, promoting and disseminating their importance as heritage elements. These types of constructions are always located next to the paths, so the reference element when locating them in the current orography has been the itinerary of the roads on which they are located. We have analyzed historical cartography as the main documentary source, especially the cartographic minutes prior to the National Topographic Map of Spain. These minutes provide information about the roads, itineraries and the location of significant elements such as ponds, troughs, springs, farmhouses, hermitages, corrals, factories, and, of course, inns and guesthouses where you can rest. Therefore, the analysis of the most relevant historical cartography of the Murcian territory has been essential for the development of this research. However, the existence of new tracks, which sometimes substantially modify the layout of the original path, may cause confusion when locating these inns. Thus, it is necessary to compare the historical maps with the succession of orthophotos taken in flights during the 20th and 21st centuries. Orthophotos are also a valuable source of information, since they combine the characteristics of an aerial photograph with the geometric properties of a plane. In this way we have been able to verify the current state of the communication routes with respect to their layout in the 19th century. In addition we have identified the location of lodgement establishments to later carry out field visits in order to verify their survival and state of conservation. (Fig. 3).



4

### The cartographic minutes

The human being has always needed maps and plans for the representation and subsequent transmission of data in travel, navigation, territorial distribution or the layout of roads. Despite their value, these cartographic sources, along with paintings, engravings, drawings and other non-verbal sources, often had less consideration than other testimonies, perhaps due to difficulties in interpreting or locating them (Chías and Abad 2008, p.79). It was not until the 18th century when topographic maps were promoted, mainly for military purposes, to collect and compile geographical relationships, censuses and cadastres (García Pulido 2016, p. 243). However, general maps of Spain prior to 1750 are scarce and rudimentary. Most present defects in coastal contours, locations or inaccurate

los miles de planos que engloban el proyecto de la Hoja Kilométrica, parcelario a escala 1:2000, y el Parcelario Urbano a escala 1:500.

Posteriormente, en 1870, el Instituto Geográfico tomó a su cargo la elaboración del Mapa Topográfico Nacional. Dicha institución dispuso las directrices a seguir para ejecutar el Mapa: en primer lugar, se debían realizar triangulaciones parciales del término municipal para poder materializar las minutas del mismo, es decir, mapas manuscritos en papel a escala 1:25000 previos al Mapa Topográfico Nacional. Estos mapas eran planos dibujados a mano sobre piedra donde los tachones, las anotaciones a lápiz, las manchas y ro-

turas eran comunes (Fig. 4). Debían detallar los perímetros del municipio, los caseríos y construcciones aisladas, la hidrografía, los caminos públicos y las masas de cultivo de extensión superior a 10 hectáreas. Para su realización, España quedó dividida en más de 1100 hojas numeradas consecutivamente empezando por la esquina noroccidental en Galicia y finalizando en las Islas Canarias (Aristegui 2015, p. 184). La escala 1:25000 a la que se realizaron las minutas cartográficas condicionó la marcha de la creación del Mapa. Operando a esta escala, un topógrafo experimentado no podía efectuar más de un kilómetro cuadrado al día, menos aún si se



trataba de una orografía accidentada. Se trataba, pues, de una tarea de gran complejidad técnica e institucional (Nadal y Urteaga 1990, p. 32). Aunque la publicación de la primera hoja –correspondiente a Madrid– se produjo en 1875, no fue hasta 1968 cuando se publicó la última hoja de las encomendadas (Paladini 1991). Debemos destacar

4. Plano del Término Municipal de Lorca, zona 5°, hoja 3°. Fuente: IGN. Signatura: Cartoteca histórica, PLANI300212\_1900\_LORCA

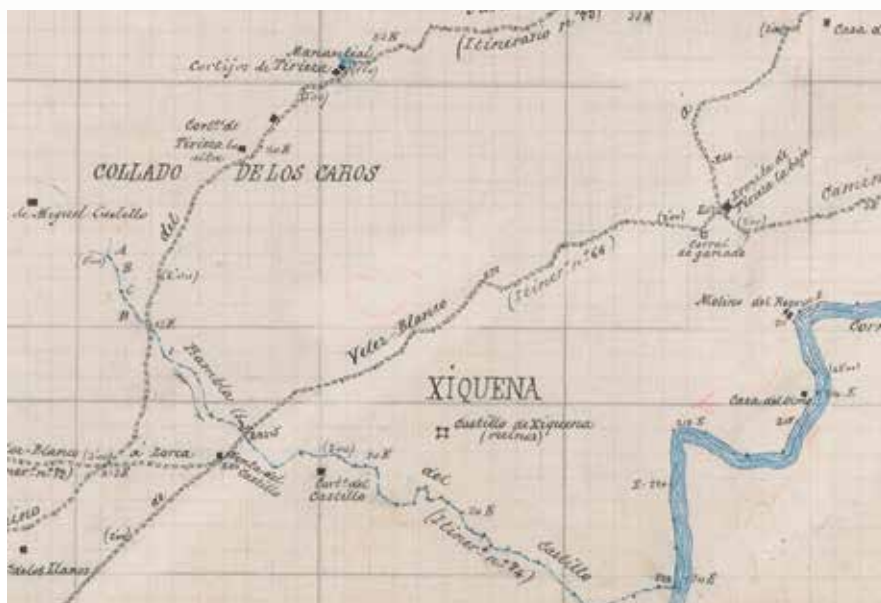
5. Extracto del plano del Término Municipal de Lorca, zona 1°, hoja 5°. En él aparece el Castillo de Xiquena, en ruinas. Cercano al mismo, la venta del castillo. Fuente: IGN. Signatura: Cartoteca histórica, PLANI300170\_1898\_LORCA

6. Plano del Término Municipal de Totana, zona 2°, hoja 4°. IGN. Realizado en febrero de 1900 y modificado en Julio de 1933. Fuente: IGN Signatura: Cartoteca histórica, PLANI300849\_1900\_TOTANA

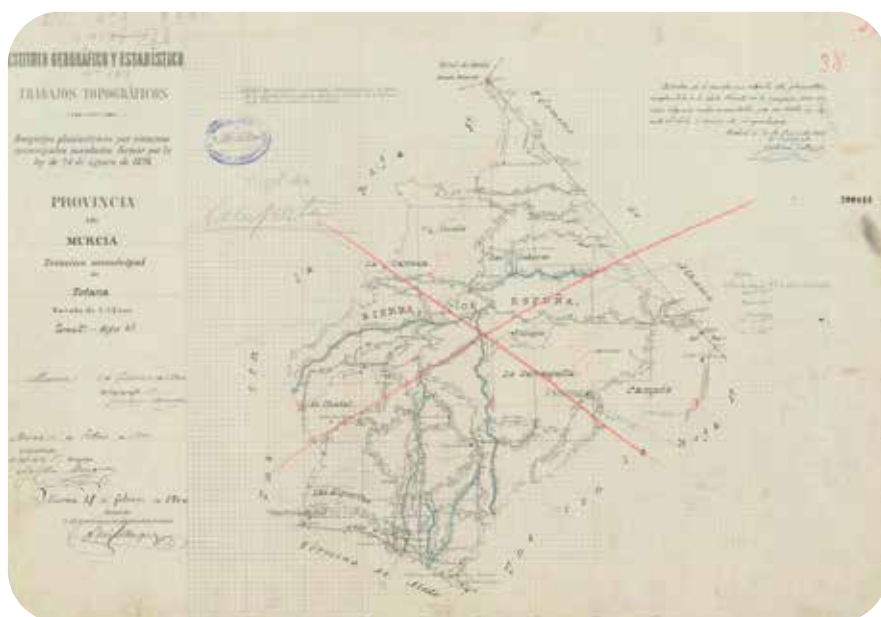
4. Plan of the Municipal Term of Lorca, zone 5°, sheet 3°. Source: IGN. Signature: Historical map library, PLANI300212\_1900\_LORCA

5. Extract of the map of the Municipal Term of Lorca, zone 1°, sheet 5°. In it appears the Castle of Xiquena, in ruins. Close to it, the castle inn. Source: IGN. Signature: Historical map library, PLA-NI300170\_1898\_LORCA

6. Plan of the Municipal Term of Totana, zone 2°, sheet 4°. IGN. Made in February 1900 and modified in July 1933. Source: IGN. Signature: Historical map library, PLANI300849\_1900\_TOTANA



5



6

displacements (Madrazo 1984, p. 32).

At that time, most European countries had a topographic map, but in the middle of the 19th century, Spain still did not have a detailed and precise map that could solve the existing deficiencies in the Geographical Atlas of Spain by Tomás López (1810). For this reason, the General Directorate of the Geographical Chart of Spain was created in 1853, whose board was in charge of carrying out measurements and triangulations in Spain. Between 1861 and 1870, the General Statistics Board, created in 1856 and whose mission was to register the territory, draw up the National Topographic Map and take a census of the population and wealth (Camarero and Vidal 2013, pp. 86-87), collected the thousands of plans that include the Kilometer Sheet project, plots at a scale of 1:2000, and the Urban Plots at a scale of 1:500. Later in 1870, the National Geographic Institute took charge of preparing the Topographic Map of Spain. This institution provided the guidelines to execute the Map: first, partial triangulations of the municipal area had to be carried out in order to materialize the minutes of the same. That is, handwritten maps on paper at a scale of 1:25000 prior to the National Topographic Map. It was a long and hard task with great technical and institutional complexity (Nadal and Urteaga 1990, p. 32). These maps were hand-drawn plans on stone with frequent erasures, pencil annotations, stains, and tears (Fig. 4). They had to detail the perimeters of the municipality, the hamlets and isolated constructions, the hydrography, the public roads and the masses of cultivation with an extension of more than 10 hectares. For its realization, Spain was divided into more than 1.100 consecutively numbered sheets starting in the Galicia northwestern corner and ending in the Canary Islands (Arístegui 2015, p. 184).

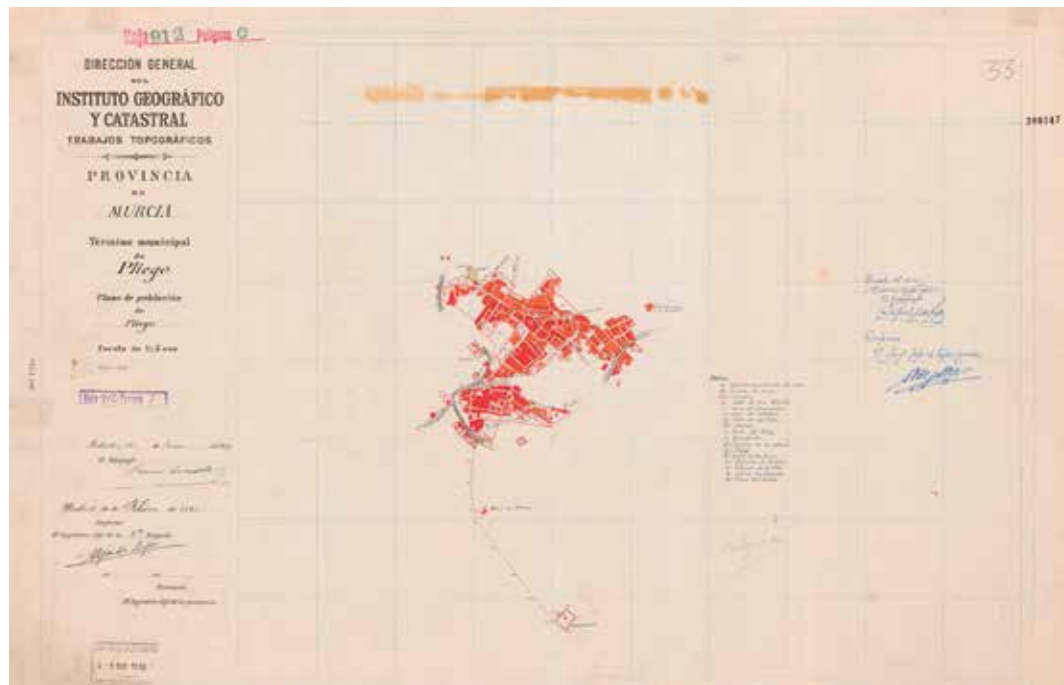


7. Plano de población de Pliego, que incluye la C/ de la Posada, junto a la Plaza de la Constitución.  
Fuente: IGN. Signatura: Cartoteca histórica, 300747

8. Minuta del parcelario urbano de Murcia que incluye la Posada del Mesón y la Posada del Malecón. Fuente: IGN. Signatura: Cartoteca histórica, 300885

7. Town plan of Pliego, which includes C/ de la Posada next to the Pza. de la Constitución. Source: IGN. Signature: Historical map library, 300747

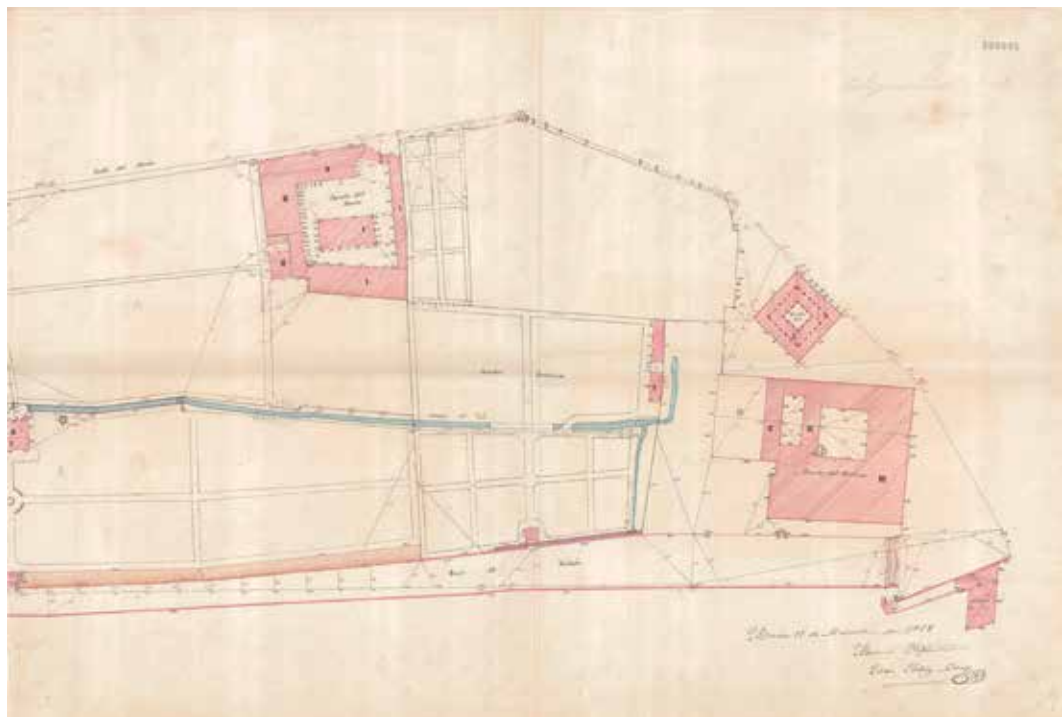
8. Urban plot minute of Murcia that includes Posada del Mesón and Posada del Malecón. Source: IGN. Signature: Historical map library, 300885



7

The 1:25000 scale at which the cartographic minutes were made conditioned the progress of the creation of the Map. Operating on this scale, an experienced surveyor could not cover more than a square kilometer a day, let alone if it was a rugged terrain. It was, therefore, a task of great technical and institutional complexity (Nadal and Urteaga 1990, p. 32). Although the publication of the first sheet—corresponding to Madrid—took place in 1875, it was not until 1968 when the last sheet of those ordered was published (Paladini 1991). We must highlight that the National Topographic Map has been the base of Spanish cartography for more than a century until the appearance of the 1:25000 scale map in 1975.

Therefore, we have mainly analyzed the maps and works carried out by the army and the cartographic minutes prior to the National Topographic Map. As graphic material, they are an excellent tool for studying geography, the evolution and growth of populations, and monumental heritage, since they even indicate the state of some heritage assets (Fig. 5). However, it has been necessary to limit the time frame of the investigation, setting as the scope of study the roads dated from the 19th century as it was the time of greatest splendor and proliferation of these constructions. It is important to point out that most of the maps corresponding to the province of Murcia were drawn between 1895 and 1901. Some of them were modified and updated in the 1920s and 1930s, and that is why they include updating the planimetry, indicated on the maps together with the date



8

que el Mapa Topográfico Nacional ha sido el mapa base de la cartografía española durante más de un siglo hasta la aparición del mapa a escala 1:25000 en 1975.

Por tanto, se han analizado principalmente los mapas y trabajos realizados por el ejército y las minutas cartográficas previas al Mapa Topográfico Nacional.

Como material gráfico suponen una excelente herramienta para el estudio de la geografía, de la evolución y crecimiento de las poblaciones y del patrimonio monumental, puesto que señalan incluso el estado en el que se encuentran algunos bienes patrimoniales (Fig. 5). Sin embargo, ha sido necesario acotar el marco temporal de la investiga-



ción, fijando como ámbito de estudio los caminos enmarcados en el siglo XIX por ser la época de mayor esplendor y proliferación de estas construcciones. Es importante señalar que entre los años 1895 y 1901 se levantaron la mayoría de los mapas correspondientes a la provincia de Murcia. Algunos fueron modificados y actualizados en los años veinte y treinta del siglo XX, por lo que incluyen la puesta al día de la planimetría, algo que siempre se indicaba en los mapas junto con la fecha en la que fueron rehechos (Fig. 6). Estos planos, mucho más completos, rigurosos y precisos que cualquiera de los vistos hasta el momento, han resultado indispensables tanto por su utilidad en el ámbito militar como en las tareas de modernización de las vías de comunicación y las obras públicas, y han permitido ubicar los establecimientos, ventas, ventorrillos, paradores y postas junto a los caminos que discurrían por el Sureste peninsular.

## Resultados

El nivel de detalle de los trabajos previos a la realización del Mapa Topográfico Nacional ha sido de gran ayuda a la hora de localizar las ventas existentes en la Región de Murcia. No acontece de la misma manera con las posadas, puesto que estas minutas planimétricas se ciñen en graficar los términos municipales sin detallar las poblaciones, que señalan con una mancha. Esto último era cometido de los Planos de Poblaciones, planos manuscritos de cascos urbanos a escalas 1:1000, 1:2000 o 1:5000 realizados entre 1870 y 1950 previos al MTN. En el caso de la Región de Murcia se realizaron los planos de Abarán, Alcantarilla, Aledo, Alhama, Ar-

chena, Beniel, Bullas, Calasparra, Caravaca de la Cruz, Cartagena, Cehegín, Cieza, Fuente Álamo, La Unión, Librilla, Lorca, Molina de Segura, Moratalla, Mula, Murcia, Pliego, San Javier, San Pedro del Pinatar, Torre Pacheco, Torres de Cotillas y Totana. Estos planos se limitan a señalar los nombres de las calles y plazas, de algún edificio público así como la situación de aljibes, pozos o balsas. Gracias a ellos se ha podido conocer la existencia de calles denominadas como Calle Posada o Calle Mesones, lo que apunta a que en ese lugar hubo en algún tiempo una posada o era abundante la existencia de mesones (Fig. 7). Murcia, Cartagena, Cieza y Pliego son las localidades cuyo Plano de poblaciones incluye una calle Posada o calle Mesones. Los parcelarios de los municipios de Murcia y Cartagena incluyen en sus minutas algunas de las posadas que debieron de existir en ambas ciudades. Y se habla de algunas ya que en la ciudad de Murcia únicamente se grafían dos, la Posada del Mesón y la Posada del Malecón, hoy desaparecidas (Fig. 8). En cuanto al parcelario urbano de Cartagena, en el plano nº 300766 se reseña que, en el año 1867, existían cinco posadas en la ciudad. No obstante, los establecimientos no se encuentran grafados en el plano, sino que se indican en la leyenda (Fig. 9).

Para la elaboración de las minutas cartográficas se emplearon distintos colores: azul para la hidrografía y la costa, rojo para los caminos principales y las construcciones existentes entorno a los mismos, y negro para el resto. Cada hoja se identifica con un número que comienza con el correspondiente al núcleo de población más importante que existe en la zona

they were redone (Fig. 6). These plans, much more complete, rigorous and precise than any seen to date, have been essential both for their use in the military field and in the tasks of modernizing communication routes and public works, and have made it possible to locate the establishments, guesthouses, inns and post houses along the roads that ran through the southeast of the peninsula.

## Results

The level of detail of the work prior to the realization of the National Topographic Map has been of great help when locating existing guesthouses in the Region of Murcia. It does not happen in the same way with the inns, since these planimetric minutes only graph the municipal terms without detailing the populations, which they indicate with a stain. This issue was the responsibility of the Town Plans, handwritten plans of urban centers at scales 1:1000, 1:2000 or 1:5000 made between 1870 and 1950 prior to the National Topographic Map.

In the Region of Murcia, the locations whose plans were drawn up were Alcantarilla, Aledo, Alhama, Archena, Beniel, Bullas, Calasparra, Caravaca de la Cruz, Cartagena, Cehegín, Cieza, Fuente Álamo, La Unión, Librilla, Lorca, Molina de Segura, Moratalla, Mula, Murcia, Pliego, San Javier, San Pedro del Pinatar, Torre Pacheco, Torres de Cotillas and Totana. These plans are limited to indicating the names of the streets and squares, of some public building as well as the location of cisterns, wells or ponds. These plans only indicate the names of the streets and squares, of some public building as well as the location of cisterns, wells or ponds. Thanks to them, it has been possible to discover the existence of streets called Calle Posada or Calle Mesones, which suggests that there was a guesthouse at some time in that place or that there were plenty of inns (Fig. 7). Murcia, Cartagena, Cieza and Pliego are the locations whose Town Plan includes streets called Calle Posada or Calle Mesones. The plots of the locations Murcia and Cartagena include in their minutes some of the inns that must have existed in both cities. In Murcia only two of them are graphed, the Posada del Mesón and the Posada del Malecón, nowadays disappeared (Fig. 8). As for the urban plot of Cartagena, map No.



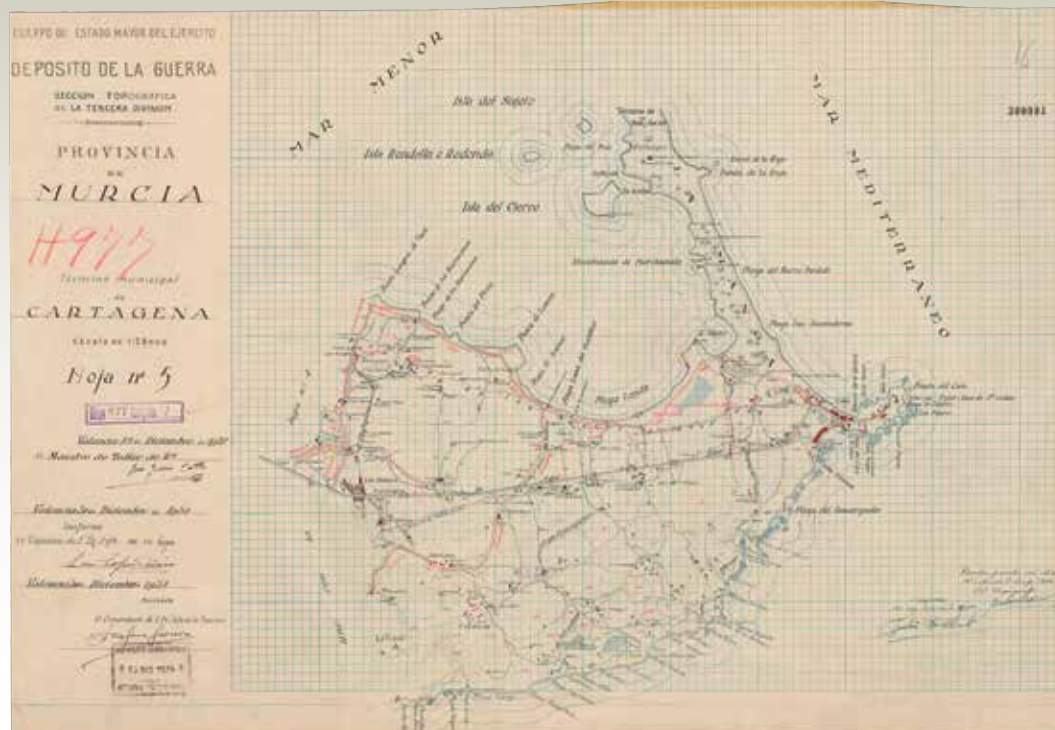


9. Minuta del Término Municipal de Cartagena, hoja 5°, donde se grafía La Manga del Mar menor a principios de siglo xx. Fuente: IGN. Signatura: Cartoteca histórica, PLANI300091\_1931\_CARTAGENA

10. Extracto del plano del Término Municipal de Abanilla, hoja 2. Fuente: IGN. Signatura: Cartoteca histórica, PLANI300004\_1898\_ABANILLA

9. Minute of the Municipal Term of Cartagena, sheet 5°, where La Manga del Mar Menor has been graphed at the beginning of 20th century. Source: IGN. Signatura: Historical map library, PLANI300091\_1931\_CARTAGENA

10. Extract from the map of the Municipal Term of Abanilla, sheet 2°. Source: IGN. Signatura: Historical map library, PLA-NI300004\_1898\_ABANILLA



9

300766 states that, in 1867, there were five inns in the city. However, the establishments are not graphed on the map, but are indicated in the legend (Fig. 9).

Different colors were used for the preparation of the cartographic minutes: blue for the hydrography and the coast, red for the main roads and the existing buildings around them, and black for the rest. Each sheet is identified with a code that begins with the number corresponding to the most important population nucleus that exists in the represented area, which is 30 in the case of Murcia. The municipality to which it belongs is identified with a red number located above, to the right. These are plans with a great precision: in addition to marking the administrative limits, which made them a basic tool for the Public Administration, they contain all kinds of locations, the most important towns in the region and also villages, hamlets and even houses scattered throughout the countryside. And, of course, they mark the guesthouses, inns and post houses located around the roads of Murcia at the time of their creation, even writing the name of these constructions in a larger size than the rest and in the same color as the road on the found (Fig. 10). The described cartography has been contrasted with the historical orthophotos of the first flights carried out in the Region of Murcia, mainly the North American flights taken in 1945 and 1956 that completely covered the Spanish territory

que representa que, en el caso de Murcia, es el 30. Arriba, a la derecha y en rojo, se rotula un número que identifica al municipio que pertenece. Se trata de planos con una precisión asombrosa: además de marcar los límites administrativos, lo que los hacía una herramienta básica para la Administración Pública, en ellos se encuentran todo tipo de poblaciones, y no sólo las poblaciones más importantes de la región, sino que también aparecen aldeas, caseríos e incluso las casas diseminadas por el campo. Y, por supuesto, marcan las ventas, ventorrillos, paradores y postas que jalnaron los caminos de Murcia en el momento de su realización llegando incluso a grafiar el nombre de estas construcciones en un tamaño superior al resto y en el mismo color que el camino en el que se encuentran (Fig. 10). La cartografía descrita ha sido contrastada con las ortofotos históricas de los primeros vuelos realizados en la Región de Murcia, principalmente los vuelos norteamericanos de los años 1945 y 1956 que cubrieron el territorio español por completo por primera

vez. Además de su evidente interés como documento histórico de consulta, la digitalización y corrección geométrica de ortofotos antiguas ha permitido comparar con precisión los cambios en trazados de los caminos, las cañadas o los cauces hoy desaparecidos y localizar sobre el terreno antiguas hospederías desaparecidas, drásticamente transformadas o que aún perviven.

Para esta investigación se han estudiado cerca de 400 hojas correspondientes a la Región de Murcia, de las cuales se han llegado a contabilizar cerca de trescientos establecimientos hosteleros entre ventas, ventorrillos, casas de posta, posadas y paradores. Como resultado de los análisis llevados a cabo se ha elaborado una recopilación de doscientos sesenta y cinco, de los cuales aún se conservan ciento cuarenta y tres, la mayoría del siglo XIX (Fig. 11), distribuidos en torno a los principales caminos de la Región (Fig. 12).

Debido al importante número de ventas halladas, y a los diferentes aspectos a estudiar y analizar en cada una de ellas, se ha procedido a la elaboración de un conjunto de fi-





each establishment, their compositional, functional and constructive aspects, and the state of conservation. Finally, a photographic report carried out during the investigation is provided, as well as images of the planimetry and old photographs that have been located, with references to the archival, photographic and bibliographical sources from which specific information on each building has been obtained. (Fig. 13).

## Conclusions

Guesthouses, inns and hostels linked to travel and roads, arose as a result of the need to rest during long and difficult journeys. Over the centuries, the existence of rest points on Spanish routes allowed the development of these roads. The importance of these establishments for carrying out the trips and the need to know their location caused their inclusion in the historical cartography, even appearing graphed with a symbology similar to that used to mark the locations.

Historical cartography, especially that of the 19th century, provides invaluable information for the study of inns on the roads of Spain due to the detailed nature of its plans and maps. The final result of the study of historical cartography has been a compilation of nearly three hundred hotel establishments, of which about one hundred and forty-three are still preserved, including the inns located inside the towns of which there is evidence of their existence. The accuracy of the plans prior to the National Topographic Map has allowed us to confirm the existence of inns, post stops and other guesthouses through current computer applications.

In addition, the study of these minutes and their comparison with later orthophotos has allowed us to verify that the number of inns increased considerably during the 19th century, a fact fundamentally caused by the improvement of communication routes begun in the 18th century, which made it possible to travel through Spain in better conditions as in previous centuries. This fact caused a considerable increase in travel and merchandise traffic, which led to a notable apparition of inns and guesthouses. And, what is more, these establishments started to appear on second or third order roads that linked smaller towns or industrial areas, and

11. Tabla resumen de las posadas, ventas y ventorrillos conservadas en la Región de Murcia. Fuente: Elaboración propia (XXX, 2020)

11. Summary table of the lodgement establishments preserved in the Region of Murcia. Source: Own elaboration (Baños, 2020)

<i>RELACION DE VENTAS, POSADAS Y VENTORRILLOS DE FINALES DEL SIGLO XIX QUE SE CONSERVAN</i>			
MUNICIPIO	VENTAS	POSADAS	VENTORRILLOS
ABARAN	-	-	3
ABANILLA	4	1	-
ÁGUILAS	-	-	3
ALBUDEITE	1	-	1
ALHAMA	2	-	10
ARCHENA	1	-	-
BLANCA	2	-	-
BULLAS	1	-	-
CALASPARRA	-	1	2
CARAVACA	6	-	5
CARTAGENA	-	-	6
CEHEGÍN	-	-	2
CIEZA	-	1	2
FUENTE ALAMO	-	-	1
FORTUNA	-	-	1
JUMILLA	4	1	3
LA UNIÓN	-	-	1
LIBRILLA	-	1	-
LORCA	8	-	8
MAZARRÓN	1	-	6
MOLINA DE SEGURA	-	-	1
MORATALLA	1	-	-
MULA	5	-	1
MURCIA	2	-	6
PLIEGO	-	1	-
PUERTO LUMBRERAS	2	-	1
TORRE PACHECO	1	-	1
TOTANA	4	-	5
ULEA	1	-	-
YECLA	4	-	-

11

descripción física de los edificios o vestigios localizados y la evaluación de la importancia histórica de su situación. Se incluye también la descripción del entorno que les rodea, las referencias en la cartografía histórica de cada una de ellos, detallando por otra parte sus antecedentes históricos así como las alusiones en las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada y

en los diccionarios de Miñano y Madoz. Igualmente se recogen los datos aportados por los libros de viajeros que los visitaron, quienes anotaron en ellos aspectos relevantes de estas construcciones, lo que supone un complemento esencial para su conocimiento. Se intenta determinar, además, las características del conjunto arquitectónico que formaba cada venta o posa-



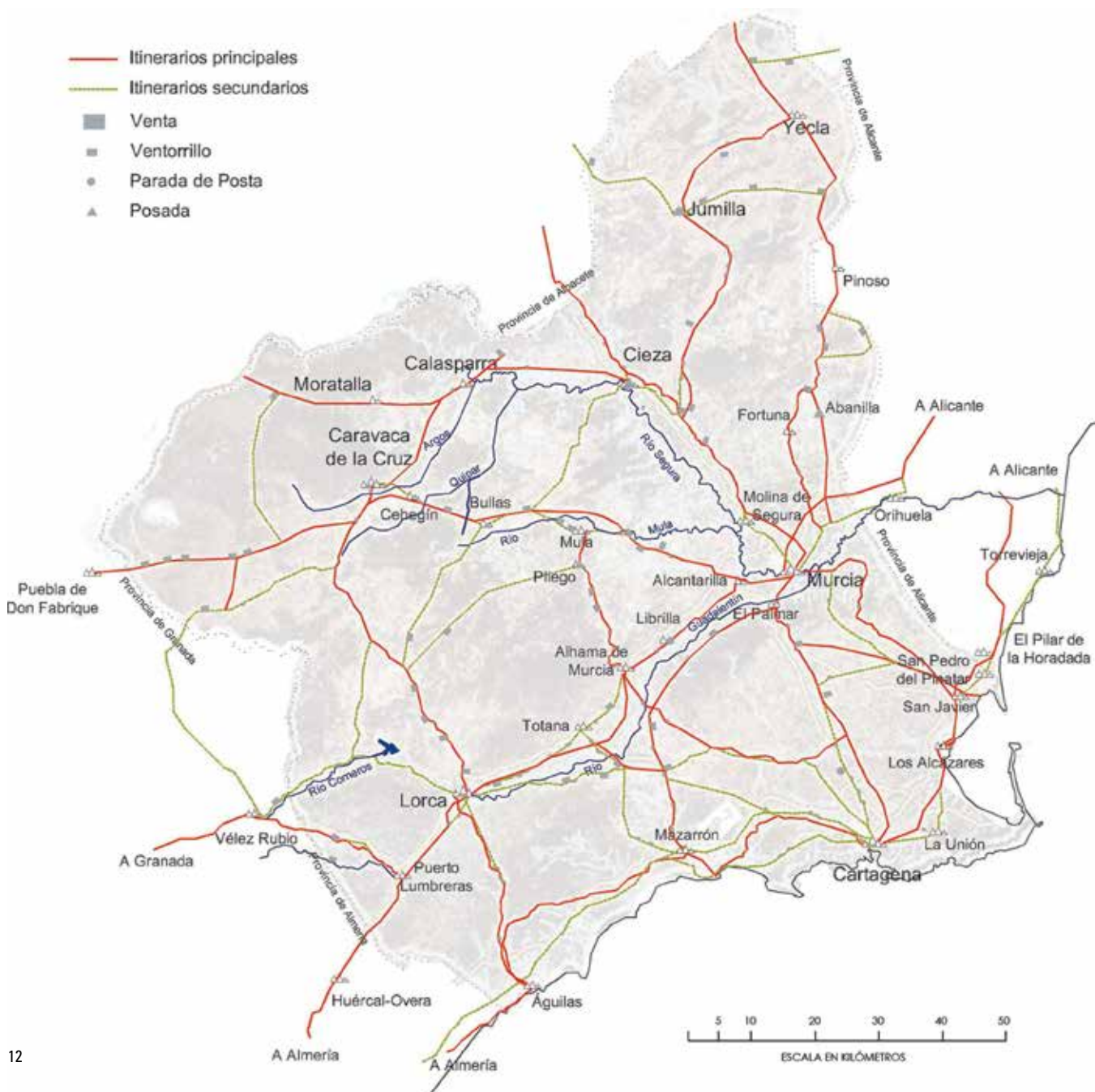
12. Plano de itinerarios de la Región de Murcia. Ventas, posadas y ventorrillos conservados en la Región de Murcia. Fuente: Elaboración propia (XXX, 2020)

12. Itinerary map of the Region of Murcia. Lodgement establishments preserved in the Region of Murcia. Source: Own elaboration (Baños, 2020)

da, identificando sus elementos de mayor interés. Se analiza también la tipología de cada establecimiento, sus aspectos compositivos, funcionales y constructivos, y su estado de conservación. Por último se aporta un reportaje fotográfico realizado durante la investigación

así como imágenes de la planimetría y de fotografías antiguas que se han conseguido localizar, con las referencias a los fondos archi-vísticos, fotográficos y fuentes bibliográficas de las que se ha obtenido información concreta de cada edificio (Fig. 13).

not only on main itineraries or crossroads. However, despite the fact that they are important architectural elements of the history of communications, and despite the fact that they are part of the Cultural Heritage and public works due to their ethnological richness, they are in danger of disappearing completely without having been correctly documented or inventoried. For this





CALASPARRA, Posada de la Estación.	
<b>ANÁLISIS COMPOSITIVO Y FUNCIONAL</b>	
<b>COMPOSICIÓN EN PLANTA</b>	
El conjunto de la Posada de la Estación se conforma en planta cuadrada, en el que se ubica un edificio principal orientado a norte y un patio trasero en el que se sitúa un bloque destinado a las cocinas.	
El bloque principal de la hospedería se de planta rectangular; paralelo al edificio principal de la estación. A él se accede por una entrada de carruajes, situado en el centro de la fachada. El vestíbulo, compuesto de guggenos, se comunica con un segundo acceso que conduce al patio, donde hay los aseos y las cocinas. A ambos lados del acceso, se hallan cuatro estancias, probablemente donde residían el posadero y su familia. La cocina se encuentra en la segunda planta, a la izquierda del acceso, y dispone de una gran chimenea. A la derecha y frente a esta, se hallaba el comedor y las suntuosas por las que se accedía a la segunda planta.	
En la planta superior era donde se encontraban las viviendas; cinco habitaciones principales orientadas a la estación y, frente a estas y separadas por un pasillo, otro grupo de cinco habitaciones más pequeñas volcaban al patio.	
La cronología del suelo de 1881 permite conocer que el corral se confinaba a sus lados este y sur por una línea mientras que al oeste se encontraban las cuadras, en esas el edificio principal. El plano de 1903 del conjunto de la estación muestra alguna dicha disposición, así como las marcas de sus muros en la fachada del patio de la posada. Estas marcas permiten señalar que las cuadras cobraban con una cámara o pajar en su planta superior.	
<b>COMPOSICIÓN EN ALZADO</b>	
La fachada principal del conjunto se formaliza con dos alturas y un eje de simetría en el acceso a la posada, mediante un gran portón para carruajes. A ambos lados de este entrado se hallan cuatro vanos, el situado más a la izquierda es una pequeña puerta por la que se accedía a la tienda de comestibles que se situó en los bajos de la posada en el siglo XIX. Un letrero grabado en su dintel indica que se denominaba "Gómez Membrado".	
La planta superior cuenta con cinco balcones, todos del mismo tamaño, que corresponden a las habitaciones principales del conjunto. La correspondencia de huecos, todos ellos delimitados con molduras de yeso, surgen orden y armonía a la fachada.	
La fachada trasera, sin embargo, carece de orden. En ella se pueden ver los vestigios de los muros de un segundo bloque original al edificio principal, probablemente las cocinas. En el centro se encuentra el portón de salida al patio y diversos vanos recorren su fachada, correspondientes a las dormitorios superiores y a las cocinas. Los techos está y oeste también son forjados por vanos que aportan luz a las plantas superiores y un segundo acceso a la tienda de comestibles.	
<b>ANÁLISIS CONSTRUCTIVO</b>	
<b>ANÁLISIS ESTRUCTURAL</b>	
El edificio principal, de 20 m de largo por 10 m de ancho, consta de dos crujías. En el muro de carga central de la planta baja aparece un área de medio punto que comunica el vestíbulo de entrada con la zona de la cocina y escalera en forma de "U". La techumbre es a dos aguas con forjados a base de molduras de madera que apoyan en los muros de carga. La estructura de la planta superior es igual que la de la planta baja con la excepción de que se encuentran compartimentada con ligeros tabiques de ladrillo que conforman las divisiones y vanos de arcos.	
ACTORA: Rosario Barrio Oliver	Página 4 de 8

CALASPARRA, Posada de la Estación.	
<b>ACABADOS Y MATERIALES</b>	
La edificación principal está realizada a base de mampostería ordinaria enrasada con verduques de ladrillo en muro. Las sobantes son a cuatro aguas a base de ladrillo, con relieve de madera como elemento estructural horizontal.	
La fachada principal se encuentra totalmente revocada en tonos rojos mientras que el zócalo lo es en tonos azules. A su vez, se encuentra adornada con molduras de yeso que enmarcan los vanos. El resto de las fachadas se encuentran también revocadas a base de cal y arena. En su interior aún se conservan los restos de pinturas que enmarcaban los portales.	
<b>ELEMENTOS DE INTERÉS</b>	
Todo el conjunto en sí presenta interés por conservarse en un estado que permite leer la composición general del conjunto de la posada. Asimismo, el conjunto presenta elementos de cierta singularidad estructural como arcos, situados en el muro de carga central del conjunto.	
<b>ESTADO ACTUAL</b>	
Aunque se encuentra catalogado con un Grado de Protección 3 en el Plan Municipal, debido a su relevancia cultural, la Posada de Calasparrá se encuentra en mal estado. El edificio principal presenta la cubierta parcialmente hundida, la estructura del conjunto del muro de carga central del conjunto que divide las alturas. Además, cuenta con numerosas grietas, falta de materiales, techos sueltos, humedad en las fachadas. Los entornos de la fachada tienen desconchados, degradación grietas, suciedad, falta de material y humedad. La rejilla precisa de mantenimiento: hay rejillas rotas y oxidadas, algunas han desaparecido, y la misma ocurre con la carpintería de madera.	
En la zona del patio únicamente quedan vestigios de restos de la fiesta que configuraba el patio. Las cuadras han desaparecido, únicamente la fachada del patio, con las marcas en su muro, testifica que allí existió un segundo bloque.	
<b>DOCUMENTACIÓN GRÁFICA</b>	
<b>PLANOS</b>	
ACTORA: Rosario Barrio Oliver	Página 5 de 8

CALASPARRA, Posada de la Estación.	
Plano de la Estación de Calasparrá en 1903, modificado y actualizado por Francisco Soler Gomis. La posada de H. Gomis es la que desapareció a mediados del siglo XX.	
<b>ORTOFOTOS</b>	
ACTORA: Rosario Barrio Oliver	Página 6 de 8

13. Ejemplo de ficha contenida en el catálogo. Posada de la Estación (Calasparrá). Fuente: Elaboración propia (XXX, 2016)

13. Example of a file contained in the catalogue. Posada de la Estación (Calasparrá). Source: Own elaboration (Baños, Molina and Bestué, 2016)

13

reason, authors have carried out a catalog of historical routes that include the inns and guesthouses that could be found in them throughout the centuries, identifying them as singular and essential elements of the roads. This has been possible mainly thanks to the analysis of the topographic maps for the location and knowledge of the existence of these auxiliary road constructions, with the main objective of contributing to the knowledge and enhancement of this architectural typology, as well as its future protection and guardianship of this Cultural and Engineering Heritage associated with historic roads. ■

## References

- ARÍSTEGUI CORTIJO, A., 2014. Los trabajos topográficos-parcelarios de la Junta. General de Estadística en Boadilla del Monte. (Madrid) [1863-1868]. *CT Catastro*, nº 80, pp. 7-87.
- ARÍSTEGUI CORTIJO, A., 2015. La cartografía histórica del Instituto Geográfico Nacional, fuente para el estudio de núcleos urbanos: el caso de Colmenar Viejo (Madrid). *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, nº 79, pp. 175-194.
- BAÑOS OLIVER, R., MOLINA GAITÁN, J.C., BESTUÉ CARDIEL, I., 2016. Las posadas y ventas en los caminos de Granada a Levante en la cartografía del XIX. Herramientas para

## Conclusiones

Las ventas, posadas y albergues vinculados a los viajes y a los caminos, surgen como fruto de la necesidad de hacer un alto durante los largos y difíciles trayectos. A lo largo de los siglos, la existencia de puntos de descanso en los trayectos españoles permitió el desarrollo de dichas rutas. La importancia de estos establecimientos para la realización de los viajes y la necesidad de conocer su ubicación provocó su inclusión en la cartografía histórica, llegando a aparecer grafados con una simbología similar a la utilizada para marcar las poblaciones.

La cartografía histórica, sobre todo la del siglo XIX, por el carácter detallista de sus planos y mapas, aporta una valiosísima información para el estudio de las ventas y las posadas en los caminos de España. El resultado final del estudio

de la cartografía histórica ha sido una recopilación de cerca de trescientos establecimientos hosteleros, de los cuales aún se conservan unos ciento cuarenta y tres, incluyendo las posadas situadas en el interior de los poblados de las que se tiene constancia de su existencia. La precisión de los planos previos a la realización del Mapa Topográfico Nacional ha permitido confirmar la existencia de ventas, ventorrillos, paradas de posta y demás casas de huéspedes a través de aplicaciones informáticas actuales.

Además, con el estudio de dichas minutas y su comparación con ortofotos posteriores se ha podido comprobar que el número de ventas y ventorrillos aumentó de manera considerable durante el siglo XIX un hecho causado, fundamentalmente, por la mejora de las vías de comunicación iniciada en el siglo XVIII, que permitió transitar por España sin que fuera una



misión tan complicada como en siglos anteriores, provocando de esta manera un considerable aumento en los viajes y en el tráfico de mercancías. Ese aumento se tradujo, por supuesto, en un notable incremento de posadas y ventas. Ya no solo aparecían en itinerarios principales, cruces de caminos o de zonas con orografía compleja, sino que también surgían en caminos de segundo o tercer orden que enlazaban poblaciones de menor entidad o zonas mineras o industriales.

Sin embargo, a pesar de que son elementos arquitectónicos que forman parte de la historia de las comunicaciones, y pese a que forman parte del Patrimonio Cultural y de la obra pública por su riqueza etnológica, corren peligro de desaparecer por completo sin que hayan sido debidamente documentadas ni inventariadas. Por esta razón, y gracias, en parte, al análisis de las minutas topográficas para la ubicación y conocimiento de la existencia de esas construcciones auxiliares de los caminos, se ha podido proceder a la elaboración de un catálogo de rutas históricas que incluyen las posadas y ventas que se podían encontrar en ellas a lo largo de los siglos, identificándolas como elementos singulares e imprescindibles de las mismas, que contribuirá al conocimiento y puesta en valor de esta tipología arquitectónica, así como a su futura protección y tutela de este Patrimonio Cultural y de la Ingeniería asociado a los caminos históricos. ■

#### Referencias

– ARÍSTEGUI CORTIJO, A., 2014. Los trabajos topográficos-parcelarios de la Junta General de Estadística en Boadilla del Monte. (Madrid) [1863-1868]. n°80, pp. 7-87.  
 – ARÍSTEGUI CORTIJO, A., 2015. La car-

tografía histórica del Instituto Geográfico Nacional, fuente para el estudio de núcleos urbanos: el caso de Colmenar Viejo (Madrid). n° 79, pp. 175-194.  
 – BAÑOS OLIVER, R., MOLINA GAITÁN, J.C., BESTUÉ CARDIEL, I., 2016. Las posadas y ventas en los caminos de Granada a Levante en la cartografía del XIX. Herramientas para su inventario. n°19, pp.123-151.  
 – Baños Oliver, R., Segado Vázquez, F. y Molina Gaitán, J.C., 2018. Las posadas como patrimonio arquitectónico: el ejemplo de la Casa de Postas de Librilla (Murcia). , n°21, pp. 549-574.  
 – BAÑOS OLIVER, R., 2020. Ventas y posadas en la Región de Murcia. Una arquitectura en peligro de extinción. Murcia: Universidad Politécnica de Cartagena.  
 – BERCHEZ GÓMEZ, J. y CORELL FARINÓS, V., 1981. Valencia: Colegio de Arquitectos de Valencia y Murcia.  
 – CAMARERO BULLÓN, C. y VIDAL DOMÍNGUEZ, M.J., 2013. Planimetría de la ciudad de Cuenca de la Junta General de Estadística (1867- 1868). n° 78, pp. 83-125.  
 – CHACÓN JIMÉNEZ, F., 1979. Murcia: Universidad de Murcia, Academia Alfonso X el Sabio.  
 – CHÍAS NAVARRO, P. y. ABAD BALBOA, T., 2008. Las vías de comunicación en la cartografía histórica de la cuenca del Duero: construcción del territorio y paisaje. n° 149, pp. 79-94.  
 – GARCÍA-PULIDO, L. J., 2016. La representación gráfica del territorio granadino en los mapas topográficos del siglo XIX. , n° 27, pp. 242-252.  
 – GARCÍA SÁEZ, J., 2008. Albacete: Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla La Mancha.  
 – HERNÁNDEZ VICENTE, A., 2015. La seguridad del viajero y los tratados de caminos bajo el reinado de Fernando VI. , pp. 63-72. Jaén: Asociaciones Orden de la Caminería y Amigos del Archivo Histórico Diocesano de Jaén.  
 – LÓPEZ, T., 1810. . Biblioteca Digital Hispánica. Signatura: GMG/832  
 – MADRAZO MADRAZO, S., 1984. . Madrid: Ediciones Turner.  
 – NADAL, F. y URTEAGA, L., 1990. Cartografía y Estado: los mapas topográficos nacionales y la estadística territorial en el siglo XIX. n°88, pp. 7-93.  
 – PALADINI CUADRADO, A., 1991. Notas para la historia del Mapa Topográfico Nacional de España. n°3 , pp. 83-100.  
 – PIQUERAS HABA, J. y SANCHÍS DEUSA, M.C., 2006. Valencia: Generalitat Valenciana. Conselleria d'Infraestructures i Transport.

su inventario. *Erph\_ Revista electrónica De Patrimonio Histórico*, n°19, pp.123-151.  
 – BAÑOS OLIVER, R., SEGADO VÁZQUEZ, F. and MOLINA GAITÁN, J.C., 2018. Las posadas como patrimonio arquitectónico: el ejemplo de la Casa de Postas de Librilla (Murcia). *Memoria y Civilización. Anuario de Historia*, n°21, pp. 549-574.  
 – BAÑOS OLIVER, R., 2020. Ventas y posadas en la Región de Murcia. Una arquitectura en peligro de extinción. Murcia: Universidad Politécnica de Cartagena.  
 – BERCHEZ GÓMEZ, J. and CORELL FARINÓS, V., 1981. *Catálogo de Diseños de Arquitectura de la Real Academia de B.B.A.A. de San Carlos de Valencia 1768-1846*. Valencia: Colegio de Arquitectos de Valencia y Murcia.  
 – CAMARERO BULLÓN, C. and VIDAL DOMÍNGUEZ, M.J., 2013. Planimetría de la ciudad de Cuenca de la Junta General de Estadística (1867- 1868). *CT: Catastro*, n° 78, pp. 83-125.  
 – CHACÓN JIMÉNEZ, F., 1979. *Murcia en la centuria del quinientos*. Murcia: Universidad de Murcia, Academia Alfonso X el Sabio.  
 – CHÍAS NAVARRO, P. and ABAD BALBOA, T., 2008. Las vías de comunicación en la cartografía histórica de la cuenca del Duero: construcción del territorio y paisaje. *Ingeniería civil*, n° 149, pp. 79-94.  
 – GARCÍA-PULIDO, L. J., 2016. La representación gráfica del territorio granadino en los mapas topográficos del siglo XIX. *EGA. Revista de expresión gráfica arquitectónica*, n° 27, pp. 242-252.  
 – GARCÍA SÁEZ, J., 2008. *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.  
 – HERNÁNDEZ VICENTE, A., 2015. La seguridad del viajero y los tratados de caminos bajo el reinado de Fernando VI. *Actas del III Congreso Virtual sobre Historia de la Caminería Del 15 al 30 de Septiembre de 2015*, pp. 63-72. Jaén: Asociaciones Orden de la Caminería y Amigos del Archivo Histórico Diocesano de Jaén.  
 – LÓPEZ, T., 1810. *Atlas geográfico de España, que comprende el mapa general de la península, todos los particulares de nuestras provincias, y el del reyno de Portugal*. Biblioteca Digital Hispánica. Signatura: GMG/832  
 – MADRAZO MADRAZO, S., 1984. *El sistema de Transportes en España, 1750-1850*. Madrid: Ediciones Turner.  
 – NADAL, F. and URTEAGA, L., 1990. Cartografía y Estado: los mapas topográficos nacionales y la estadística territorial en el siglo XX. *Geo-crítica. Cuadernos críticos de geografía humana*, n°88, pp. 7-93.  
 – PALADINI CUADRADO, A., 1991. Notas para la historia del Mapa Topográfico Nacional de España. *Militaria*, n°3 , pp. 83-100.  
 – PIQUERAS HABA, J. and SANCHÍS DEUSA, M.C., 2006. *Hostales y Ventas en los Caminos Históricos Valencianos*. Valencia: Generalitat Valenciana. Conselleria d'Infraestructures i Transport.