



La red viaria del siglo XIX

[55]

Con muchos paréntesis e impulsos desiguales, en el siglo XIX las comunicaciones se revolucionan y las carreteras, con leyes y planes, adquieren carta de naturaleza, aunque otorgándoseles, en principio, un papel complementario respecto al ferrocarril.

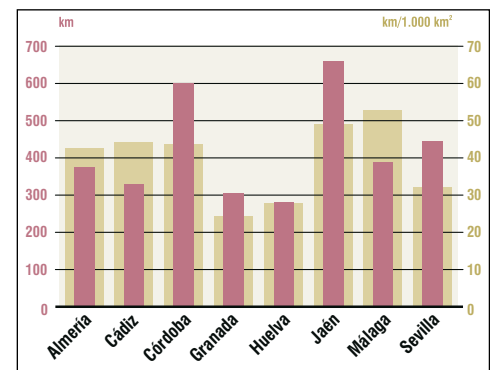
Los grandes cambios que trae el siglo en cuanto a transportes se producen casi por completo en su segunda mitad, cuando el ferrocarril irrumpe como un gran factor dinamizador y se superan las expectativas puestas con anterioridad en la navegación interior.

Aún con arrieros y carreteros como transportistas, las carreteras tienen una función limitada, aunque su consideración por el Estado es cada vez mayor, si bien son consideradas durante mucho tiempo como mero complemento del ferrocarril.

La primera Ley de carreteras se promulga en 1851 y, tras ella, se aprueban sucesivos planes de carreteras.

Los procesos de desamortización, también en la segunda mitad del siglo, ayudan de forma decisiva a la ampliación de la red estatal, que a nivel nacional se duplicó entre 1855 y 1868, alcanzando los 17.500 kilómetros. En Andalucía, a mediados del siglo XIX, la red de carreteras construida contaba con unos 1.000 km, una longitud que, al menos, se triplicó antes que finalizara la centuria.

Carreteras en Andalucía en 1885



Carreteras y caminos en 1865



Plan General de Carreteras 1877



Primeros planes de carreteras

La segunda Ley de Carreteras, la de 1857, ordenaba al Ministerio de Fomento «formar un plan general de carreteras» y avanzaba en la clasificación de las carreteras según la administración de la que dependían. Las del Estado, a su vez, se dividían en tres órdenes. Las primeras eran las que comunicaban Madrid, algún ferrocarril u otra carretera de primer orden con capitales de provincia y otros puntos de importancia del litoral o de las fronteras, o bien aquellas que unían estaciones de tren pasando por un pueblo con más de 15.000 vecinos o carreteras de este mismo orden que pasaran por una capital de provincia o población principal. Las de segundo y tercer orden se definían con criterios similares.

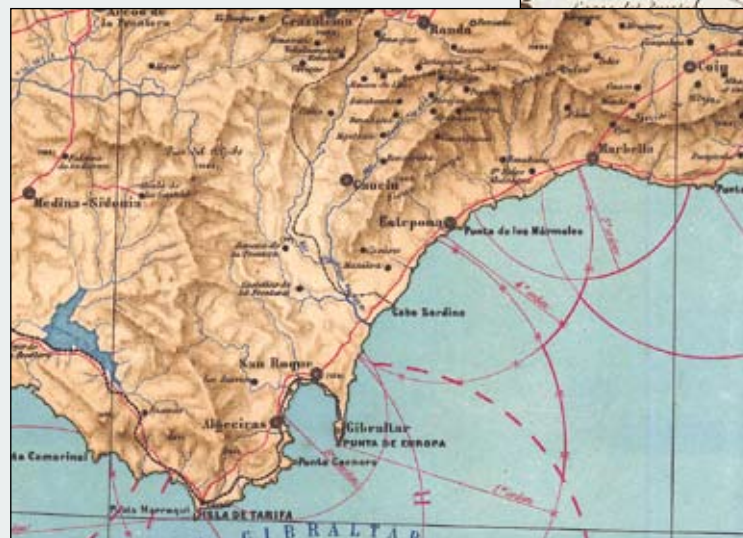
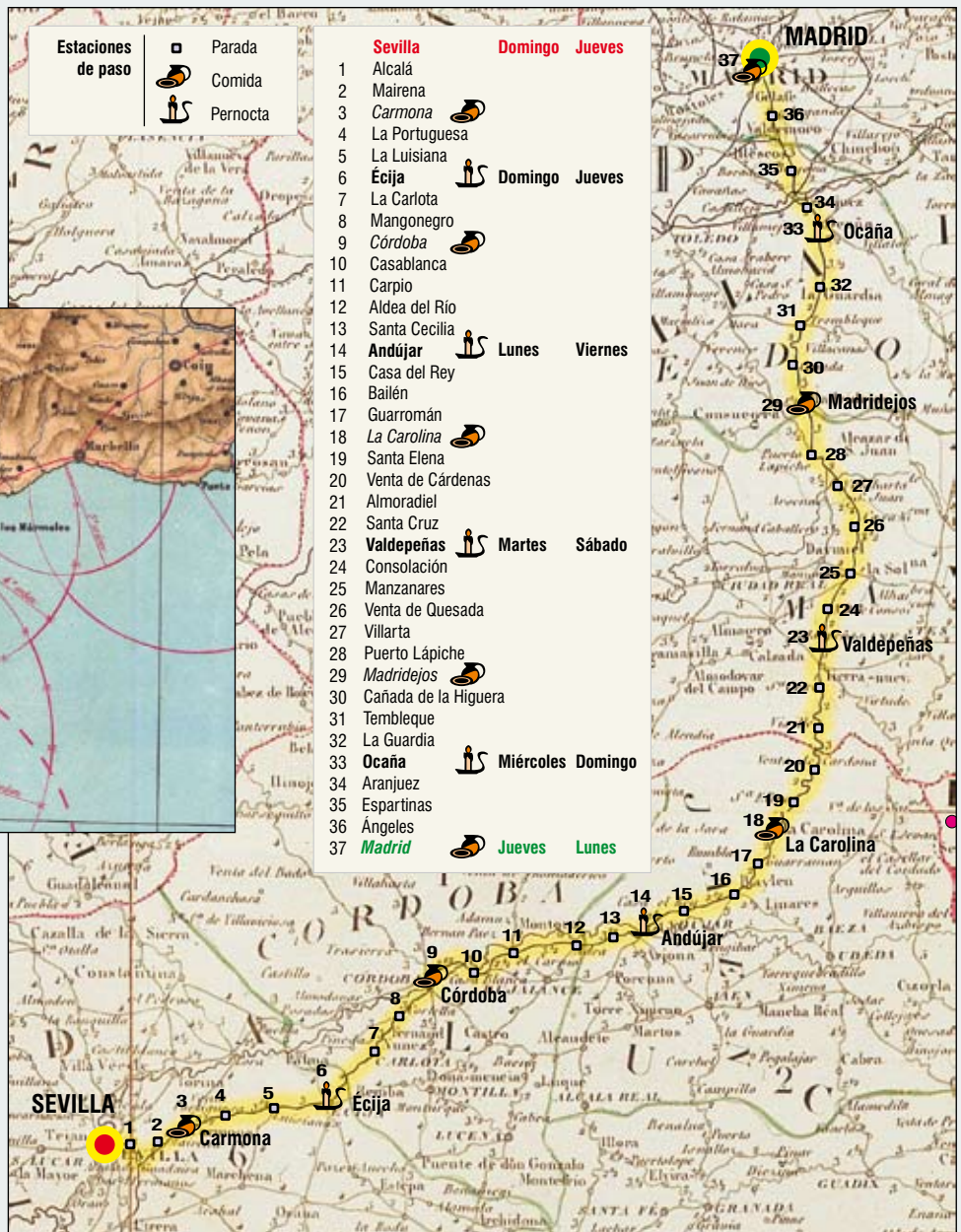
El Reglamento de esta ley establecería las anchuras que deberían tener las carreteras de los tres órdenes: 8, 7 y 6 metros en total, contando los paseos o arcenes, y 5,50, 5 y 4,50 metros, respectivamente, con firme. También obligaba a las Diputaciones y Ayuntamientos a tener planes de carreteras para sus respectivos ámbitos.

Se aprobaron planes generales de carreteras en 1860 y 1864, que se reducían a la clasificación de las carreteras del Estado en los tres órdenes establecidos. En 1877 se aprueba la tercera Ley de Carreteras y un nuevo plan general, que es el que se representa en el mapa.

La diligencia Sevilla-Madrid

Según Bourgoing, en 1778 el camino entre Madrid y Cádiz era «casi intransitable durante el mal tiempo; en 1785 había sido reparado en gran parte y se empezaba a poder correr la posta en coche». Hasta 1822 no se establece el servicio de diligencias entre Madrid y Sevilla, que fue el principal sistema de transporte de viajeros hasta que fue sustituido por el ferrocarril.

Se hacían dos recorridos semanales en ambas direcciones, con cuatro pernотaciones y 36 paradas intermedias. Había asientos de tres categorías.



Detalle de la Carta general de las obras públicas de España. Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1882.

Las carreteras en las puertas del siglo XX

Las carreteras en el siglo XIX llegan a formar una red de cierta consideración, pero que no llega a la mayor parte de las poblaciones. En el detalle que se reproduce de la Carta General de las Obras Públicas de España de 1882, se aprecia la situación de las sierras y el litoral de Cádiz y Málaga. Según las estadísticas oficiales, en 1885 se habían construido 3.381 km de carreteras en toda Andalucía, de las cuales el 24% eran de primer orden, 42% de segundo y el resto de tercera categoría.

A las provincias de Cádiz y Málaga les correspondían 328 y 388 km respectivamente, de las que no mucho más del 10% eran de primer orden. En el mapa se aprecia que la carretera litoral no estaba aún terminada y los grandes vacíos de la red, sobre todo hacia el interior y en áreas montañosas.

Base: Mapa Especial de los Caminos de los Reynos de España y de Portugal. Edouard de Simencourt, 1835.