

Mejoras y arreglos en el camino real Madrid-Cádiz. La intervención en la travesía urbana de la nueva población de La Luisiana en 1802

Adolfo HAMER-FLORES
Universidad Loyola Andalucía

1. Introducción

La llegada al trono de Carlos III supuso la casi inmediata puesta en marcha de un programa radial de construcción y arreglo de carreteras en España. Siguiendo el modelo plasmado en el Reglamento Postal de 1720, el real decreto de 30 de junio de 1761 buscó unir Madrid con ciudades costeras como Cádiz, Barcelona, La Coruña o Valencia. No obstante, la falta de recursos, buenos técnicos y personal cualificado lastró esas obras durante todo el siglo XVIII, haciendo que en una fecha tan tardía como 1808 solo se hubieran pavimentado unos 400 kilómetros en la red viaria andaluza, la mayor parte de ellos en el camino real de Andalucía, la vía radial que enlazaba la capital con Cádiz. Un panorama que no distaba mucho de lo que ocurría en otras regiones de la Península Ibérica. Es más, dentro de ese recorrido por Andalucía la buena ejecución del nuevo trazado que abrió el desfiladero de Despeñaperros al tráfico rodado no volvió a repetirse en otros. Las obras, con frecuencia, solo se limitaron a corregir desperfectos y a las necesidades más urgentes de infraestructuras (Jurado Sánchez, 1995, pp. 106-107).

Esta circunstancia, sumada al propio hecho de que los sistemas de arreglo empleados forzaban a realizar intervenciones cada cierto tiempo, explica las dificultades para mantener en buenas condiciones esa destacada vía de comunicación. A pesar de que en los años ochenta del siglo XVIII se había procedido a reparar gran parte del trazado que unía las ciudades de Córdoba y Sevilla, ya a comienzos del siglo XIX el estado de algunos tramos requirió actuar en ellos. Este fue el caso de la travesía urbana y tramos inmediatos de acceso a

La Luisiana, una de las colonias que formaba parte de las Nuevas Poblaciones de Andalucía¹.

En este trabajo analizaremos cómo se llevaron a cabo las reparaciones en ese sector del camino real en 1802 a través de una contrata realizada para su arreglo, lo cual nos permitirá comprobar la veracidad de los testimonios recogidos por la bibliografía. Las intervenciones se centraban habitualmente en los trazados más deteriorados, actuando con mayor intensidad únicamente donde la orografía ponía en riesgo su conservación. Aún así, aunque la financiación y ejecución de las obras correspondió a las localidades donde se enclavaban y, en ocasiones, a las que se beneficiaban de ellas, la supervisión y visto bueno del Estado, a través de un arquitecto que certificaba que no se cometían errores, fue requisito imprescindible en la intervención que aquí estudiamos. Quizá la ejecución final en estas obras no era la que se hubiera deseado por las dificultades ya mencionadas, pero se vio compensada por la preocupación por garantizar que su fábrica fuera adecuada para el tránsito de vehículos y personas.

2. El camino real Madrid-Cádiz: arreglos en la segunda mitad del siglo XVIII

Como nos dice Santos Madrazo, no debe caerse en la trampa de llamar carreteras en el siglo XVIII a lo que, en general, solo eran caminos “de ruedas”, que se cerraban fácilmente al tránsito durante el invierno al hacerse impracticables por las lluvias; con todo lo que ello implicaba al dificultar e incluso interrumpir las comunicaciones y las actividades económicas. De este modo, a pesar de los abultados, a la par que poco coincidentes, datos que el conde de Floridablanca ofrece del espectacular avance que experimentó la construcción de caminos durante su etapa al frente de la Superintendencia General (1778-1792), lo cierto es que muchas de esas intervenciones apenas se limitaron a obras de explanación del camino; muy lejos, pues, de una pavimentación

¹ Las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía nacieron a partir de 1767 como una jurisdicción independiente que tuvo como ley suprema el Fuero de Población de 5 de julio de 1767. En un proceso gradual que se extendió hasta 1776 se le irían agregando una serie de territorios hasta formar dos grandes partidos territoriales: las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena, con capital en La Carolina, y las Nuevas Poblaciones de Andalucía, con capital en La Carlota. Estas últimas estuvieron conformadas por los términos de los actuales municipios cordobeses de La Carlota, Fuente Palmera, Fuente Carreteros y San Sebastián de los Ballesteros y los sevillanos de La Luisiana y Cañada Rosal (segregado de La Luisiana en 1986).

duradera. Solo se convirtió un camino térreo en un camino pavimentado (Madrazo, 1984, pp. 161-165).

Una circunstancia que, paradójicamente, no impidió una percepción generalizada de mejora. En abril de 1775, el viajero inglés Henry Swinburne (1779, p. 273) afirmaba que el camino entre Écija y Sevilla era el mejor de España, con excepción de la nueva carretera construida en las inmediaciones de Barcelona, lo que enlaza bastante bien con el hecho de que, animado por la creación de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía, el gobierno decidiera que el itinerario de postas que unía Madriz con Cádiz modificase en 1772 su recorrido para solaparse con el del camino real impulsado en 1761 (Hamer Flores y Pérez Fernández, 2019). Este, dentro de las tipologías de caminos que se definieron en 1760, era el de mayor anchura y mejor factura, aunque nunca se estableció una anchura concreta. Los directores y facultativos fueron los encargados de decidir la más conveniente, haciendo que encontremos oscilaciones entre los siete y los doce metros entre los fosos, unas cifras muy condicionadas por el hecho de que en los lugares despoblados no era necesaria mucha anchura; contribuyendo también a ello el propio Floridablanca que insistía en reducirla todo lo posible en esos tramos (Madrazo, 1984, pp. 184-186).

El periodo en el que el camino real mostraba un buen estado estuvo muy condicionado por esas intervenciones de escaso relieve. En los lugares más transitados o más expuestos a la acción del agua el deterioro sería más acusado. No puede extrañar, por tanto, que en 1786 Bernardo de Belluga informara de que ese camino estaba compuesto de trozos realizados sin un plan general. Entre Córdoba y Sevilla había encontrado partes encharcadas, barrizales, mala fábrica en las alcantarillas y falta de puentes; incluso consideraba necesario construir *ex novo* un puente para sustituir a otro casi arruinado que había cerca de La Luisiana por importe de 160.000 reales. Las obras no tardaron en ejecutarse, haciendo posible que en diciembre 1789 solo quedara pendiente entre Écija y Carmona el arreglo un trozo de unas tres leguas que se iniciaban a una legua de La Luisiana en dirección a Sevilla², y que Antonio Ponz, a principios de los años noventa, informe del buen estado de la carretera entre Córdoba y

² Centro Geográfico del Ejército (Madrid), Ar.E-T.1-C.1-23(1).

Écija y que no señale que el tramo que discurría por la feligresía de La Luisiana estuviera en mal estado (Jurado Sánchez, 1988, pp. 63-66).

No obstante, a pesar de que en 1790 Floridablanca mandó hacer unos planos de la carretera de Andalucía que se había abierto hasta Cádiz, probando que salvo lugares puntuales que quedaron por mejorar el camino podía darse por finalizado, lo cierto es que tampoco en esta ocasión los arreglos fueron de mejor factura. En pocos años su recorrido volvía a mostrar al viajero numerosos desperfectos e incomodidades, como lo demuestra un testimonio de febrero de 1797 debido a Leandro Fernández de Moratín. El escritor sostuvo entonces que la mayor parte de este camino era malo, lleno de rodeos, sin fosos a los lados, sin elevación y sin muros que formaran la capa para la piedra; por lo que siempre necesitaría composturas y difícilmente podría quedar bien alguna vez (Arbáizar González, 1993, pp. 97 y 195).

Fig. 1. Detalle de un mapa geográfico de España en 1789. En amarillo los caminos nuevos concluidos



Fuente: Centro Geográfico del Ejército (Madrid), Ar.E-T.1-C.1-23(1).

3. Una reparación a comienzos del siglo XIX: la intervención de 1802 en La Luisiana

El deterioro del camino real a su paso por Andalucía no se frenó en los últimos años del siglo XVIII. La Guerra anglo-española, que se extendió desde 1796 hasta 1802 y que había sido precedida por la Guerra de la Convención contra la República Francesa entre 1793 y 1795, no facilitaba el promover obras tan costosas, pues los escasos recursos disponibles se verían muy afectados por las continuas exacciones y contribuciones solicitadas por el Estado. Tanto es así que el elevado déficit y las urgentes necesidades financieras llevaron a Carlos IV a impulsar, a partir de septiembre de 1798, la primera desamortización con los bienes de los cinco colegios mayores, los bienes aún no enajenados de los jesuitas y los bienes fondos de hospitales, hospicios, casas de reclusión y de misericordia, cofradías, obras pías y patronatos de legos (Merino Navarro, 1986). Así pues, las labores de mantenimiento en esta etapa prácticamente desaparecieron.

A comienzos del siglo XIX, los desperfectos eran tales que viajar en época de lluvias se convirtió en toda una odisea. El viajero Wilhelm Humboldt, hermano del célebre geógrafo Alexander Humboldt, nos dice que a comienzos de 1800 se rompió el eje del coche en el que viajaba junto a su mujer cuando pasaban por Pedro Abad (Córdoba) y que, solo unas decenas de kilómetros más adelante, entre La Carlota y Écija, el carruaje volcó de nuevo con sus ocupantes dentro. El temor a un nuevo percance llevó a parte de los ocupantes a apearse y seguir el camino a pie, hundiéndose en el barro hasta el tobillo y a menudo aún más. Una de las mujeres tuvo incluso que quitarse los zapatos y seguir descalza, mientras que la mujer de Humboldt cabalgaba por delante con otro miembro del grupo. No es raro, pues, que Humboldt afirmara que el camino entre Córdoba y Sevilla era tan malo que no había encontrado otro igual o peor, especialmente el tramo que se extendía justo antes de llegar a Carmona (Plaza Orellana, 2008, pp. 45-46).

Ciertamente, los arreglos eran muy necesarios pero lo más urgente tuvo siempre prioridad sobre ellos. Buena prueba de esto la encontramos en la población que aquí nos ocupa, donde a pesar del mal estado del camino real se consideró más urgente realizar otras obras por valor de 7.550 reales y 8 maravedíes en el año

1800. Una urgencia en la que quizá pudo incidir el deseo de evitar un deterioro mayor en esos inmuebles si no se actuaba con celeridad. Al tratarse de una jurisdicción promovida por la Real Hacienda, esta asumía el coste de la construcción y mantenimiento de los edificios públicos, así como de todos los particulares de su propiedad. El necesario arreglo de varias casas en el mes de marzo de ese año, en las que residían miembros de la administración como parte de su salario o que estaban arrendadas a los vecinos, supuso un desembolso de 5.211 reales y 25 maravedíes, cifra que se incrementó con otros 2.758 reales y 17 maravedíes correspondientes al coste en el que se había tasado la construcción de una cárcel para esta nueva población³.

Por tanto, hasta 1802 no se estuvo en disposición de proceder a la subasta pública, en los estrados del palacio de la Subdelegación de las Nuevas Poblaciones de Andalucía, de las obras correspondientes al arreglo del camino real a su paso por el núcleo urbano de La Luisiana por el importe de 19.900 reales de vellón. Las condiciones, al parecer, fueron muy detalladas y se fijaba la condición de que toda la obra debía ejecutarse con arreglo a la certificación emitida por el arquitecto Simón de Salazar y Godoy, vecino de Écija; el cual, además, debía firmar todas las papeletas que los encargados de la obra pretendiesen cobrar en la tesorería de las nuevas colonias. Resultó ganadora la propuesta realizada por Nicolás Blondon, Ignacio González, Diego Santiago Hidalgo y Francisco Hidalgo, todos colonos de La Luisiana, los cuales otorgaron la correspondiente escritura de obligación para dicho arreglo en 7 de febrero de ese mismo año, acción que les permitió disponer de un adelanto de 4.000 reales para comenzar las obras. La intervención debía estar completamente finalizada antes del 30 de junio y recibir el visto bueno del mencionado arquitecto, pero los adjudicatarios imprimieron tal ritmo a las obras que pudo estar completamente acabada, con la conformidad de Salazar y Godoy, a mediados del mes de marzo⁴.

El arreglo de este tramo del camino que nos ocupa se ajusta a la práctica habitual, con algunas diferencias puntuales, que nos describe Santos Madrazo

³ Archivo Notarial de Posadas, Córdoba (en adelante ANPO), *La Carlota*, Escribano Juan Vázquez, prot. 956, año 1800, s.f.

⁴ ANPO, *La Carlota*, Escribano José Teodoro de Algaba, prot. 900, año 1802, s.f.

(1984, pp. 194-195) para las intervenciones en el camino real. En primer lugar, el firme del camino exigía una explanación, en cuyos laterales se colocaban dos líneas paralelas de piedras maestras para que marcaran el rumbo del camino y sus caras superiores el plano y rasante del mismo. Sobre esa caja abierta se disponía un cimientado de piedras sentadas sobre sus caras mayores para impedir la penetración de las ruedas sobre el terreno y para aumentar su consistencia. Esta primera capa se uniformaba metiendo otras piedras en los resquicios. Encima se echaba tierra ligera y bien apisonada y, sobre esta, piedras reducidas a un tamaño de 7 a 9 centímetros con mazas y cubiertas con arena o tierra. A fin de evitar la formación de charcos, al camino se le daba un bombeo que hacía que el centro se levantara unos 27 centímetros (un pie) más que las orillas.

En cualquier caso, analicemos la intervención concreta que aquí nos ocupa para comprobar hasta qué punto se ajustó o no a ese modelo teórico general. Aunque solo se extendió por 770 varas (unos 640 metros), de lo que resulta una considerable inversión de casi 26 reales por cada una de ellas, se pueden distinguir tres modos diferentes de actuar en otros tantos tramos. El más extenso, de 440 varas, se correspondía a la travesía urbana de La Luisiana y se estableció que en las 400 de la calle Arrecife se arreglasen las doce varas de ancho que esta tenía echando un medio recargo de medio pie de grueso con arena menuda. Sin duda, el hecho de ser una calle de constante tránsito por los vecinos facilitaba los arreglos puntuales y, por tanto, una mejor conservación, de ahí la escasa entidad de la intervención de 1802.

No ocurrió lo mismo, en cambio, con los accesos a la localidad. Cien varas de la entrada desde Écija y otras ochenta de la vía que daba acceso desde Sevilla tendrían una anchura de ocho varas y se repararían con un recargo de un pie de grueso, con cascajo o guijo, y encima su capa de arena de medio pie de grueso. Es decir, un firme de pie y medio de altura, que nos habla de la nada despreciable cifra de unos cuarenta centímetros. La obra de mayor envergadura, sin embargo, la encontramos en las 150 varas que se encontraban a continuación de las cien que ya hemos mencionado que daban acceso a La Luisiana desde Écija. La inclinación del terreno requería obras que fueran más allá de extender una fina capa de materiales, algo que viene a ratificar lo que afirmaba Fernández de

Moratín, y de darles la altura de un pie de bombeo para que las aguas no se estancasen.

La anchura del camino en toda esa longitud también sería de ocho varas, pero en su lado izquierdo se formaría, con cal y cascajo, una pared de cincuenta varas de longitud con la altura necesaria para sujetar los materiales, la cual se completaría con un refuerzo de tierra pisada en la parte opuesta del camino que impidiese el que los carruajes pudieran volcar. Concluida la pared, en toda la extensión de este tramo se echaría media vara de piedras gruesas, sobre las que iría un tercio de vara de cascajo y guijo grueso y que se remataría con una capa de arena gruesa “para suavizar el camino”. De este modo, el grosor de los materiales alcanzaba sobradamente los 70 centímetros de altura, proporcionando un firme de bastante calidad para el tránsito.

Esta intervención que acabamos de analizar en el camino real, seguramente acompañada, en esos mismos años, de otras en los puntos que mostraran un peor estado de conservación, facilitó nuevamente las opiniones favorables de quienes lo transitaron. En 1808, por ejemplo, Alexandre Laborde se refiere al camino real en las proximidades de La Carlota calificándolo como “excelente carretera” (López Ontiveros, 1996, pp. 27-28), y así permanecería hasta que los sucesos de la Guerra de la Independencia nuevamente afectaron a su conservación.

4. Conclusiones

Una vez analizados los principales rasgos de la intervención realizada durante primera mitad de 1802 en el camino real a su paso por la colonia carolina de La Luisiana estamos en disposición de ofrecer al lector algunas conclusiones generales de esta investigación. En primer lugar, constatamos que los arreglos realizados en el camino real de Andalucía en el siglo XVIII se limitaron, como manifiesta la historiografía existente, a intervenciones muy superficiales orientadas a facilitar la circulación de vehículos y personas tanto en las estaciones secas como en las lluviosas. No obstante, la escasa entidad de la obra acometida hacía necesarias nuevas intervenciones cada cierto tiempo, tan escaso que parece ir más allá de una década. En segundo lugar, comprobamos

a través del caso analizado que esas actuaciones contaban con la supervisión y el estricto control de la administración central a través de sus delegados, como lo prueba que el plan de las obras a realizar, su supervisión y el visto bueno final fueran prerrogativa de un arquitecto.

Finalmente, en tercer y último lugar, hemos podido comprobar que los procedimientos seguidos para el arreglo de los tramos en los que se intervino en La Luisiana muestran gran similitud con los constatados por la historiografía que trata sobre las obras públicas en esta época. Las obras se limitan a resolver las necesidades básicas que muestra el camino real en su recorrido, de ahí que la intervención estudiada vaya desde actuaciones con un grosor de unos pocos centímetros a otras con unos setenta centímetros y un sistema de antepechos para soportar la calzada.

Bibliografía

Arbáizar González, S. *et alii* (1993). *El Camino de Andalucía. Itinerarios históricos entre la Meseta y el Valle del Guadalquivir*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente.

Jurado Sánchez, J. (1988). *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*. Córdoba: Universidad de Córdoba.

Jurado Sánchez, J. (1995). La red postal de Andalucía en el siglo XVIII. En Bahamonde Magro, A., Martínez Lorente, G. y Otero Carvajal, L.E. (eds), *Las comunicaciones entre Europa y América: 1500-1993. Actas del I Congreso Internacional de Comunicaciones* (pp. 99-111). Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Hamer Flores, A. y Pérez Fernández, F.J. (2019). Reformas y mejoras en el servicio de postas entre Madrid y Cádiz: el caso de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía. *Stvdia Historica. Historia Moderna*, vol. 41, nº 1, pp. 379-405.

López Ontiveros, A. (1996). *Sierra Morena y las poblaciones carolinas: su significado en la literatura viajera de los siglos XVIII y XIX*. Córdoba: Universidad de Córdoba.

- Madrazo Madrazo, S. (1984). *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*. Madrid: Turner, 2 vols.
- Merino Navarro, J.P. (1986). Hacienda, deuda pública y desamortización con Carlos IV. En Alonso Romero, M.P. *et alii* (eds.), *Desamortización y deuda pública* (pp. 727-740). Madrid: Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, vol. 2.
- Plaza Orellana, R. (2008). *Los caminos de Andalucía. Memorias de los viajeros del siglo XVIII*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Swinburne, H. (1779). *Travels through Spain in the years 1775 and 1776, in which several monuments of roman and moorish architecture are illustrated by accurate drawings taken on the spot*. London: Printed for P. Elmsly.