



# Caminos en el siglo XVIII

[54]

Las primeras carreteras modernas se empiezan a construir en España a mediados de este siglo. Aunque hay más proyectos que obras, algunas de ellas tuvieron particular trascendencia para Andalucía, sobre todo la apertura del paso de Despeñaperros.

Hasta la década de los ochenta del siglo XVIII hubo escasas novedades funcionales en la red viaria, pero sí un nuevo escenario más propicio a la modernización de las comunicaciones. Surgen nuevas ideas, se organizan los ingenieros y se planifica la red radial de caminos reales, llamadas posteriormente carreteras nacionales.

En el conjunto del país se llegaron a construir un total de 1.700 kilómetros de carreteras radiales, aproximadamente la mitad de esta red principal, y entre ellas la de Cádiz-Sevilla-Madrid, más otros 300 transversales,

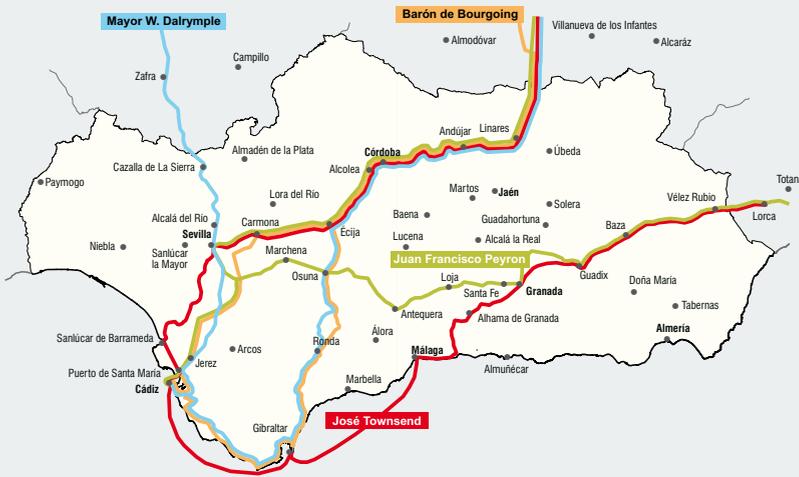
entre las que se encontraba la de Antequera a Málaga.

La información sobre caminos e itinerarios mejora, en esta época, sensiblemente, quedando reflejada en publicaciones y documentos de archivos. Por ello, se sabe que se mantuvieron a lo largo de todo el siglo importantes vacíos en la red viaria, como es el caso del litoral o importantes extensiones de Sierra Morena, y que determinadas rutas se hacían por caminos casi irreconocibles, ya fueran calificados como carreteros o de herradura.

Del *Itinerario español* de Matías Escribano, la guía de mayor éxito en la segunda mitad del siglo, se deduce que la red viaria en Andalucía contaba con 7.445 km aproximadamente, de los que un 41% tenía la consideración de caminos de rueda y el resto de herradura.

Distintos tipos de restricciones jurisdiccionales o fiscales se mantenían vigentes, dificultando los desplazamientos. Así, por ejemplo, un viaje de Sevilla a Granada podía durar cinco jornadas y media, y de allí a Málaga otras tres jornadas.





**Viajeros del siglo XVIII**

Por Europa viajaban durante el siglo XVII jóvenes de familias nobiliarias con la intención de formarse y establecer relaciones. En el XVIII se incorporaron a estas aventuras gente de clases medias enriquecidas. España no solía formar parte de los recorridos de estos viajeros hasta el último tercio del siglo.

En esta época se publican numerosos libros de viajes, que entonces eran muy populares. Algunos de sus autores visitaron Andalucía y escribieron sobre ella. Entre ellos Juan Francisco Peyrón, historiador y diplomático francés, cuya obra *Nuevo viaje en España hecho en 1772 y 1773* se publicó por primera vez en Ginebra en 1780.

En 1779 el Barón de Bourgoing, también diplomático y francés, que fue ministro plenipotenciario en Madrid, publicó su *Memoria sobre el estado actual de España*, prohibida por la Inquisición.

El Mayor W. Dalrymple, militar destinado en Gibraltar, realizó en 1774 un viaje con inicio y final en la plaza británica, tras el que publicó su libro *Viaje a España y a Portugal*. Joseph Townsend, clérigo, médico y geólogo, publicó en tres volúmenes su *Viaje por España* en los años 1786 y 1787.

**El camino de Andalucía**

Antes de la apertura de Despeñaperros, las rutas a Andalucía desde el centro de la Meseta partían de Toledo para bifurcarse posteriormente hacia el valle de Alcudía y el del Guadalquivir o hacia el puerto del Muradal, en las proximidades de Despeñaperros, para los que se dirigían a los reinos de Jaén o de Granada. El punto de la ramificación varió en el transcurso del tiempo, y también hubo distintas alternativas para los distintos itinerarios.

El camino Madrid-Sevilla-Cádiz tuvo una particular importancia estratégica para el Reino de España desde que se estableciera la Casa de Contratación de Indias, primero en Sevilla (1503) y posteriormente en Cádiz (1717). Sin embargo, hasta finales del XVIII el panorama de las comunicaciones entre estas ciudades andaluzas y la capital no varió significativamente respecto al periodo medieval.

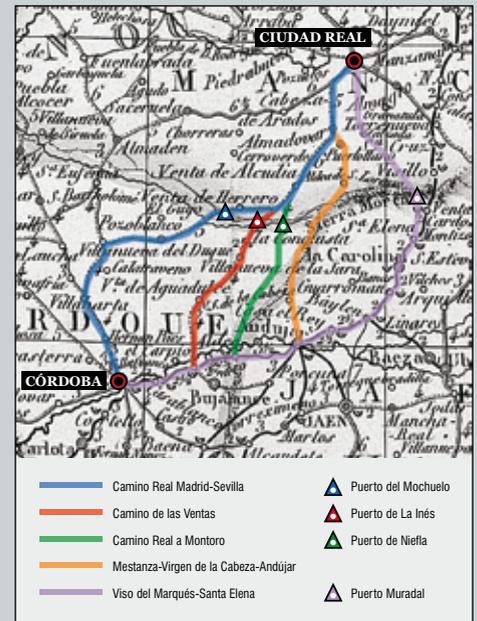
Además de los distintos itinerarios con destino al valle de Alcudía, fueron vías fundamentales de comunicación con la Meseta, antes y después de la apertura de Despeñaperros, la Ruta de la Plata por el oeste y la del valle del Guadalimar por el este.



Detalle del Mapa geográfico del Reyno y Obispado de Córdoba. Tomás López, 1797.

**Camino de las Ventas**

Sirvió durante siglos como la principal vía de comunicación entre la Meseta y el valle del Guadalquivir. Entre Toledo y Sevilla se solía invertir ocho jornadas de camino y dos más de descanso. Las ventas eran abundantes, sobre todo en el tramo cordobés que aparece en el detalle del *Mapa geográfico del Reyno y Obispado de Córdoba* de 1797 que se reproduce, en el que se representan 10 ventas en el tramo de menos de 60 km entre Conquista y Adamuz (Ventas Nuevas, del Zerezo, Orán, La Jama, la Cruz, los Locos, de la Fresnedilla, del Puerto, de Navajunda y de Aguadulce).



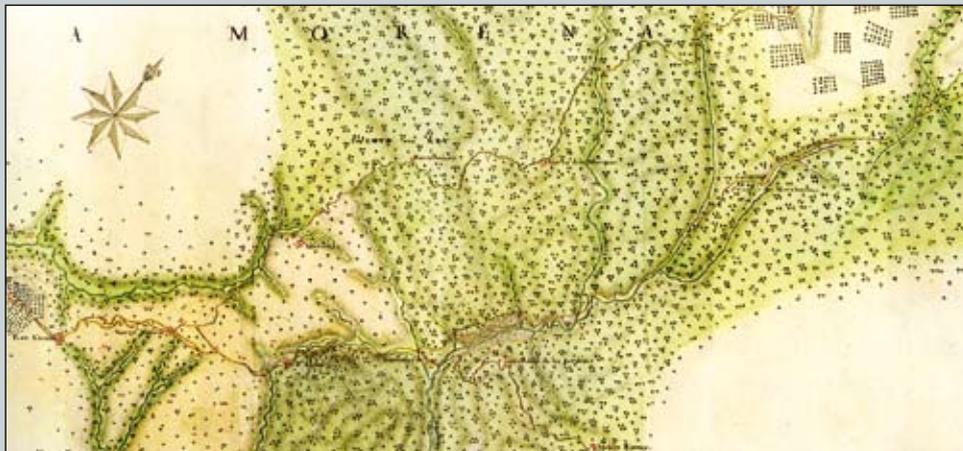
Las distintas rutas hacia Madrid utilizadas antes de la apertura de la de Despeñaperros, dibujadas sobre un detalle de la *Carte itinéraire des royaumes d'Espagne et de Portugal*. P. Marie y A. Bernard, 1800-1850.

**Despeñaperros**

La construcción de la nueva variante del camino de Andalucía por Despeñaperros se inició en 1779. Su éxito fue inmediato y las rutas que se utilizaban anteriormente cayeron en desuso, hasta el punto que se extendió la idea de que Despeñaperros era el único paso practicable de Sierra Morena, la Puerta de Andalucía.

En el nuevo escenario ilustrado, la mejora de las comunicaciones eran una prioridad. No sólo se hicieron proyectos de caminos o carreteras, sino también de canales de navegación. El mismo ingeniero que trazó el paso por el desfiladero de Despeñaperros, Carlos Lemaur, proyectó el Canal de Guadarrama entre Madrid y Sevilla.

Se optó por Despeñaperros, entre otras opciones, a pesar de su gran dificultad técnica, ya que había que contar con «numerosos puentes, rompimientos y terraplenes», según expresión del Informe Betancourt. El proyecto de ingeniería y la obra, finalizada en 1786, se abordó conjuntamente con planes de repoblación de los alrededores para proporcionar mayor seguridad al nuevo trazado, surgiendo las Nuevas Poblaciones habitadas por colonos alemanes y flamencos, fundamentalmente.



Detalle del proyecto original del Camino de Andalucía por Despeñaperros, de Carlos Lemaur. 1751.