

Urbanismo y servicios públicos en la España de finales del siglo XVIII a través de Ibn Utman Al Maknasi en su relato de viaje Al Iksir Fi Fikak Al Asir.

Nezha HANTOUTI
Universidad Abdelmalek Essaadi
Facultad de Letras y Ciencias Humanas
Departamento de Historia
Tetuán - Marruecos

El viaje es el mejor medio para conocer al Otro, Tratándose de las relaciones hispano marroquíes, el viaje diplomático permitió a los unos como a los otros la posibilidad de conocer la particularidad de la civilización de cada uno.

El desarrollo de cualquier país depende estrechamente de su estructura y de los servicios que ofrece, Tratándose de España, y en comparación con el Marruecos de finales del siglo XVIII, estos factores conocieron un desarrollo muy importante que llamó la atención del gran embajador marroquí Ibn Utman Al Maknasi, quien –a través de un testimonio suyo- nos lleva a descubrir la infraestructura de la España del momento, sus medios de comunicación así como sus servicios públicos etc.

La vida del viajero en el Marruecos del siglo XVIII era arriesgada. En aquel entonces, no había puentes y los caminos existentes eran muy estrechos y en muy mal estado. Para viajar o transportar alguna mercancía de una ciudad a otra, se necesitaban buenos caballos, capaces de soportar las dificultades de los caminos. Al mismo tiempo, la pobreza provocó el aumento del robo. Así que para viajar, se necesitaba contratar a gente armada para vigilar y cuidar a los viajeros y a la mercancía. Que sea en invierno o en verano, el viaje transcurría siempre en condiciones muy difíciles, sin olvidar el tiempo que se tardaba en los caminos para llegar hasta la más próxima urbanización.

En estas condiciones el embajador marroquí Ibn Utman Al Maknasi efectuó su viaje en 1770, para encontrarse con el Monarca Carlos III. El objetivo de la embajada era más humanitario que político. Ibn Utman viajó a España para rescatar a unos prisioneros musulmanes víctimas del corso en el mediterráneo. De este viaje, el embajador dejó sus impresiones en su famosa obra *Al Iksir Fi Fikak Al Asir*¹

Tras un viaje agotador, el embajador marroquí llegó a Ceuta en la cual tomó el barco para Cádiz. Su sorpresa nació al cruzar el estrecho y al encontrarse frente a la otra cara que ofrecían las tierras españolas. Sin excepción alguna, todos los viajeros enfrentaban y hacían resaltar la gran

¹ Ibn Utman AL MAKNASI: *Al Iksir Fi Fikak Al Asir*; Verificación y comentario de Muhammad Al Fasi; Publicaciones del Centro Universitario de Investigación científica; universidad Muhammad V; Rabat; 1995.

diferencia entre los dos mundos; una diferencia que seguimos notando hasta hoy en día, cada vez que se nos brinda la posibilidad de cruzar el Estrecho. Y es así como descubrimos a un Ibn Utman Al Maknasi, como admirador de estas ciudades, empezando por la ciudad de Cádiz, su primera parada en el mundo cristiano que descubre con entusiasmo (“observamos Cádiz desde dicha torre, y observamos una ciudad grande con buenas construcciones²”).

Y como viajó por carretera desde Cádiz hasta Madrid, pasando por una multitud de ciudades y pueblos, esto le permitió tener una visión bastante amplia sobre la infraestructura del País, Entrando en las ciudades, Ibn Utman descubrió una realidad que atrajo su atención. Éstas eran limpias, con buenas construcciones, piedras talladas, ventanas acristaladas y protegidas por rejas de hierro. Sus calles eran muy rectas, bien pavimentadas a pesar de su extensión, e iluminadas por la noche: “En todas sus vías están colgadas farolas que se iluminan por la noche³”.

En cuanto a Madrid la capital de España, se le presentó como una ciudad muy grande, con construcciones verticales. Luce por sus “amplias avenidas” y “altos edificios”, así como por sus casas, (“en su mayoría, de cinco o seis pisos, con ventanas acristaladas que dan a la calle”) y sus grandes mercados que ofrecen diferentes mercancías, con una particularidad que estriba en que la mayoría de sus vendedores “eran mujeres⁴”.

Hablando de las carreteras y de los caminos, el embajador marroquí nos explica que los españoles daban mucha importancia a la construcción de las carreteras y a la construcción de los puentes hasta tal punto que “si ven algún sitio que tiene mucho barro, construyen en su centro un camino y lo tapan con tierra dura, cal y piedras como se ve en todas sus tierras⁵.” Para mantenerlos en buen estado, se señala que el rey fijó un importe mensual para cada propietario de carro y nombró a funcionarios para que cobraran los impuestos. De esta forma, se lograba reunir una buena cantidad de dinero que se utilizaba para mantener las calles, a pesar de su grandeza y anchura. Como las calles eran todas hechas con piedras, “cuando una piedra se desprendía de su sitio, la reparaban en su momento los especialistas⁶”. Y si el camino pasaba por la montaña, el rey ordenaba que se destruyera una parte de la montaña para facilitar la construcción de la carretera. Y si en vez de montaña se trataba de un río, pues se construía un puente.

Ibn Utman habló también de diferentes puentes, a veces enormes como es el caso del puente de Sevilla⁷. Se trata de un puente hecho de madera, “apoyado sobre siete barcazas ancladas en el río”. Al lado del

² *Ibid*; p.24

³ *Ibid*;

⁴ *Ibid*; p.83

⁵ *Ibid*; p. 50

⁶ *Ibid.*; p. 105

⁷ Fue construido en 1171, por orden del califa almohade Abu Yacub Yusuf.

mencionado puente, “dos torres en cada una de las orillas, atadas con una cuerda gruesa para mantenerlo”. Así que cuando llueve y se teme por su suerte, “se relajan las cuerdas y flota el puente sobre el agua”. Y si el agua es más fuerte, “en este caso se abren totalmente las cuerdas y se divide el puente en dos partes que el río lleva por cada lado”. En tal situación, se cruza por medio de barcos. Y cuando vuelve el río a su situación normal, se vuelve a colocar el puente a su sitio habitual para que la gente pueda cruzar de nuevo. Y, señala entusiasmado el autor, “en esto radica lo extraordinario”⁸.

Al respecto, llamó la atención de Ibn Utman el aprovechamiento de los grandes ríos en el transporte fluvial. Los ríos, que en Marruecos eran fuente de peligro y de muchas catástrofes en los periodos de grandes lluvias, en España eran muy bien aprovechados, como era el caso del río Guadalquivir en Sevilla. El embajador cuenta que los barcos entraban en el río para transportar la mercancía pesada “como las piedras, la madera, el carbón, los materiales de construcción”; pero también “las verduras y las frutas”⁹.

Además de los caminos y de los puentes que facilitaban y aseguraban el viaje en la España de la época, Ibn Utman habló también de casas de descanso, o lo que nosotros denominamos hoy hoteles o hostales. Se trataba de unas casas preparadas para la estancia de los viajeros. Allí, los viajeros pasaban la noche y el día y encontraban todo lo que necesitaban tanto para ellos como para sus caballos. Y cuando deseaban abandonar el lugar, los dueños les presentaban la factura, “que se tiene que pagar sin discutir”¹⁰. De esta forma, en todos los caminos de España, el viajero no tenía que preocuparse por su comida o bebida; solo tenía que traer con él el dinero suficiente para sus gastos. Era un servicio totalmente nuevo para el embajador ya que en el Marruecos de la época, no había residencias de este tipo.

Su larga estancia en Madrid le permitió también que conociera otros servicios públicos que merecieron su admiración. Así Ibn Utman no faltó en dar testimonio de algunos de estos servicios públicos que atrajeron especialmente su atención. Para él, eran tanto más interesantes y nuevos cuanto que los deseaba para su propio país. Se trata, entre otras cosas del correo y de los hospitales.

El correo era una innovación para el embajador. Habló de “una casa donde juntan una gran cantidad de cartas” y explicó que Si alguien quería enviar una carta a otro país, tenía que escribir el nombre y dirección del receptor, firmar y dejar la carta en el buzón de Correo. Ibn Utman se mostró muy fascinado por este servicio público que era además muy lucrativo¹¹. Así describe nuestro embajador el funcionamiento de este servicio:

⁸ “Al Iksir”; *Op.cit*; p. 45

¹⁰ *Ibíd.*; p. 33

¹¹ *Ibíd.*; p. 120

“El día de la llegada de los carteros es conocido por todos. Dos veces a la semana vienen los remitentes para verificar si tienen respuestas. Si uno de ellos encuentra alguna carta suya, tiene que pagar un importe de Muzuna¹² y medio o dos muzunas según el peso del paquete. Este importe es para los paquetes que vienen de ciudades del mismo país como Barcelona o Cádiz, y también desde Portugal. Pero si se trata de países lejanos como las Indias, Nápoles o Roma etc., en este caso se pesan y se paga un importe igual a su peso. Así se reúne mucho dinero¹³”

La salud pública era otra de las preocupaciones del momento. En aquel entonces, había muchas enfermedades que costaban a veces la vida a miles de habitantes. Marruecos conoció varias de estas enfermedades e epidemias como el cólera.

España invirtió mucho en la construcción de hospitales para acoger a los enfermos y atenderles. Los hospitales estaban en buen estado, muy limpios y muy grandes. Disponían de responsables encargados de los servicios y de los enfermos. Había hospitales “en todas las regiones de España”, y en cada hospital residía un médico “con su laboratorio lleno de medicamentos¹⁴”. Para los militares, cada cuartel tenía su hospital o enfermería. Hablando de las escuelas militares, Ibn Utman comentó que cada escuela tenía una especie de hospital privado para curar a los jóvenes estudiantes en caso de necesidad; lo que significa que el interés por la salud fue una prioridad del Estado español. Todo lo contrario, en el Marruecos de aquel entonces, la gente no disponía de la atención médica necesaria. La gente incluso recurría todavía a los métodos tradicionales para curarse y la mortalidad era muy grande. En cuanto a los soldados inválidos o a los ciegos, se dejaban a su destino sin que nadie se interesara por su suerte.

Así era la España de 1779 y 1780, tal como la pintó Al Iksir Fi Fikak Al Asir, un país que daba mucha importancia a las infraestructuras y a los servicios públicos para el bien de sus ciudadanos y de su economía. Una importancia que profundizó aún más la brecha que separaba a España de Marruecos, y que otros viajeros marroquíes, hasta hoy en día, siguen anotando.

¹² Muzuna, es una moneda marroquí, cuñada por la primera vez por Muley Rachid en 1666. Pesaba 1,70 g de plata.

¹³ “*Al Iksir*”; *Op.cit*; p.119

¹⁴ *Ibid*; p. 147