

**EL SERVICIO DE BAGAJES Y ALOJAMIENTOS  
EN ESPAÑA HASTA EL S. XIX.**

**THE EQUIPMENT SERVICES AND BILLETS IN  
SPAIN UNTIL 1800S.**

**Esaú Rodríguez Delgado. (638036172)**

**esaurodriguezdelgado@gmail.com**

Septiembre de 2018

**Resumen:**

Durante siglos los soldados y ejércitos españoles han pernoctado en la casa de vecinos cuando se han desplazado o se han acuartelado en una localidad. Y, además han hecho uso de los animales de carga de los mismos vecinos para sus desplazamientos si les eran necesarios. Estas cargas denominada bagajes y alojamientos era un sistema gravoso para la población que no siempre era sufrida por todos, pues eran muchos los tipos de exenciones que afectaban hasta su fin en 1837.

BAGAJES, ALOJAMIENTOS, EJÉRCITO, EXENCIÓN, NORMATIVA

**Abstract:**

For centuries Spanish soldiers and armies have spent the night at neighbours' houses when they moved or billeted on a city. Besides, they have used the neighbors' beast of burden for their movements in case of necessity. These burdens as well-known as combat supplies (equipment) and billets were a burdensome system for the population who did not always suffered it, because there were several types of exemptions until their end in 1837.

COMBAT SUPPLIES, BILLET, ARMY, EXEMPTION, POLICY

Esaú Rodríguez Delgado, Maestro de Primaria en Jaén Capital, Licenciado en Humanidades, Diploma Avanzado en Historiografía Militar por el CISDE, Experto Universitario en Historia Militar por el Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado (IUGM). Master en Paz, Seguridad y Defensa por el IUGM. Miembro de la Asociación Española de Historia Militar.

## Introducción

A lo largo de la historia, los soldados de todos los ejércitos han dejado constancia en sus memorias, del continuo uso de las casas de los civiles cuando se desplazaban en una guerra, o cuando estaban acuartelados en una ciudad, o en un sitio. Normalmente, unas unidades se adelantaban al grueso del ejército y analizaban las poblaciones por las que iban a pasar y posteriormente, los soldados dormían en la casa de algún vecino de la localidad tras el reparto de boletos por parte del sargento, con la obligación de que esas personas tenían que alojarlos y alimentarlos. Esta situación nos parecería hoy en día una locura el que se nos obligase a acoger en nuestro hogar a unos extraños y se les alimentase durante el tiempo que fuese estipulado sin que pudiésemos negarnos, y lo que es peor, viendo como otros vecinos se libran por cuestiones normativas que no llegamos a entender. Este servicio de alojamientos está aun en nuestra legislación, aunque no se aplica desde hace años.

En el mismo sentido, antes de que los ejércitos mejorasen su servicio veterinario y de transporte, eran normal que las localidades a lo largo del camino se viesan obligados los vecinos a alquilar, sin posibilidad de negarse, sus caballos y acémilas para uso del ejército. Podemos imaginarnos los perjuicios que podían suponer para una familia que se encontrase en un momento de siega o de necesidad de transportar productos, por ser ese su forma de vida, y más cuando otros vecinos (y otras localidades por donde no transcurriesen caminos ni vías principales) estaban exentos de este servicio impuesto.

Así pues, una situación que seguro provocaba fricciones entre vecinos y ejército, y que se vio parcialmente corregida cuando en 1837 las cortes derogaron las exenciones a estas cargas, pero no creemos que fuese por las quejas de los vecinos, así pues, ¿Cuáles fueron las causas para la derogación de las exenciones al servicio de bagajes y alojamientos?

Haremos uso de una normativa que actualmente es fácilmente accesible gracias servicio de escaneado y puesta a disposición que ha realizado Google, y que nos permite acceder a unos libros que de otra forma sólo podríamos referenciar basándonos en lo que otros escriben. Así, podemos hacer uso de Diccionarios Legislativos, o por el contrario, irnos directamente a las fuentes

primarias, como son los recopilatorios legislativos que los gobiernos producían en ese momento (como encontraremos en Fernando VII o Isabel II) o Recopilaciones normativas anteriores. Todas ellas, en todo caso, fuentes primarias indispensables. En el mismo sentido, hay en dicho servicio de Google gran cantidad de libros escritos en aquella época, lo que nos permite acercarnos al pensamiento original de la época.

En la ciudad de Jaén a nueve de septiembre del año del nacimiento de Jesucristo de dos mil dieciocho, día de la festividad de San Pedro Claver.

### **Normativa y privilegios**

La normativa sobre bagajes y alojamientos data, al menos, de 1442, de los tiempos de Juan II de Castilla<sup>1</sup>. El alojamiento era la carga que obligaba a todos los vecinos de un término municipal de acoger a su paso a la tropa real para que pernoctase en su casa; y el bagaje, la obligación de alquilar sus animales de carga a la hueste en tránsito para que se pudiese desplazar más cómodamente desde un término hasta otro marcado en un itinerario preestablecido por la autoridad militar. Como se comprenderá estas cargas afectaban sobremanera a agricultores y ganaderos, que veían en este servicio un problema para su sustento (abandono de su hogar durante los días en el servicio de bagajes, de mozos y animales de trabajo, o el alojamiento de tropas en el hogar con las 'molestias' que conllevaba si la cosa se alargaba), si bien, hasta el siglo XIX, será una norma que se verá afectada por un elevado número de exenciones.

Felipe V estableció la obligación de los vecinos a suministrar camas, leña, luz, aceite, vinagre, sal y pimienta a los soldados en sus alojamientos, imponiendo a quienes se negasen a prestar este servicio y estuviesen en la obligación de hacerlo una multa de un real de vellón por soldado o dos si eran de caballería<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> "De los bagajes, utensilios y alojamientos de la Tropa": Novísima Recopilación de las Leyes de España (en notas sucesivas N. R.), libro 6, título 19.

<sup>2</sup> "Obligación ordinaria de los vecinos a suministrar camas, leña, luz, aceite, vinagre, sal y pimienta a los soldados en sus alojamientos": N. R., libro 6, título 19, ley IX.

En 1708, ante la gran cantidad de exenciones existentes en cuanto al alojamiento, se obligó a los hidalgos a acoger a la tropa:

[L]os alojamientos se hagan en las casa de los pecheros; y, ocupadas éstas, y si no bastare, se reparta en las de los hidalgos, y [...] si se necesitare de más cuarteles, pasen las justicias a suplicar a los eclesiásticos los admitan, y no obstante, si no quieren hacerlo, no se les obligue a ello [...] los oficiales y soldados, y cada uno se vaya a la casa, que se le señalare, sin permitir haya la menor tropelía, ni obligar a que en ninguna se les admita no llevando boleta, y que no se haga por el comisario ni cabo el repartimiento enviando los soldados a su arbitrio a las casas que quieran, ni los oficiales se introduzcan en las que mejor les parecieren<sup>3</sup>.

Es interesante que no se pueda obligar a los clérigos, pero también, que los oficiales no se ‘colasen’ en las que no les correspondiera, por cuanto seguro que ya había pasado en otras ocasiones.

En 1740 se fijó el número de bagajes con que los pueblos debían asistir a las tropas en sus marchas y su precio, así como el número de acémilas a prestar y la carga que podía llevar cada una, distinguiéndose entre bagajes mayores (caballos o mulos) y menores (asnos o burros):

A cada compañía de Guardias de infantería<sup>4</sup> deberán suministrarse cuando más 16 bagajes entre mayores y menores, de montar, y de carga, según los pidiese, o necesitase, por dirección del comandante, y más deberán darse 6 bagajes mayores para el Estado Mayor de cada Batallón de Guardia<sup>5</sup>.

La satisfacción de los bagajes, así de montar, como de carga, será por las leguas que se emplearen, al respecto el mayor de real y medio,

<sup>3</sup> “Modo de repartir los soldados en las casa de y los vecinos pecheros, y ocupadas estas, en las de Hidalgos y eclesiásticos”: N. R., libro 6, título 19, ley X.

<sup>4</sup> Entre oficiales y tropa unos 53 hombres aproximadamente: Libro I, título II, artículo I “Formación de batallones, lugar que deben ocupar las Compañías de Granaderos, y sencillas, los Oficiales vivos, y reformados” *Ordenanzas de Su Majestad para el Régimen, Disciplina, Subordinación y Servicio de la Infantería, Caballería y Dragones, de sus ejércitos en guarnición y en Campaña*, Madrid, 1728, Imprenta de Juan de Aritzia.

<sup>5</sup> La Plana Mayor la formaban siete oficiales, ibídem.

y el menor de un real, todo de vellón, por cada legua<sup>6</sup>, debiendo cargar el bagaje mayor 10 arrobas castellanas<sup>7</sup> y un tercio menos de este peso el bagaje menor<sup>8</sup>.

Toda esta normativa quedó recopilada en las llamadas Ordenanzas de Carlos III:

En el alojamiento debe entenderse la obligación de proveer, una cama para cada dos soldados, compuesta de jergón o colchón, cabezal, manta y dos sábanas, y para los sargentos colchón precisamente, luz, sal, aceite, vinagre y leña o lugar a la lumbre para guisar.

En la descomposición, desarreglo o atasque de alguna acémila o carro se ayudarán recíprocamente los criados y arrieros que estén más inmediatos, obedeciendo sin réplica cuanto el conductor general o particular les ordenare; y si no pudiese lograrse la habilitación del bagaje o carro detenido, se distribuirá la carga<sup>9</sup>.

Es decir, los vecinos de cualquier localidad por donde transitasen las tropas debían aportar asnos y caballos, sin posibilidad de réplica, a menos que gozasen de alguna de múltiples exenciones existentes.

Las personas que se podían acoger a alojamiento por aquellos años eran los oficiales, sargentos, cabos y soldados que transitaban en comisión o para algún servicio militar<sup>10</sup>; los matriculados de mar en servicio activo<sup>11</sup>, y también cuando fueran a incorporarse al servicio o se retiraran a sus casas licenciados<sup>12</sup>.

<sup>6</sup> 5572,7 m. según el RAE.

<sup>7</sup> 11,500 Kg. según el RAE.

<sup>8</sup> N. R., libro 6, título 19, ley XV.

<sup>9</sup> Tratado 6.º, título XIV "Regla que ha de seguirse en el alojamiento de las tropas cuando marchen", Art. 2.º, y Tratado 7.º, título IX "Funciones del conductor general de equipajes, y orden en que han de marchar los del ejército", Art. 22. *Ordenanzas del ejército para su Régimen, Disciplina, Subordinación y Servicio: dadas por su Majestad Católica en 22 de octubre de 1768*, Caracas, 1841, Imprenta de V. Espinal.

<sup>10</sup> N. R., libro 6, título 19, ley XXVIII.

<sup>11</sup> Real orden de 22 de septiembre de 1817 por la que se manda que a los matriculados no se les repartan bagajes, alojamientos ni otras cargas sino en casos urgentes y con intervención de los Jefes de Marina. *Apéndice a los tomos I, II, III y IV de los Decretos del Rey Don Fernando VII. Se refieren todas las Reales Resoluciones Generales que se han expedido por los diferentes Ministerios y Consejos en todo el año. De Orden de S. M.*, Madrid, 1819, Imprenta Real, pp. 401

<sup>12</sup> Real orden de 29 de noviembre de 1791, que los matriculados, cuando van a servir, o se retiran a sus casas despedidos, deben facilitárseles los alojamientos y bagajes necesarios. N. R. Libro 6, título 19, ley XXIII.

El listado se veía cada cierto tiempo incrementado; por ejemplo, en 1817 se incluyó en él a los «individuos del cuerpo político de la Real Armada», pues se había dado el caso de que José María de Rosas, contador de la provincia marítima de San Sebastián se dirigía al Ferrol y no tuvo alojamiento en la ciudad de Santander porque así lo dispuso el gobernador de la ciudad, que entendió que no entraba en la normativa de alojamientos<sup>13</sup>.

Tras la Guerra de la Independencia y debido al brusco descenso de acémilas y jamelgos por el abandono del campo, saqueos, y falta de hombres, hubo de contemplarse el problema que presentaban los bagajes para la agricultura, que se veía afectada por los continuos traslados de tropas por territorio nacional. Para resolver el problema, se ordenó que los generales y oficiales del ejército «expresen en los pasaportes que concedan a cualquier número de tropa los bagajes y transportes que absolutamente les fuera indispensable»<sup>14</sup>.

Durante la guerra algunas localidades habían intentado reducir el número de exenciones para alojamientos. Así, en respuesta a las reclamaciones enviadas al Consejo Real por los eclesiásticos y nobles de Zaragoza se quejaron sobre el atropello a sus privilegios, se dispuso que «hasta nueva providencia se guarden á los eclesiásticos, nobles, militares y demás privilegiados las exenciones que les están concedidas por las leyes, ordenanzas y Reales resolución» y sólo en casos «extraordinarios» se modifique pero siempre en el orden gradual visto anteriormente<sup>15</sup>. Nadie quedaba exento de prestar el servicio de alojamiento, o su equivalente, llegándose a amonestar al duque de Rivas por no contribuir con la cuota de sustitución, ya que sólo estaban exentos «los palacios episcopales y casa de curas párrocos»<sup>16</sup>.

<sup>13</sup> Real orden de 2 de mayo de 1817 por la que se manda que cuando se transite en comisión del servicio o regresando de haberlo concluido al departamento todo oficial del cuerpo político de la Armada sea alojado. *Estado General de la Real Armada, parte II*, Madrid, 1818, Imprenta Real, pp. 70-71.

<sup>14</sup> Orden circular de 24 de mayo de 1815. *Decretos del Rey Don Fernando VII. Se refieren todas las Reales Resoluciones Generales que se han expedido por los diferentes Ministerios y Consejos en todo el año. De Orden de S. M., Tomo II*. Madrid, 1819, Imprenta Real, pp. 344.

<sup>15</sup> Orden circular de 19 de agosto de 1815, *ibídem*, pp. 575 y 576.

<sup>16</sup> Real orden de 29 de diciembre de 1819. *Recopilación de las leyes y reales disposiciones promulgadas en los años desde el de 1807 al de 1833*, Barcelona, 1842, Imprenta de D. Ramón Martín Indar, pp. 164 y 165.

Estaban exentos del servicio de bagajes todos los que gozaban de fuero militar<sup>17</sup>; los casados, durante los primeros cuatro años de matrimonio, y los que tenían seis hijos varones vivos (en ambos casos estaban eximidos de todas las cargas concejiles<sup>18</sup>); también lo estaban las caballerías dedicadas a la conducción de caudales públicos, y los caballos y carruajes de las casa de postas<sup>19</sup>, los milicianos provinciales, y sus padres, mientras aquellos estuviesen bajo su potestad<sup>20</sup>; los oficiales y soldados que se hallasen en actual servicio<sup>21</sup>, los carruajes y caballerías ocupados en el transporte de efectos para el ejército<sup>22</sup>...

La provisión de los bagajes correspondía a los ayuntamientos, quienes para distribuir este servicio proporcionalmente, debían tener un padrón (tal y como se tenía para los alojamientos de la tropa<sup>23</sup>) Las posadas debían acoger a la tropa, pero para no verse sus dueños afectados en su negocio se les permitía dejar libre una habitación y cuadra para los transeúntes<sup>24</sup>. El mismo ayuntamiento, atendiendo la situación de algunos vecinos, eximia del servicio de bagajes, contratando con algún particular o empresa para que facilitara a la tropa los necesarios, siendo las condiciones que se quedarían con el pago establecido más una cantidad abonada por la corporación; para que esto funcionase las oficinas de la Real Hacienda Militar expedían cartas de pago justificativas de

<sup>17</sup> N. R., libro 6, título 4, ley V.

<sup>18</sup> N. R., libro 5, título 1, ley XIV.

<sup>19</sup> N. R., libro 3, título 13, cap. 12.

<sup>20</sup> Real Orden de 20 de septiembre de 1826 para que las Justicias de los pueblos y demás autoridades guarden a los individuos de los Regimientos de Milicias todos los privilegios personales prevenidos en las Ordenanzas (Decretos, 1827, t. XI, pp. 175 y 176).

<sup>21</sup> N. R., libro 6, título 4, ley V.

<sup>22</sup> N. R., libro 3, título 16, ley I.

<sup>23</sup> Circular del Consejo Real de 17 de septiembre de 1818, se encarga a todas las autoridades el cumplimiento exacto de las leyes que se citan en orden a la provisión de guías de bagajes y alojamientos. *Decretos del Rey Don Fernando VII. Se refieren todas las Reales Resoluciones Generales que se han expedido por los diferentes Ministerios y Consejos en todo el año. De Orden de S. M., tomo V, Madrid, 1819, Imprenta Real, pp. 517 y 518.* Instrucción de 3 de febrero de 1823 para el gobierno económico-político de las provincias, art. 69. *Ley para el gobierno Económico-político de las provincias, decretada por las Cortes extraordinarias en 3 de febrero de 1823, sancionada por S.M. en 2 de marzo de dicho año, y mandada a llevar a cumplimiento por S.M. la Reina Gobernadora en decreto de 15 de octubre de 1836, Valencia, 1840, Imprenta de Cabrerizo, pp. 28.*

<sup>24</sup> Real orden de 8 de julio de 1829, de que los las justicias de los pueblos guarden la debida proporción de echar alojamientos en los mesones. *Recopilación de las leyes y reales disposiciones promulgadas en los años desde el de 1807 al de 1833, Barcelona, 1842, Imprenta de D. Ramón Martín Indar, pp. 165.*



dicho servicio.

Finalmente, en tiempos de Mendizábal las Cortes, a instancias de una solicitud del Ayuntamiento de Mérida para que se declare que «en el servicio de alojamientos no debe haber exención alguna», acorde con la Constitución (que estaba todavía tramitándose) que obligaría a todos los españoles a concurrir a las cargas públicas según sus posibilidades. Si bien las exenciones habían quedado reducidas a obispos y párrocos (y esto lo había hecho un «gobierno absoluto» como indican los diputados), las Cortes declaraban que el «Gobierno Nacional» debía hacer desaparecer también esta exención, dejando solo excluidos a los militares retirados<sup>25</sup>, si bien esta ‘rendija’ fue usada por muchos elementos para justificar el que no sirviesen al servicio de alojamientos o bagajes, como se diera el caso de un capellán militar, o de miembros de los Carabineros, que se consideraban parte del cuerpo de funcionarios de Hacienda y por tanto, deberían también estar exonerados de cargas concejiles.

## **Conclusiones**

Partía al principio del artículo de una hipótesis de investigación, la cual era conocer las causas que provocaron el que las Cortes decretasen el fin de las exenciones al servicio de bagajes y alojamientos en 1837, y está claro que ya a principios del siglo XIX este sistema adolecía de una un lastre normativo, que impedía al ejército del momento poder realizar la guerra (pues esta era la situación en el momento de la promulgación del decreto de 1837). En bagajes se producían situaciones en que se hacía inviable un servicio práctico para los ejércitos que tuviesen que discurrir por una localidad, con lo que se hace necesario muchas veces bordear la normativa para poder hacer frente a la necesidad. Entra dentro de la lógica que las Cortes decretasen el fin de las exenciones bajo la idea de «todos iguales ante la ley» por lo menos, en cuanto a cargas impositivas y municipales, y sobretodo cuando la misma legislación es bordeada cuantas veces es necesario, o se regula o desregular en función de las necesidades reales. No fue hasta que la península fue testigo de grandes movimientos de tropas con la Guerra de Sucesión y sobretodo la de la

<sup>25</sup> 2.º dictamen de la comisión de diputaciones provinciales, *Diario de las Sesiones de Cortes*, 15 de marzo de 1837. *Cortes constituyentes de la Nación Española. Diario oficial de las Sesiones de marzo de 1837. Tomo III*, Madrid, 1837, Imprenta del Eco del Comercio.

Independencia que el gobierno se ve obligado a regular las exenciones, pero siempre intentará volver a la situación anterior en cuanto la situación mejora.

El siglo XIX verá una serie de guerras civiles que pondrán a los legisladores ante una realidad en que la necesidad era mayor que los privilegios. En los bagajes, eliminando las exenciones, si bien cabría hablar también de se adquiere y mejora la logística del ejército, cuestión lógica si se quería mejorar el servicio y las propias fuerzas armadas. En el alojamiento, con la creación de establecimientos fijos para que la tropa se acuartelase, aprovechando las desamortizaciones que habían dejado a muchas ciudades con grandes conventos y monasterios donde podían alojarse en un momento dado la tropa.

Sobre este tema, es necesario analizar las quejas continuas a pérdida de disciplina de la tropa y problemas que generaban en las ciudades, y cómo las ciudades se hallaban cansadas de prestar este servicio. Si bien no nos extrañará el saber que años después, aun seguirían dándose casos de continuos alojamientos de la tropa, y quejas de los vecinos, debiendo entenderse como una cuestión económica, el arreglo y adecuación de cuarteles implicaba un desembolso económico que no se daba con el sistema de alojamientos, que ahorraba al Estado también en proveerse de camas y mobiliario, así como de cocinas y sanitarios. Era un sistema barato a nivel cortoplacista.

Se puede seguir investigando, y se debe, en cuanto a ver si mejoró el servicio posteriormente a 1837; los intentos que habría por parte de ciertas clases para volver al sistema anterior, o si debido a la creación de unidades de logística (y posteriormente la llegada del tren y vehículos con motor de combustión) esta normativa dejó de afectar a la población (aunque en momentos puntuales se mantuvo, recordamos los taxis de París transportando a las tropas al frente). En alojamientos, a largo plazo los cuarteles y zonas habilitadas permitieron que la población dejara de acoger a la tropa, aunque deberíamos ver si posteriormente no se produjeron situaciones en que se obligase a los vecinos a acogerlos y cuál fue la respuesta de la población.

Dentro de las actuales funciones de los alcaldes está el que toda la población cumpla con los servicios o cargas, incluyendo «bagajes, alojamientos y de transportes» por lo que se podía ver si la actual legislación ampara situaciones como las que hemos visto, o si es un remanente legal que ha

quedado sin uso práctico. ¿Podríamos vernos obligados a acoger durante meses a soldados en nuestro hogar, o a ceder nuestros vehículos en régimen de alquiler para el traslado de tropas, chocando con las más elementales leyes de propiedad privada e intimidad?

## Referencias Bibliográficas

### Fuentes Normativas:

Decretos (1816-1834). *Decretos del Rey Don Fernando VII. Se refieren todas las Reales Resoluciones Generales que se han expedido por los diferentes Ministerios y Consejos en todo el año. De Orden de S. M.* Madrid: Imprenta Real.

— (1840). *Ley para el gobierno Económico-político de las provincias, decretada por las Cortes extraordinarias en 3 de febrero de 1823, sancionada por S.M. en 2 de marzo de dicho año, y mandada a llevar a cumplimiento por S.M. la Reina Gobernadora en decreto de 15 de octubre de 1836.* Valencia: Imprenta de Cabrerizo.

Diario de las Sesiones de Cortes (1837). *Cortes constituyentes de la Nación Española. Diario oficial de las Sesiones de marzo de 1837. Tomo III.* Madrid: Imprenta del Eco del Comercio

Estado (1815). *Gaceta extraordinaria de Madrid.* Madrid: Imprenta Real.

— (1818). *Estado General de la Real Armada.* Madrid: Imprenta Real.

Ordenanzas (1728), *Ordenanzas de Su Majestad para el Régimen, Disciplina, Subordinación y Servicio de la Infantería, Caballería y Dragones, de sus ejércitos en guarnición y en Campaña.* Madrid: Imprenta de Juan de Aritzia.

— (1841). *Ordenanzas del ejército para su Régimen, Disciplina, Subordinación y Servicio: dadas por su Majestad Católica en 22 de octubre de 1768.* Caracas: Imprenta de V. Espinal.

Recopilación (1805). *Novísima recopilación de las leyes de España. Tomo III. Libros VI y VII.* Madrid: Imprenta Real

— (1842). *Recopilación de las leyes y reales disposiciones promulgadas en los años desde el de 1807 al de 1833*. Barcelona: Imprenta de D. Ramón Martín Indar.