

O transporte do correo en Pontevedra s. XVIII-XIX

José Manuel Pidre Novás

As carruaxes de cabalerías adaptadas para viaxeiros, correo e mercadorías, foron ata comezos do pasado século o medio de transporte máis habitual, xunto coas embarcacións que acurtaban considerablemente os tempos empregados nos desprazamentos, o que como é de pura lóxica, este medio soamente era válido para utilizalo entre vilas situados na costa ou moi próximas a ela. Máis tarde, primeiro coa chegada do ferrocarril e posteriormente dos automóviles, isto supuxo a desaparición das carruaxes para o transporte de viaxeiros e o correo, aínda que continuou utilizándose para certas mercadorías ata bastante tempo despois; pero iso si, limitado dentro dun ámbito moi reducido nas pequenas poboacións e entre aldeas próximas. Moitas persoas da miña idade lembrarán que a finais dos anos cincuenta do século pasado, aínda se continuaba facendo na nosa cidade, a repartición dalgunhas mercadorías en carros de cabalos, como exemplo sirva as gasosas e sifóns do noso conveciño Feijoo, que se distribuían por toda a nosa cidade cun carro, iso si moi moderno, pois estaba provisto de rodas inchables.

Pero falemos das dilixencias que achegaban os viaxeiros e o correo procedentes desde as cidades de Tui, Redondela, Vigo, Caldas de Reis, Padrón e A Coruña; e pola estrada de Castela desde San Xurxo de Sacos, Soutelo de Montes, Brúes, Punxín e Ourense.

Tiñan o seu punto de chegada e saída na nosa cidade, nunha administración situada xunto á praza da Ferrería (tamén chamada da Constitución), nun local que se atopaba situado na planta baixa do edificio que facía esquina entre a rúa Figueroa e a Praza da Estrela, onde os sopor-tais cubrían toda a fronte do que hoxe son os edificio de sindicatos, e da casa chamada das caras.

Nesta mesma praza e fronte á estafeta estaba a Casa de Hóspedes chamada Parador e posteriormente Nova España, establecemento que mantiña un nivel moi alto de ocupación, quizais debido á proximidade que tiña coa parada das carruaxes, onde había un importante movemento de viaxeiros, e tamén pola celebración das feiras e mercados na praza da Ferrería. O seu propietario era José López Rodríguez, quen en 1874 o arrenda a Domingo Echave que continua co negocio de hostalería establecido.

Actualmente consérvase o edificio, aínda que con algunhas modificacións, é onde estivo situada a Cafetería Carabela, na súa planta baixa, establecemento emblemático da cidade durante un período considerable do pasado século, que cambiou de propietario hai un par de anos.



Praza da Ferrería, en primeiro termino as carruaxes de cabalos, a praza ten os bancos de pedra que logo levaron á Alameda. foto de Zagala Fot, ca. 1880,



A pousada no seu portal e escaleiras tiña instaladas dúas lanternas coas súas correspondentes lámpadas de aceite, montadas sobre barras de ferro. Tiña na planta principal sete habitacións para dormitorios, máis outras seis con teito inclinado na planta inmediatamente superior; montábanse neles doce catres con armazón de ferro e oito en madeira de cerdeira, todos eles cos seus correspondentes colchóns de la, tamén tiñan catro tesoiras¹, e vinte e oito xergóns recheos de follato de millo, e as correspondentes cincuenta e dúas almofadas, que tiñan un bo recheo de la.

Tamén contaba con outros espazos destinados a cociña, comedor, salón, adega e leñeiro; ao que habería que engadir unha cuadra para os cabalos, e outra máis pequena para o gando porcino.

Pero retrocedamos no tempo, para investigar o traballo das carruaxes, que penso que é pouco coñecido; trátase da actividade laboral desenvolvida por varios veciños de San Salvador de Lérez, como propietarios e condutores de empresas, que con carruaxes propios, dedicáronse durante moitos anos ao transporte dentro da nosa comarca, inicialmente só co correo, para posteriormente ampliar co transporte de pasaxeiros e mercadorías.

Entre eles, hai unha muller do Lérez, coa que estou curiosamente emparentada, e que tras a morte do seu marido, coa axuda do seu fillo, dedicouse a transportar correo, a través da súa propia empresa, alá polos anos trinta de o século XIX.

Situámonos no século XVIII, concretamente o 25 de maio de 1771, cando os irmáns e veciños da “*freguesa San Salvador de Leriz, Plazido Carvallo*” xuntos co seu fillo Benito e Bentura Carvallo”, que tamén ía acompañado do seu fillo Rosendo; todos eles condutores de equipaxe entre as cidades de Tui e Santiago, desde catro anos antes.

Reuníronse co administrador da oficina de correos autonómica para renovar o devandito servizo por outros catro anos²; co compromiso adquirido polos dous primeiros que “*executaran la conduccion de las referidas valijas a dicha ciudad de Santiago y esta nominada villa todos los dias y oras acostumbradas segun lo permita la estacion del tiempo...* y en cada viaxe por su salario de veinte y quatro reales que segun el nuevo aumento les esta señalado por la Superioridad”. Pola súa banda, Bentura e o seu fillo Rosendo, asumen o transporte das valixas de Tui a Pontevedra, cobrando por cada viaxe a cantidade de vinte reais de vellón.

¹ Catre pregable.

² Protocolos notariais. Notario Gago de Mendoza, Pedro Antonio, mazo: 1.413 (8), 8-III-1775.

Dentro do acordo pactado hai un apartado onde se concreta algo cando menos curioso como é o compromiso de que *“no han de conducir cartas fuera de la valija en perjuicio de los portes que se deven pagar a las estafetas”*.

Despois de catro anos, os veciños de San Salvador de Lérez Andres de Abilleira e o seu fiador Balthasar Villaverde, reúnen-se co mesmo administrador de correos comarcal que antes, Pedro Martin de Córdoba; asinar a concesión de condutores das valixas da correspondencia do primeiro correo semanal (os luns), de Pontevedra ás cidades de Santiago e Tui, ata o ano 1879; traballo que dende 1869 levaba a cabo o veciño da mesma parroquia Pedro de Tabora e Ventura de Dios, xa falecido.

As saídas pactadas dende Pontevedra realizábanse ás once da mañá dos luns cara á cidade de Santiago, situada a dez leguas de distancia, chegando ás oito da mañá do martes seguinte; onde despois de descansar un día, regresaban ás catro e media da tarde dos mércores á nosa cidade *“alas ocho de la mañana de los jueves, también de cada semana ocupando diez y siete oras a la ida y quince y media a la vuelta”*, recibindo por cada unha destas viaxes vinte e catro reais de vellón.

O traxecto á cidade de Tui, realizábano con seis valixas do correo, transportadas en dúas cabalerías, que percorrían as sete leguas que separaban ambas as vilas. A saída era ás tres de todas as tardes dos xoves, para chegar a Tui ás oito da mañá dos venres para, un día despois, sábado, saír ás catro da tarde cara á nosa capital, onde chegaban ás oito da mañá dos domingos; percorridos nos que se empregaban *“diez y siete oras a la ida y diez y seis a la vuelta”*, percibindo un importe por cada un destas viaxes de vinte reais.

En 1849 o goberno central dita unha R.O., onde especifica as normas que rexerán para a condución do correo, e entre outras modificacións da normativa existente establécese que o transporte do correo con destino á cidade de Tui, debe pasar tanto á ida como á volta pola cidade de Vigo, permitindo ás dilixencias compaxinar o transporte da correspondencia xunto coa prensa e pasaxeiros, aínda que o correo deberá levarse gardado nun espazo determinado, que deberá poderse pechar con chave.

Este novo trazado fai que a distancia entre Santiago e Tui se estableza en vinte leguas (antes dezasete), que deben cubrirse en apenas catorce horas; o que supón un aforro de vinte horas con respecto a hai setenta anos. Como se aprecia, acurtaron en máis dun cincuenta por

cento a duración da viaxe, que ademais de non cumprirse este tempo, sen que exista causa xustificada, descontáranse vinte reais do prezo pactado.

No control que se facía aos viaxeiros incluíase unha folia de ruta onde se especificaban os seus nomes, a clase de asento que ocupaban, o prezo cobrado e o peso dos paquetes que transportaban.

En 1833, o veciño de Pontevedra Manuel Nobás e o seu fillo Isidro, propietarios de catro cabalerías; a súa cuñada e entón viúva de José Buceta, Manuela Pesqueira xunto co seu fillo Joseph, e doutra banda José Casal de Rey, estes dous últimos con dúas cabalerías e veciños de San Salvador de Lérez; adquiren mancomunadamente o compromiso de realizar dúas viaxes de ida e volta semanais a lugares mencionados. Son os condutores dos correos³ que van desde Pontevedra a Santiago e Tui, cun percorrido alternativo por outras administracións de Pontearreas, Porriño, Vigo, Redondela, Caldas de Reis, e Padrón segundo demanda das carreiras. Fano a razón de cinco mil douscentos setenta reais anuais. Cunha duración establecida para cada percorrido, de dez horas a Santiago e oito para Tui.

Deberán levar o uniforme que se lles facilita, co escudo de armas ao peito, e levar albardón de dous encaixes nos cabalos, aos que poñerán cabezada de cascabeis ou campaiñas pequenas, para que polo son, advertir polos lugares por onde pasa, que chega o correo.

En 1858 outra empresa de carruaxes denominada Fraternidade Galega, dedicada ao transporte de pasaxeiros entre as cidades antes mencionadas, arrenda ao pontevedrés José M^a Castro o servizo entre Pontevedra e Redondela, que deberá facer con dúas carruaxes, para mercadorías xunto co correo; o tiro de cada coche estaba formado por oito cabalerías, valorados en doce mil seiscentos cincuenta e dous reais, segundo se especifica no contrato redactado na casa do Escribano de Salcedo Juan M. Blanco, do cal recupero varios parágrafos que considero de interese, como onde se contempla a posibilidade de que as dilixencias puidesen sufrir un “robo a mano armada”, que lles poida orixinar a perda dalgunha cabalería, que se valora en setecentos reais. Vese que nesa época non eran moi seguros os camiños!

Cada unha das dúas carruaxes arrendase por vinte e oito mil reais anuais, e fan unha viaxe diaria entre os dous lugares, cruzándose no seu traxecto, e investindo dúas

3 Protocolos notariais. Notario José Benito Esperon, 6-12-1833.

horas en facer o percorrido, en cada un dos sentidos da marcha. O documento tamén contempla que non se empregasen máis de oito minutos no enganche do tiro das cabalerías ao coche, tempo incluído dentro das dúas horas fixadas.

Ademais dise que para o servizo dos dous tiros *“zagales de buena edad inteligentes, bien ablados y vestidos con la obligacion de obedecer al mayoral conductor del carruage...”*

En 1862, Angel M^a. Nobás⁴ fillo do anteriormente mencionado Manuel Nobás, crea unha sociedade⁵ con José M^a Castro dedicada ao transporte do correo, cun coche que alternaba as liñas a Vigo e a Santiago pasando por Pontevedra.

O primeiro, o Sr. Nobás, achega un coche ben acondicionado provisto de doce asentados no interior e catro de cupé, e cun tiro de vinte cabalos, taxados na cantidade de vinte mil cincocentos oitenta reais; o Castro entrega no acto a Nobás a metade de dita suma, ou sexa dez mil douscentos noventa reais, por cuxa razón quedan igualados en canto a capital achegado, e polo tanto con dereitos iguais. Para lograr ter un mellor servizo completan o equipo con tres tiros da oito cabalos e un novo coche.

Pero apenas transcorrido un ano desde a formalización da sociedade, de mutuo acordo deciden disolvela⁶, devolvendo o Sr. Nobás doce mil cincocentos setenta e catro reais ao seu socio o Sr. Castro, converténdose así no único propietario da empresa.

En 1864, leste mesmo empresario, o Sr. Nobás, xunto con outras dúas persoas pertencentes tamén ao transporte, deciden facerse cargo⁷ da condución do correo diario, desde A Coruña a Vigo e Tui; fano grazas á cesión de José Castelo, adxudicatario da poxa do correo, que renuncia á mesma, polas dificultades que tiña para poder cumprir co compromiso adquirido. O importe anual que van recibir desde a administración é de setenta e cinco mil reais, cantidade que se ve incrementada por tres mil reais adicionais entregados por parte do Sr. Castelo.

No concerto⁸ establecido entre ambos:

- O Sr. Nobás Pesqueira, faise cargo do roteiro de Pontevedra a Santiago, cidades onde as oficinas para o despacho de billetes son da súa propiedade. O traxecto realízao utilizando unha carruaxe de oito asentados, e por este traballo percibía a cantidade de vinte e tres mil reais anuais.
- O outro socio Antonio Gil comprometeuse a utilizar unha carruaxe de catro asentados para o traxecto entre a nosa cidade e Vigo, continuando ata Tui nunha cabalería, percibindo igual cantidade económica.
- Manuel Ambite, quen era o terceiro socio, realizaba o percorrido A Coruña a Santiago, polo que cobraba por parte da administración, trinta e dous mil reais anuais.

Ademais en todos eses itinerarios, excepto no de Vigo a Tui, están autorizados para transportar viaxeiros, para os que se estableceron os prezos seguintes:

- Oitenta reais dende A Coruña ata Santiago, e a mesma cantidade dende este último punto ata Pontevedra.
- Vinte reais de Pontevedra a Vigo.

Establecendo que os prezos dos asentados que se tomen en puntos intermedios axustásenos conforme a estas proporcións, aínda que deixaron aberta a posibilidade de variar este concepto, segundo crean conveniente.

En 1838 e anos sucesivos, o tramo entre Santiago e Ourense foi adxudicado en sete mil sesenta reais anuais, a Manuel Novás, quen tivo como fiadores aos veciños da feligresía de San Salvador de Lerez Juan Paz, e Ygnacio de Lores; o contrato incluía dúas viaxes semanais de ida e volta.

A partir de 1873, o noso conveciño Carlos Gastañaduy; fixo a ruta desde a nosa cidade a Ourense con dúas carruaxes de catro e seis asentados, e contaba con dez tiros atendidos por trinta e cinco cabalos, que se achaban establecidos nas paradas intermedias de San Xurxo de Sacos, Soutelo de Montes, Brúes, Punxín e Ourense. O traxecto realizábase en trinta e catro horas.

A próxima poboación de Marín tamén estaba comunicada por terra por medio de tres viaxes diarios, que na época estival aumentábase ao dobre, é dicir a seis traxectos ida e volta; que a mediados do s.XIX realizábanse con carruaxes que non podían baixar dos dez asentados interiores.

⁴ Angel María Nobás Pesqueira, mestre herrador de profesión que tiña a súa ferrería xunto á porta de Trabancas ou da Peregrina, de onde se tivo que marchar cando se procedeu á derriba no ano 1853 de parte da muralla e da porta. Imán do Gremio de San Antonio, foi o presidente da asociación de gandeiros e depositario da imaxe do seu patrón San Antonio Abad, que doo á igrexa de San Bartolomé de Pontevedra, onde está actualmente, nun altar situado á esquerda da súa entrada.

⁵ Notario Valentín García Escudero, L-3293, páxina 247 1-05-1862.

⁶ Notario Valentín García Escudero, L-3294, número 125.7-05-1863.

⁷ Notario Valentín García Escudero, G-3296, número 48, 4-03-1864.

⁸ Protocolos notariais. Notario Valentín García Escudero, G-3296, número 87, 11-04-1864. 1864.