

ban de lodo de pies á cabeza, y mientras consideraban extasiado la magnífica procesión del lord Mayor, los rateros exploraban con toda tranquilidad los bolsillos de su inmenso gabán. Ladrones marcados del látigo del verdugo, eran para él los más amables caballeros; las pintadas mujerzuelas, hez y escoria de Lewkner Lane y Whetstone Park, eran para él condesas y damas de honor; si preguntaba por dónde se iba á Saint-James, lo enviaban á Mile-End; si entraba en una tienda, en seguida le presentaban lo que nadie quería comprar: bordados que ya habían pasado de moda, sortijas de metal y relojes que no andaban. Si por casualidad llegaba á entrar en un café elegante, muy luego era blanco de las insolencias de los petimetres y de las aun más graves burlas de los estudiantes. Furioso y mortificado, regresaba entonces á su hogar, donde con el respeto de sus colonos y las conversaciones de sus alegres compañeros, olvidaba las burlas, las humillaciones y los disgustos que había sufrido. Allí creía de nuevo ser magnate, y no concebía nada que le fuese superior, excepto cuando en el tribunal tomaba asiento en el banco al lado del Juez ó cuando en las revistas de la Milicia desfilaba por delante del lord Lugarteniente.

## XXXV.

## DIFICULTAD DE LOS VIAJES.

La causa que principalmente se oponía á la fusión de los diferentes elementos de la sociedad, era la extrema dificultad que hallaban nuestros antepasados en trasladarse de un lugar á otro. De todas las invenciones, á excepción del alfabeto y de la imprenta, las

que más han contribuído al adelantamiento de la especie humana, han sido aquellas que sirvieron á abreviar las distancias. Todo adelantamiento en los medios de locomoción es tan beneficioso á la humanidad, moral é intelectualmente, como desde el punto de vista material; y no sólo facilita el cambio de los diferentes productos de la naturaleza y del arte, sino que tiende á remover antipatías nacionales y provinciales, y á estrechar más y más las distintas ramas de la gran familia humana. En el siglo xvii los habitantes de Londres estaban, para casi todas las prácticas de la vida, más lejos de Reading que ahora de Edimburgo, y mas aún de Edimburgo que hoy de Viena.

Los súbditos de Carlos II no eran completamente extraños á aquel principio que en nuestros tiempos ha producido una revolución sin precedentes en las relaciones humanas; que permite á los navíos avanzar contra viento y marea, y á batallones enteros con su bagaje y artillería atravesar extensos reinos á un paso igual al de los más veloces corceles. El Marqués de Worcester había ya observado, por este tiempo, la fuerza expansiva del agua rarificada por el calor. Después de muchos experimentos había logrado construir una ruda máquina de vapor, que llamaba *máquina de agua y fuego*, y que decía ser un admirable y poderoso instrumento de impulsión (1); pero el Marqués era tenido por loco, y además era conocido como papista: su invención no halló, por tanto, favorable acogida, y su máquina de agua y fuego podía á lo más ser asunto de conversación en una sesión de la Sociedad Real, mas no tuvo absolutamente aplicación práctica. No había entonces caminos de carriles, excepto algunos, que se habían hecho de madera, desde

(1) *Century of Inventions*, 1663, núm. 62.

las minas de carbón de Northumbeland hasta las orillas del Tyne (1). Había muy pocas comunicaciones internas por los ríos; habíanse hecho algunas tentativas para ahondar y encauzar algunas corrientes, pero con muy poco éxito. Apenas un solo canal navegable se había siquiera proyectado. Los Ingleses de aquellos tiempos acostumbraban á hablar con admiración y envidia del inmenso canal que Luis XIV había abierto entre el Atlántico y el Mediterráneo.

Muy lejos estaban de pensar que su patria, en el curso de algunas generaciones, estaría cortada, á costa de empresas particulares, por un número tal de ríos artificiales que, puestos uno á continuación de otro, darían cuatro veces la longitud del Támesis, el Severn y el Trent reunidos.

## XXXVI.

## MAL ESTADO DE LOS CAMINOS.

Los viajeros y las mercancías se trasladaban de un punto á otro por los caminos reales, que, á lo que parece, eran bastante peores de lo que el grado de riqueza y civilización, que había alcanzado el país, hubiera hecho esperar.

En las mejores líneas de comunicación, los caminos eran profundos, rápidas las pendientes, y con frecuencia apenas podían distinguirse, como no fuese en claro día, de las malezas y pantanos que los limitaban por ambos lados. Ralph Thoresby el anticuario se

(1) North's *Life Guildford*, 136.

halló en peligro de extraviarse en la gran carretera del Norte, entre Barnby Moor y Tuxford; y en efecto se extravió entre Doncaster y York (1). Pepys y su esposa viajando en su propio coche se perdieron entre Newbury y Reading. En el mismo viaje se perdieron nuevamente cerca de Salisbury, donde estuvieron á punto de pasar la noche al raso (2). Sólo con el buen tiempo podían los carruajes aprovechar todo lo ancho del camino. A menudo había mucho barro á ambos lados, y sólo quedaba un estrecho sendero de terreno firme en el centro.

Las dificultades en el viaje y las querellas eran frecuentes, y á menudo el paso estaba interrumpido durante mucho tiempo por carreteros, ninguno de los cuales quería ser el primero en ceder. Casi diariamente sucedía que los coches se enterraban en el fango, no pudiendo salir hasta que se traía una pareja de bueyes de alguna aldea vecina para sacarlos de entre el lodo. Pero en invierno los viajeros tenían que luchar con inconvenientes aún más serios. Thoresby, que iba con frecuencia desde Leeds á la capital, hace mención en su *Diario* de peligros y desastres que hoy bastarían á hacer interesante un viaje al Océano glacial ó al desierto de Sahara. En una ocasión se supo que había habido una inundación entre Ware y Londres, que los viajeros se habían salvado nadando, y que un buhonero había perecido ahogado. En vista de tales noticias, se apartó del camino real y fué conducido á través de unos prados, donde tuvo que viajar con el agua hasta la cincha del caballo (3). En otro viaje estuvo á punto de perecer víctima de una inun-

(1) Thoresby's *Diary*. Octubre 21, 1680; agosto 3, 1712

(2) Pepys's *Diary*, junio 12 y 16, 1668.

(3) Thoresby's *Diary*, mayo 17, 1695.

dación del Trent; tuvo después que permanecer cuatro días en Stanford á causa del mal estado de los caminos, y no se hubiera atrevido á continuar á no encontrar catorce miembros de la Cámara de los Comunes, que iban en comisión al Parlamento, con buenos guías y numeroso séquito, quienes le permitieron viajar en su compañía (1). En el camino del Derbyshire los viajeros se hallaban en constante peligro de desnucarse; con frecuencia tenían que echar pie á tierra y llevar de la brida sus cabalgaduras (2). El gran camino que conduce desde Gales á Holyhead se hallaba en tal estado, que en 1685, un virrey que iba á Irlanda tardó cinco horas en recorrer las catorce millas que separan á Saint Asaph de Conway. Entre Conway y Beamares tuvo que andar á pie gran parte del camino, mientras que su esposa era conducida en una litera. Su coche, gracias á la ayuda de varios campesinos, fué llevado con gran dificultad. En general, los coches se desarmaban en Conway y eran conducidos en piezas, en hombros de robustos aldeanos hasta los desfiladeros de Menay. (3).

En algunos sitios de Kent y Sussex, sólo los más fuertes caballos podían, en invierno, atravesar los caminos, donde á cada paso se enterraban en el fango. Había mercados que durante varios meses eran inaccesibles; y dicese que los frutos algunas veces se pudrían en un sitio, mientras que en otro, que sólo distaba de aquél algunas millas, era la oferta muy inferior á la demanda. En todo este distrito los carruajes

(1) *Ib.* Dic. 27, 1708.

(2) *Tour in Derbyshire*, por J. Browne, hijo de Sir Tomás; 1662. *Coton's Angler*, 1676.

(3) *Correspondence of Henry Earl of Clarendon*. Dic. 30, 1685, enero 1, 1686.

generalmente eran tirados por bueyes (1). Cuando el príncipe Jorge de Dinamarca visitó el magnífico castillo de Petworth, como el tiempo estaba lluvioso, tardó seis horas en andar nueve millas, y fué necesario que una multitud de forzudos paisanos se pusiese á cada lado del coche para impulsarle. De los carruajes de su séquito, unos volcaron y otros se hicieron pedazos. Se ha conservado una carta de uno de los caballeros á su servicio, en la que el infortunado cortesano se queja de que durante catorce horas ni una sola vez pudo apearse, á excepción de cuando el coche se volcaba ó se enclavaba en el lodo (2). Una causa, la principal, del mal estado de los caminos, parece haber sido el defecto de la ley en este punto. Todo distrito rural tenía obligación de componer la parte de camino comprendida en su término, para lo cual los paisanos estaban obligados á trabajar gratuitamente durante seis días al año. Si esto no bastaba, se pagaban jornaleros, y el gasto se distribuía proporcionalmente entre todos los vecinos. Nadie desconoce cuán injusto era exigir que el camino que unía dos grandes ciudades que mantenían entre sí activo tráfico, fuese sostenido á expensas de la población rural; y esta injusticia se hacía más notoria en la gran carretera del Norte, que atravesaba distritos muy pobres y muy poco habitados, á pesar de poner en comunicación ciudades muy ricas y populosas. Era sobremanera injusto exigir que los pobres paisanos del Condado de Huntingdon se obligasen á mantener en buen estado el camino que exigía constantes reparaciones por el gran tráfico entre el West

(1) *Postlethwaite's, Dictionary*. Art. *Caminos*. *History of Harwichurst* en la *Bibliotheca Topographica Britannica*.

(2) *Annals of Queen Anne*, 1703. Apéndice núm. 3.

Reading del Condado de York y Londres. Poco después de la Restauración el Parlamento se ocupó de este asunto, y se aprobó una ley, la primera de las relativas á los peajes, por la que se imponía un pequeño gravamen á los viajeros y á las mercancías, á fin de atender, en algunos sitios de esta importante línea de comunicación, á las reparaciones del camino (1). Esta innovación, sin embargo, dió lugar á muchos comentarios, y los otros caminos que comunicaban á la capital con el resto de las provincias siguieron rigiéndose por el antiguo sistema. Por fin, logró implantarse la reforma, mas no sin gran dificultad, porque el impuesto injusto y absurdo á que ya la gente se ha acostumbrado se paga, con frecuencia, de mejor gana que los más razonables, si son nuevos. No fué sino después de haberse echado abajo muchos portazgos, después de muchos combates entre la tropa y los paisanos y de derramarse mucha sangre, cuando al fin se introdujo el buen sistema. Lentamente logró la razón influir en las preocupaciones, y nuestra isla se ve actualmente cruzada en todas direcciones, casi de treinta mil millas de caminos sujetos al peaje. En las mejores carreteras, en tiempo de Carlos II, las mercancías se trasladaban generalmente de un punto á otro en grandes carros. En la paja que se echaba en estos vehículos se aglomeraban una multitud de viajeros, que no tenían lo suficiente para viajar en coche ó á caballo, y aquellos á quienes las enfermedades ó el excesivo equipaje no permitía ir á pie. Lo que importaba trasladar las mercancías de esta manera era exorbitante. Desde Londres á Birmingham se pagaban siete libras esterlinas por tonela-

(1) 15, Car. II, c. 1.

da, y doce desde Londres á Exeter (1). De modo que cada tonelada pagaba á razón de quince peniques por milla; más de un tercio de lo que se pagó después en los caminos donde había peaje, y quince veces más de lo que actualmente se paga en los ferrocarriles. El precio tan excesivo del transporte, equivalía á una prohibición, relativamente á ciertos artículos. El carbón, particularmente, no se veía nunca, á excepción de los distritos donde se producía ó á donde se podía llevar por mar, y de aquí que en el Mediodía de Inglaterra se le llamase en vez de carbón de piedra, carbón de mar.

En los caminos vecinales, y generalmente en todo el país al Norte de York y al Oeste de Exeter, las mercancías eran transportadas por largos tiros de caballos de carga. Estos fuertes y pacientes animales, cuya raza se ha extinguido, estaban á cargo de conductores que tenían mucha semejanza con los arrieros españoles. El viajero de humilde condición encontraba muy conveniente y aun se consideraba feliz haciendo su viaje en uno de estos caballos, sentado entre dos alforjas y al cuidado de aquellos expertos guías. Los gastos eran muy reducidos, pero la caravana caminaba muy despacio, y en invierno el frío era con frecuencia insoportable (2). Los ricos viajaban generalmente en sus propios coches, tirados lo menos por cuatro caballos. El alegre poeta Cotton quiso ir de

(1) Los perjuicios del antiguo sistema pueden verse expuestos con notable claridad en las peticiones publicadas en el *Diario de la Cámara de los Comunes* de 1725 á 1726. De la violenta oposición que encontró el nuevo sistema puede formarse ligera idea hojeando el *Gentleman's Magazine* de 1749.

(2) *Loidis and Elmete*. Marshall's, *Rural Economy of England*. En 1739 Rodrigo Random hizo de esta manera el viaje desde Escocia á Newcastle.

Londres á Peak con solo dos caballos; pero al llegar á Saint Albans vió que el viaje era casi imposible, y cambió de opinión (1). Los coches tirados por seis caballos se ven muy rara vez en nuestros días, á excepción de las grandes ceremonias: la frecuente mención que de tales trenes se hace en los antiguos libros, pudiera hacernos incurrir en error, atribuyendo á lujo y ostentación lo que realmente era efecto de una necesidad nada agradable. La nobleza, en tiempo de Carlos II, viajaba en coches tirados por seis caballos, porque con menor número había gran peligro de quedarse en el camino; y á veces ni los seis caballos bastaban. Bancrugh, en la generación siguiente, describió con mucha gracia el viaje de un noble del campo, que habiendo sido elegido miembro del Parlamento vino á Londres. Venía en un coche tirado por seis caballos, dos de los cuales habían sido sacados del arado para engancharlos en el coche de su señoría; y á pesar de los esfuerzos reunidos de los seis caballos, no pudo evitar que la carroza de familia quedase sepultada en el fango.

## XXXVII.

## CARRUAJES PÚBLICOS.

Los carruajes al servicio del público habían adelantado mucho en los últimos tiempos. En los años que siguieron inmediatamente á la Restauración, se estableció una diligencia entre Londres y Oxford, que em-

(1) Cotton's, *Epistle to J. Bradshaw*.

pleaba dos días en recorrer la distancia que separa estas dos ciudades. Los viajeros dormían en Beaconsfield. Pero en la primavera de 1669 se introdujo una grande y atrevida innovación. Anuncióse que un coche, titulado *coche volante*, haría el viaje entre la salida y la puesta del sol. Esta arriesgada empresa fué examinada con toda solemnidad por los Doctores de la Universidad, y parece haber excitado el mismo interés que en nuestros días la inauguración de un nuevo ferrocarril. El Vicecanciller de la Universidad hizo anunciar en todos los sitios públicos la hora y el lugar de la partida. El éxito del experimento fué completo: á las seis de la mañana el coche partió de frente á la puerta del colegio de Allsouls, y á las siete de la tarde los aventureros, que habían corrido el primer riesgo, se apeaban, sanos y salvos, en su posada de Londres (1). Esto despertó la emulación de la Universidad de Cambridge, y muy pronto se estableció una diligencia que, en un día también, recorría el trayecto que media entre Cambridge y la capital. A fines del reinado de Carlos II los coches volantes salían tres veces por semana de Londres para las principales ciudades; pero ninguno de estos coches, ningún carro de carga, iba más allá de York por el Norte, ni de Exeter por el Oeste. La jornada ordinaria de los coches volantes era de unas cincuenta millas en verano; pero en invierno, cuando los caminos se hallaban en mal estado y las noches eran largas, apenas andaban treinta. Los coches de Chester, de York y de Exeter llegaban generalmente á Londres en cuatro días en la buena estación, pero en invierno no hacían el viaje en menos de una semana. Los viajeros,

(1) Anthony á Wood's *Life of himself*.

en número de seis, se acomodaban en el interior del carruaje, porque los accidentes eran tan comunes que hubiera sido muy peligroso el viajar en el imperial. Lo que generalmente se pagaba eran unos dos peniques y medio por milla en verano, y algo más de esta suma en invierno (1). Este modo de viajar, que para los Ingleses de la generación presente hubiera sido intolerablemente pesado, parecía á nuestros antepasados maravilloso, y hasta peligrosamente rápido. En una obra, que se publicó pocos meses antes de la muerte de Carlos II, se decía que los coches volantes eran muy superiores á toda otra clase de vehículos conocidos en el mundo. Su velocidad era asunto de especial alabanza, y se les comparaba triunfalmente con la lenta marcha de las postas del continente. Pero á alabanzas como ésta se mezclaban quejas y amargas invectivas. Había perjudicado á muchas clases en sus intereses el establecimiento de nuevas diligencias, y, como siempre ha pasado, había muchas personas, por mera estupidez y pertinacia, dispuestas á hablar en contra de la innovación, solamente porque lo era. Decíase que esta manera de viajar resultaría fatal para la raza de los caballos y para el noble arte de la equitación; que el Támesis, que por tanto tiempo había sido el sostén de muchísimos marineros, no sería ya la principal vía de comunicación entre Londres y Windsor y Gravesend; que los guarnicioneros y fabricantes de espuelas se arruinarían á centenares, y que las numerosas posadas donde los viajeros acostumbraban á detenerse, quedarían ahora desiertas y no podrían ya pagar ninguna renta; que los nuevos co-

(1) Chamberlayne's, *State of England*, 1684. Véase también la lista de diligencias y carros al fin del libro que lleva por título *Angliae Metropolis*, 1690.

ches eran demasiado calurosos en verano y muy fríos en invierno; que los viajeros se verían con frecuencia molestados por inválidos y criaturas, y, en fin, que unas veces el coche llegaba á la posada tan tarde, que era imposible cenar, y otras, por el contrario, llegaba tan temprano, que no había medio de almorzar. Tales eran los argumentos con que gravemente se recomendaba al público, el no permitir que las diligencias llevasen más de cuatro caballos, que no saliesen más que una vez por semana, y que no anduviesen más de treinta millas al día. Se esperaba que una vez tomada esta medida, todos, á excepción de los enfermos y los cojos, volverían á viajar á la antigua usanza. Presentaron al Rey peticiones para la adopción de este Reglamento varias compañías de la *City* de Londres, ciudades de provincias, y hasta los magistrados de algunos condados.

Al leer hoy estas cosas, nos sonreimos, como es muy posible que nuestros descendientes, al leer la historia de la oposición que las preocupaciones y la codicia hicieron á los progresos del siglo XIX, se sonrían á su vez (1).

A pesar de los atractivos de los coches volantes, la gente robusta y vigorosa y que no tenía mucho equipaje, acostumbraba á hacer viajes muy largos á caballo. El que iba de prisa, viajaba en posta, donde se le proporcionaban caballos de refresco y guías á regulares distancias en todo el trayecto del viaje. Se pagaba á razón de tres peniques por milla por cada

(1) Juan Cresset, *Razones para suprimir las diligencias*, 1672. Estas razones se encontraron después en un discurso titulado *The Grand Concern of England explained*, 1673. El ataque de Cresset contra las diligencias dió margen á algunas contestaciones que también he consultado.

caballo, y cuatro peniques por un coche y guía. De esta manera, si los caminos estaban buenos, se podía viajar durante bastante tiempo con tanta rapidez como no se conoció nunca en Inglaterra hasta que los coches no fueron movidos por el vapor. Aun no había sillas de posta, ni los que viajaban en sus propios coches podían obtener la regularidad en el cambio de tiro. El Rey, sin embargo, y los grandes dignatarios tenían siempre pronto el cambio. Así Carlos II empleaba generalmente un día en ir de Whitehall á Newgate, que distarán unas cincuenta y cinco millas de camino llano, lo cual era mirado por sus súbditos como extraordinaria rapidez. Evelyn hizo el mismo viaje en compañía del lord tesorero Clifford; el coche era tirado por seis caballos, que se mudaban primero en Bishop Stortford y luego en Chesterford. Los viajeros llegaban de noche á Newmarkt. Esta manera de viajar se consideraba entonces como un lujo reservado á los Príncipes y á los Ministros (1).

## XXXVIII.

## I. ADRONES DE CAMINO REAL.

De cualquier modo que se viajase, á no ser muy numerosos los viajeros é ir muy bien armados, corrían inminente riesgo de ser detenidos y robados en el camino. Los bandidos de á caballo que nuestra genera-

(1) Chamberlayne's, *State of England*, 1634. North's, *Examen*, 105. Evelyn's, *Diary*, octubre, 9 y 10, 1671.

ción sólo conoce por los libros, infestaban los caminos más concurridos. Las grandes extensiones de terreno sin cultivar que, ya cerca de Londres, atravesaban las carreteras más importantes, eran generalmente los sitios preferidos de los salteadores. Hounslow Heathen la gran carretera del Oeste, y Finchley Common en la del Norte, eran tal vez los sitios más celebrados por sus hazañas. Los estudiantes de Cambridge temblaban al aproximarse, aunque fuera en pleno día, á la selva de Epping. Los marineros, que acababan de percibir sus haberes en el arsenal de Chatham, se veían con frecuencia obligados á entregar la bolsa en Gadshill, muy celebrado unos cien años antes por el más grande de nuestros poetas, que lo había convertido en teatro de las hazañas de Poins y Falstaff. La justicia no sabía cómo luchar con los bandidos. En una ocasión anunciaba la *Gaceta* que varias personas de las que se tenían vehementes sospechas, serían expuestas al público, en Newgate, en traje de montar. Sus caballos también se enseñarían, y se invitaba á todas las personas que habían sido robadas á asistir á tan singular exposición por si conocían á alguno de los supuestos bandidos. Otra vez se ofreció el perdón, públicamente, á un ladrón, con tal que devolviera unos diamantes de inmenso valor de que se había apoderado al robar el coche de Charwich. Poco tiempo después apareció una nueva circular, en la que se advertía á los posaderos que estaban bajo la estrecha vigilancia del Gobierno. Su criminal connivencia, decía la circular, permitía á los bandidos infestar los caminos con toda impunidad. Y que estas sospechas no carecían de fundamento, se prueba con los relatos que el arrepentimiento inspiraba á algunos bandidos momentos antes de morir, quienes, á lo que parece, habían recibido de los posaderos servicios

muy semejantes á los que el Bonifacio de Farquhar solía prestar á Gibbet (1).

Era necesario para el éxito, y aun para la seguridad del saltador de caminos, que fuese diestro y atrevido jinete, y que sus modales y su aspecto no desdijese nunca del dueño de un hermoso caballo. Era, por tanto, un aristócrata, comparado con la generalidad de los ladrones, y se le veía en los cafés elegantes, en las casas de juego y hasta en las carreras de caballos, donde siempre apostaba con gente de rango (2). Algunas veces sucedía que el bandido era en realidad de buena familia y había recibido esmerada educación. En tales casos, inspiraba especial interés, y tal vez aun hoy lo inspira, la fortuna del saltador. El vulgo ávidamente escuchaba cuanto se refería de su bravura y de su audacia, de su buen corazón, de sus actos de generosidad, de sus amores, de sus milagrosas fugas, de sus luchas desesperadas y de su varonil porte ante el tribunal y en la carreta del verdugo. Y así se contaba de Guillermo Nevison, famoso bandido del condado de York, que había impuesto un tributo trimestral á todos los ganaderos del Norte, comprometiéndose, en cambio, no sólo á no molestarlos, sino á protegerlos contra todos los demás ladrones. Decían también de él que pedía la bolsa con gran cortesía, y daba liberalmente á los po-

(1) Véase la *Gaceta de Londres* de 14 de mayo de 1677, 4 de agosto de 1637, 5 de diciembre de 1687. Es altamente curiosa la última confesión de Agustín King, que era hijo de un eminente teólogo y se había educado en Cambridge, pero que fué ahorcado en Colchester en marzo de 1683.

(2) ANWELL.—Dispensadme, señor, pero me parece haberos visto en el café de Will.

GIBBET.—Sí, ciertamente, y en el de White también.—*Beaux, Stratagem.*

bres lo que robaba á los ricos; que en una ocasión le había perdonado el Rey la vida, mas como volviese á sus antiguas mañas, fué cogido nuevamente, muriendo al fin en 1685 en la cárcel de York (1). De Claudio Duval, paje francés del Duque de Richmond, se contaba que, habiéndose echado al camino, llegó á ser capitán de una formidable gavilla, y tuvo el honor de que su nombre figurase el primero en un pregón real contra los más famosos bandidos. Habiendo detenido, á la cabeza de su banda, el coche de una dama, donde había una presa de cuatrocientas libras esterlinas, se contentó con tomar ciento, permitiendo á la bella prisionera rescatar lo demás con tal de bailar con él un rato sobre el césped. Decíase también que su cortés galantería le rendía el corazón de todas las mujeres; que era por su destreza en el manejo de la espada y la pistola el terror de todos los hombres, y que al fin, mientras estaba borracho, fué cogido en 1670. Damas de alto rango le visitaron en la prisión, y con lágrimas en los ojos intercedían por su vida, y el Rey le hubiera perdonado á no ser por el juez Morton, que era el terror de los bandidos, quien dijo que resignaría su cargo si no se cumplía estrictamente la ley. Después de la ejecución el cadáver fué expuesto

(1) *Gent's History of York*. Otro bandido, también muy popular, llamado Biss, fué ahorcado en Salisbury en 1695. En una balada que se encuentra en la Biblioteca de Pepys, se defiende él mismo ante el juez de este modo:

What say you now, my honoured Lord,  
What harm was there in this?  
Rich, wealthy misers were abhorred  
By brave, frechearted Biss.

(¿Qué decís ahora, ilustre señor; qué daño había en esto? Los ricos miserables eran aborrecidos del bravo y liberal Biss.)



con toda la pompa de escudos de armas, hachones de cera y negras colgaduras, hasta que el mismo juez, que tan cruelmente se había opuesto al perdón real, envió sus gentes á impedir que las exequias continuasen (1). Hay indudablemente en estas anécdotas gran parte de fábula, pero sí es un hecho auténtico, y de no poca importancia, que nuestros antepasados escuchaban con gran atención y prestaban entero crédito á tales cuentos.

## XXXIX.

## LAS POSADAS.

Los varios peligros que cercaban al viajero, aumentaban en gran manera durante la noche; por lo que era su principal deseo, no bien el día terminaba, hallar el abrigo de hospitalario techo donde pudiese esperar la mañana siguiente. No era esto difícil de conseguir. Desde muy antiguo era renombrada Inglaterra por sus posadas. El primero de nuestros poetas ha descrito las comodidades que ya ofrecían á los peregrinos del siglo xiv. En los grandes aposentos y caballerizas de la posada del *Tabard*, en Southwark, hallaron alojamiento veintisiete personas con sus cabalgaduras. La comida era excelente, y los vinos de tal calidad, que los viajeros no escasearon las libaciones. Dos siglos después, en el reinado de Isabel, Guillermo Harrison escribió una alegre descripción de la abundancia y de las comodidades de las grandes hos-

(1) Pope's, *Memoirs of Duval*, publicadas inmediatamente después de la ejecución. Oates's *Εἰκὼν βασιλική*, parte primera.

terías de su tiempo. «Nada semejante, dice, se encontraba en el Continente. «Había algunas donde sin dificultad encontraban alojamiento y comida doscientas ó trescientas personas con sus caballos. Las camas, los muebles, y sobre todo la abundancia de fina y limpiísima ropa blanca era á la verdad maravillosa. Ostentaban las mesas ricas vajillas, y á veces la muestra colocada sobre la puerta valía treinta ó cuarenta libras. En el siglo xvii había en toda Inglaterra posadas para todas las fortunas. A veces el viajero se apeaba en la venta de cualquier pequeño villorrio que generalmente eran como la que describe Walton. El pavimento de ladrillo, muy limpio; las paredes cubiertas de estampas; las sábanas oliendo á limpias; en el hogar un gran fuego; todo lo cual, amén de un vaso de buena cerveza y un plato de truchas frescas del vecino riachuelo, podía obtenerse á muy poca costa. En las hosterías de lujo había camas con colgaduras de seda; se servían platos escogidos, y el vino podía competir con el mejor que se bebía en Londres (1).» Los posaderos eran también, á lo que se decía, muy distintos de los del resto de Europa. En el Continente era el hóstelero tirano de cuantos cruzaban sus umbrales. En Inglaterra era, por el contrario, su criado. Y nunca se sentía un inglés tan á gusto como cuando se hallaba alojado en una buena posada; de tal manera, que hasta personas de posición y fortuna acostumbraban á pasar las tardes en la sala de cualquier hostería vecina. Y es que creían que en ningún sitio se podían disfrutar tantas comodidades con igual libertad,

(1) Véase el prólogo de los *Cuentos de Canterbury*, la *Descripción histórica de la Isla de la Gran Bretaña* de Harrison, y la relación del viaje de Pepys en el verano de 1653. En los *Viajes del Gran Duque Cosme* se habla también de la excelencia de las posadas inglesas.