

LOS CAMINOS REALES DE LA ESPAÑA DEL SIGLO XVIII. EL CAMINO DE ANDALUCÍA; FALLOS Y ACIERTOS DE UN PROYECTO ILUSTRADO.

María Soledad Pita González

1. RESUMEN

La España del siglo XVIII se caracterizaba por la incomunicación entre sus distintas zonas, lo que dificultaba los intercambios comerciales, y suponía un freno para el desarrollo económico. Con la llegada de los Borbones se abordó esta cuestión en profundidad, el problema es que se optó por un modelo, el radial centralizado, que respondía más a cuestiones políticas relacionadas con la idea de gobierno, que a la necesidad de resolver problemas reales, por ello, sólo se produjeron algunas mejoras, y hubo que esperar a la centuria siguiente, para que empezara a solucionarse de manera eficiente el problema de las comunicaciones peninsulares. Junto a la red radial, las necesidades más urgentes llevaron a intervenciones que resultaron un gran acierto, como fue el caso de la realizada en el llamado paso de Despeñaperros, que permitió entrar en Andalucía a través de Sierra Morena, con una facilidad que años antes era impensable.

2. LA RED VIARIA ESPAÑOLA A COMIENZOS DEL 1700

A comienzos del siglo XVIII España vive una serie de transformaciones relacionadas con la llegada de la nueva dinastía reinante, los Borbones, procedentes de Francia. Desde el primer momento tratan de cambiar la situación del país poniendo en marcha una serie de reformas, sin embargo, el momento político que se vivía, marcado por la Guerra de Sucesión y sus consecuencias, y una serie de problemas económicos, obligarán a retrasar muchos de estos proyectos hasta mediados de la centuria, siendo el reinado

de Carlos III, el momento en el que se pondrán en marcha algunas de las propuestas planteadas por sus predecesores. Entre los planteamientos que se consolidarán en este periodo, está la reestructuración de la red viaria peninsular, cuyas deficiencias se pusieron de manifiesto en los primeros años. Así, a comienzos del siglo los problemas en los caminos eran algo generalizado, en clara consonancia con el descuido que en esta materia había caracterizado a la etapa precedente. En ese tiempo, cuando había necesidad de construir un puente o de reparar un paso en mal estado, eran los pueblos a los que afectaba la cuestión, y no el gobierno, los que se encargaban de las intervenciones que debían llevarse a cabo, limitándose el segundo a conceder autorizaciones, y plantear algunos aspectos relacionados con las obras.¹

Los nuevos gobernantes tratarán de cambiar ese procedimiento, y, para ello, el poder central será el que se haga cargo del proyecto de mejora del sistema de comunicaciones de la Península, cuyo mal estado suponía, entre otras cosas, una importante traba para el desarrollo del comercio.

La situación descrita, lleva al planteamiento de diversas propuestas por parte de figuras representativas de la época, como es el caso del padre Sarmiento o Fernández de Mesa, cuyas ideas estarán en consonancia con las directrices de los nuevos monarcas, que buscarán el establecimiento de un modelo caracterizado por la uniformidad y el centralismo, siguiendo el esquema que se había desarrollado en Francia, lo que lleva a aplicar en España una estructura radial que no se adecua bien a las características del territorio, y que acabará resultando poco efectiva para resolver las dificultades reales que afectaban al país. Esta cuestión se relaciona con el llamado “Despotismo Ilustrado”, basado en la idea de planificar desde el poder las medidas encaminadas a mejorar la vida de la población, sin tener a ésta en cuenta, lo que lleva, en muchos casos, a tomar decisiones erróneas por no conocer verdaderamente los problemas, algo que ocurrió con el tema que se está tratando.

¹ Madrazo S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Ediciones Turner. Madrid, 1984, vol. I, pág. 84.

3. EL MODELO RADIAL

Los Borbones impulsaron el desarrollo de un esquema viario de carácter centralizado, que fue el llamado “estrellado borbónico”, en el que se tomó Madrid como centro referencial, y de aquí partían las seis vías principales, que ponían en comunicación la Corte con los enclaves más significativos del territorio, y así se constituirían los caminos de Galicia, País Vasco, Cataluña, Valencia, Andalucía y Extremadura. Este modelo generó bastantes críticas en la época, y entre sus firmes opositores estaba Jovellanos, que lo consideraba totalmente alejado de las necesidades reales, pues parecía buscar más el paralelismo entre Madrid y París, que solucionar los problemas de España. Para este autor, el verdadero objetivo de la reforma de las vías de comunicación, debía ser facilitar los intercambios comerciales entre las distintas partes del territorio, con el propósito de lograr una distribución más igualitaria de la riqueza, al tiempo que se impulsaba el desarrollo económico, mediante el abaratamiento del coste de los desplazamientos, sin embargo, con el esquema que se iba a aplicar, esto no se resolvería, puesto que la gran red no pasaba por numerosos puntos del territorio, que continuarían incomunicados, en concreto, de las 47 capitales provinciales que había, sólo pasaría por 17, quedando 30 incomunicadas, y a la espera de la creación de otros caminos de menor envergadura. Otra cuestión que resultó polémica, fue la determinación de relegar para un segundo momento constructivo, la creación de una red transversal que pusiera en contacto zonas necesitadas de comunicación, cuando esta segunda red resultaba más necesaria que la primera. Sin embargo, peticiones como la de Jovellanos no fueron tenidas en consideración, y en la segunda mitad del siglo XVIII, en concreto en 1761, la red radial peninsular se puso en marcha, con la aprobación, el 10 de junio de 1761, del “Real Decreto expedido para hacer caminos sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por la de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia”. En este documento se hace hincapié, en que el propósito fundamental era mejorar la economía y resolver los problemas existentes².

² Este documento se encuentra en el AHN. Cons., legajo 1103.

Para dar impulso a las obras se redactó un Reglamento el 2 de diciembre de 1761, en el que, entre otras cosas, se establece que en cada camino habría un ingeniero jefe asistido por tres auxiliares, que tendrían las funciones de reconocer, proyectar y presupuestar las construcciones.

En el citado año se iniciaron las obras, y el proceso constructivo estuvo marcado por la lentitud y los elevados costes. De los 3600 kilómetros que compondrían toda la red, fueron pocos los que se hicieron, siendo lo realizado bastante desigual, así, por ejemplo, el camino de Valencia resultó demasiado ancho, mientras que los de Galicia, Extremadura y Andalucía se caracterizaron por su excesiva economía, lo que llevó al predominio de obras de carácter provisional. Otra característica de este periodo fueron los fallos que se cometieron en la realización de los proyectos.

El desarrollo del plan viario también se vio afectado por el enfrentamiento que se produjo entre ingenieros militares y arquitectos por el control de las obras, y esta polémica se inscribe en un contexto marcado por el excesivo dominio de los primeros en el ámbito de la construcción, lo que generó toda una serie de disputas y conflictos, que afectaron a la calidad de las realizaciones, y a los que se pondría fin en los últimos años de la centuria con la creación del Cuerpo de Ingenieros Civiles, encargados de la construcción de las obras públicas, a cuya cabeza estuvo Agustín de Betancourt, una de las figuras más críticas con las intervenciones viarias que se habían llevado a cabo en el siglo XVIII.

4. EL CAMINO DE ANDALUCÍA

El llamado camino de Andalucía o carretera principal que unía Madrid con Cádiz, experimentó importantes mejoras en el siglo XVIII, aunque parece que no se intervino con igual acierto en todos sus tramos, sin embargo, destaca la referencia recogida por Santos Madrazo, en la que se indica, que si en 1778 la ruta resultaba intransitable durante el invierno, diez años después estaba totalmente reparada.

En la revista de Obras Públicas del año 1803, se habla del estado de las carreteras y de los canales españoles, y sobre la de Andalucía se dice:

“La carretera de Andalucía desde la villa de Ocaña, donde se aparta la de Valencia, hasta Cádiz, tiene 107 leguas, de las cuales había ejecutadas 78 ½, y en ellas 81 puentes y 346 alcantarillas, y quedaban por hacer 28 ½ leguas, 1 puente y 4 alcantarillas; aunque ésta es la carretera que tiene destinados fondos suficientes para su conclusión y reparación, sólo se ha podido atender á lo más urgente de ella, hacer de firme cosa de legua y media, un puente y 4 alcantarillas, y reparar ó más bien hacer de nuevo la mayor parte del puente de barcas sobre el río San Pedro”³.

Más adelante se vuelve a hacer alusión a esta carretera, al hablar de las intervenciones que se consideraban más urgentes en esos momentos:

“Y últimamente, hacer y reparar algunos trozos de camino en la carretera de Andalucía para que no quede intransitable el próximo invierno”⁴.

Con esto, parece que los problemas de tránsito en época invernal pervivían a comienzos del siglo XIX, a pesar de los trabajos que se habían llevado a cabo.

Junto a las realización de obras adecuadas, pero insuficientes, en esta carretera también se han constatado errores de ejecución, uno de estos fallos se produjo tras la decisión de continuar el trazado de la vía por Ocaña, realizándose una construcción que resultó lamentable y con enormes desniveles. El cantero Marcos Vierna criticó la actuación de los ingenieros Felipe Crame, Pedro Torbe y José Arana, que habían cometido el error de disponer un lomo demasiado elevado en la carretera, lo que había hecho que el paso de vehículos resultara muy complicado. Junto a esto, también se constata el empleo de piedra fundamentalmente caliza, la falta de alcan-

³ Revista de Obras Públicas. *Noticia del estado actual de los caminos y canales de España, causas de sus atrasos y defectos, medios de remediarlos en adelante; dada al Excmo. Sr. D. Pedro Cevallos por D. Agustín de Betancourt. Año de 1803. Pág. 68.*

⁴ *Ibidem.*, pág. 69.

tarillas y desagües, y de otros elementos que resultaban imprescindibles; esta situación hizo necesaria una nueva intervención. Vierna planteó una solución que supuso desmontar todo el lomo, realizar 14 alcantarillas, construir un firme con piedra pedernal y guijo, desechando la caliza que resultaba inadecuada, y hacer otros elementos indispensables para facilitar el desplazamiento, como era el caso de guardarruedas en ambos lados del camino, contrafosos para recoger las aguas, elevar jalonamientos, rebajar desniveles. Errores como los señalados, se dieron en casi todas las vías que se llevaron a cabo.

5. UN GRAN LOGRO: EL PASO POR DESPEÑAPERROS

Pero si en la configuración de la red radial no faltaron los fallos, ni los planteamientos alejados de las necesidades reales, en otras intervenciones viarias si se lograron importantes aciertos, destacando entre ellas la solución dada para pasar por la zona de Despeñaperros. La determinación de crear esta ruta se debió, a que antes de 1779, había tres posibilidades para cruzar Sierra Morena por la parte central y adentrarse en Andalucía, y todas se caracterizaban por su estado lamentable, al tiempo que se veían amenazadas por el bandolerismo. La primera de esas rutas era la occidental, que consistía en continuar el recorrido de Toledo a Córdoba por Ciudad Real y Conquista; su principal inconveniente era el mal estado del firme, que la convertía en prácticamente intransitable. Otra ruta era la oriental, que pasaba por el denominado “Barranco Hondo”, e iba a Manzanares, a Linares por Torre de Juan Abad y Santisteban del Puerto. Este itinerario resulta especialmente peligroso por la amenaza de los bandoleros, además, su infraestructura era mínima. El tercer paso se hacía por el Puerto del Rey, y se dirigía desde el Viso a Bailén, pasando por el puerto y la venta de los Palacios. Su trazado, el firme y los fuertes desniveles que presentaba, recomendaban su abandono a mediados del siglo XVIII.

La difícil situación planteada por los itinerarios citados, llevó a la necesidad de buscar una solución, y ésta consistió en el trazado de un paso por Despeñaperros, proyecto aconsejado por el administrador de correos de Madrid, Joaquín de Iturbide, y dirigido por el ingeniero francés Carlos

Lemaury, y por sus hijos. Las obras que se harían entre las proximidades de Almuradiel y La Carolina fueron presupuestadas en septiembre de 1777, y poco después se inició la construcción, que se concluiría a comienzos de la década de 1780. Las obras alcanzaron una extensión aproximada de 65 kilómetros, construyéndose a lo largo del trayecto 4 puentes grandes, 5 pequeños y 72 alcantarillas. La anchura del camino fue de unos 10, 8 metros, y contó con un desnivel inferior al 5 por 100, lo que supuso la realización de terraplenes de una envergadura considerable.

Esta empresa está considerada como uno de los grandes aciertos de la época en materia vial, tanto a nivel español como europeo.

BIBLIOGRAFÍA

- Equipo Madrid.: *Carlos III, Madrid y la Ilustración*. Ed. Siglo XXI. Madrid, 1988.

- Madrazo, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1780*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Ediciones Turner. Madrid, 1984, 2 vols.

- Revista de Obras Públicas. *Noticia del estado actual de los caminos y canales de España, causas de sus atrasos y defectos, medios de remediarlos en adelante; dada al Excmo. Sr. D. Pedro Cevallos por D. Agustín de Betancourt*. Año de 1803. Págs. 68-71.

- Ruiz González, J. E y Sena Medina, G.: "Carlos Lemaury y el Camino de Despeñaperros", en *Actas de II Congreso Histórico*. La Carolina, 1985. Córdoba, 1988.

- Sambricio, C.: *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*. Instituto del Territorio y Urbanismo. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Madrid, 1991.

⁵ Este proyecto ha sido estudiado por diversos autores, entre los que se encuentran J. E. Ruiz González y G. Sena Medina.

- Tuñón de Lara, M (dirige).: *Historia de España. XII. Textos y documentos de Historia Moderna y Contemporánea (siglos XVIII-XX)*. Editorial Labor, Barcelona, 1985.

PÁGINAS WEBS

www.ingenierosdelrey.com

“Los caminos reales, origen de la red moderna de carreteras españolas, y su relación con los ingenieros militares”, por Juan Carrillo de Albornoz y Galbeño.