



## Camino y carreteras en el siglo de la Ilustración

# Pensando en el transporte

*Pepa Martín Mora*

**El siglo XVIII se inicia con la guerra de Sucesión, coincidiendo con el fin del reinado de los Austrias y la llegada de la dinastía de los Borbones, un hecho que determinará cambios de importancia en la historia de España y que afectarán también muy singularmente a la política caminera. La planificación y, sobre todo, la construcción de una primera red radial de carreteras, pensada para adecuarse a las necesidades de transporte de la época, toman por primera vez un definitivo impulso.**

**T**ras la muerte del rey Carlos II, con quien se extingue la dinastía de los Austrias en nuestro país, le sucede en el trono Felipe V, lo que supone el inicio de un nuevo rumbo histórico, con los Borbones al frente de los destinos del país. Este hecho favorecerá casi de inmediato la apertura de nuestra sociedad a las nuevas ideas ilustradas, si bien, y a diferencia de lo ocurrido en la vecina Francia, aquí se caracterizará por un mayor intervencionismo y protagonismo del Estado en la actividad económica. De esta forma, se inicia un periodo de políticas reformistas durante el cual se impulsa la industrialización, la supresión de aduanas interiores, la reforma de la Real Hacienda, y la instauración de un nuevo programa de armamento naval o la construcción de importantes obras civiles, entre ellas las nuevas carreteras.

Esta última no es una necesidad banal. Las vías de comunicación por aquel entonces eran muy precarias, los caminos eran de herradura, transitables para las caballerías pero no para los carros, lo que los convertía en impracticables durante buena parte del año, y no había transporte fluvial porque los ríos discontinuos que atraviesan la península apenas permiten la navegación en muy cortos tramos. Esta circunstancia la sufrió personalmente el monarca a

su llegada a España, en 1700, ya que tardó en su viaje desde Irún a Madrid un total de 17 días y, cuando un año después se casó en Barcelona con María Luisa de Saboya, empleó otros 23 días en recorrer la distancia entre la capital y la ciudad condal, datos que revelan las malas condiciones de los caminos en esa época.

A la vista de esa situación, los Borbones inician la reforma de las calzadas de la mano del servicio de Correos, que la Corona había asumido en 1716, con el objetivo de adecuar las carreteras a la estructura centralizada del Estado y reforzar las comunicaciones para satisfacer los tránsitos que el comercio y la agricultura demandaban, tomando como referencia la red de las carreras de postas, que será el precedente de la Red General de Carreteras.

Cada una de las postas estaba constituida por un conjunto de caballerías prevenidas en los caminos principales y a distancias convenientes, para que los correos y los viajeros pudieran cambiar de montura y seguir viaje sin tener que detenerse a que descansaran los animales que llegaban fatigados. Entonces era la única forma de viajar con rapidez por España.

El Reglamento General para la Dirección y Gobierno de los Oficios de Correo Mayor y Postas de España, que se publica en 1720, define esta Red de Postas con estructura radial y epicentro en Madrid. Sumaba 1.019 leguas, lo que equivaldría aproxima-

---

damente a 5.700 kilómetros, y 274 postas, y su carácter era administrativo, ya que se había creado para enviar y recibir las órdenes e informaciones de la Corte. Los particulares necesitaban una licencia previa del Correo Mayor en Madrid y de los administradores de estafetas en el resto de ciudades, para seguir algunos de los itinerarios en las condiciones que establecían los Reglamentos correspondientes, y había que abonar 20 reales de plata, que equivalían a 40 reales de vellón.

Partía de Madrid hacia Bayona por Irún y Pamplona; a Barcelona y a Perpiñán; a Valencia, a Murcia y a Cartagena; a Cádiz; a Badajoz; a Salamanca y a Ciudad Rodrigo; a A Coruña y a Santiago; y a Ourense y Pontevedra. La red se completaba con una carrera paralela al litoral mediterráneo desde Barcelona hasta Alicante, con un ramal hacia Denia y otro hacia Teruel, así como con otra paralela a la frontera portuguesa que iba desde Benavente, pasando por Zamora y Salamanca, hasta Badajoz.

Como novedad, también en el primer cuarto de siglo se crea, a través de la Instrucción de Intendentes, el Cuerpo de Ingenieros del Ejército, a quienes se encarga elaborar un estudio del territorio que detalle los caminos existentes y las intervenciones necesarias para mejorarlos o bien para construir otros nuevos, así como de los puentes, y se les dan instrucciones sobre el procedimiento a seguir en la confección de mapas y obras. La responsabilidad de este cuerpo recae en el ingeniero general Jorge Próspero de Verboom, a quien Felipe V pidió que se trasladara desde Flandes para asumir el puesto en plena Guerra de Sucesión.

Finalmente, apenas se emprenden obras que añadan a las vías de comunicación en estos primeros años del siglo XVIII, más allá de la finalización del puente de Toledo, en Madrid, en 1724. Así consta en la primera Memoria de la Dirección General de Obras Públicas, de 1756, que dice que a mediados del siglo XVIII las únicas obras que se habían hecho en los caminos naturales eran las mejoras de algún paso difícil y la construcción de puentes, muchos de ellos de madera, en los principales ríos.

## () Primeras carreteras

Es en el reinado de Fernando VI cuando se construyen los llamados caminos carreteriles, que por sus características pueden calificarse como las primeras carreteras, aunque como tales no hayan existido hasta el siglo XX: aparece el revestimiento del firme y por ellos podían circular los carros y los vehículos de cuatro ruedas.

Las exigencias de velocidad ponen de manifiesto la necesidad de hacer los caminos con firmes que

---

permitan una rodadura rápida y segura, y con unas condiciones más estrictas en cuanto a trazado en planta y en perfil, teniendo en cuenta que los caminos antiguos, los llamados de herradura, no permitían un transporte rápido ni eficaz.

El Tratado Legal y Político de Caminos Públicos y Posadas, de 1755, habla del uso del alpechín amasado con tierra desmenuzada y hecha polvo, una mezcla que se apisonaba y allanaba con un cilindro, rociándola de nuevo con este material “para conseguir un terreno fuerte”, según dice el texto.

La memoria de la Dirección General de Obras Públicas recoge que las primeras carreteras datan de 1749, coincidiendo con la construcción de la de Reinosa a Santander; algunos tramos de la carretera de Guadarrama, como el paso del puerto hasta El Espinar; el paso de Despeñaperros, o el camino nuevo de Aranjuez. Hacia el último cuarto de siglo la red de carreteras sumaba 12.500 kilómetros de caminos, pero la mayor parte de ellos eran viejos, tan antiguos como el Camino de la Plata o el Camino de Santiago de francés.

Es el ministro Patiño quien, en 1730, promueve la construcción de la carretera de Reinosa con la intención de que el comercio de lanas procedente de Burgos transitara por Castilla, y así asegurar el cobro por la Hacienda de los derechos de exportación, un ingreso que el fisco perdía al realizarse por Bilbao, ya que las provincias vascas y Navarra estaban exentas de aranceles. De paso se facilitaría el suministro de madera para la construcción de barcos al Real Astillero de Guarnizo, junto a Santander.

La ejecución se adjudica a Marcos de Vierna, que participó en muchas de las obras de las carreteras del siglo XVIII, bajo la dirección técnica de los ingenieros militares Rodolphem Stölinger y Vrerich. En su construcción trabajaron más de 600 obreros, muchos de ellos soldados, que terminaron la carretera en 1753, año en la que entra en servicio.

Respecto a los detalles técnicos, Vierna describe la carretera como de seis toesas de ancho en los tramos rectos (la toesa, antigua unidad de medida francesa, equivalía a poco más de 1,9 m), y en los curvos con sobreancho de casi otras dos, la anchura normal del camino era de unos 12 m. Para su construcción se excavó en todo el trazado hasta llegar al terreno firme, colocando en sus márgenes una pared de losas de tres pies de rey de altura, y en la caja formada por el firme y estas losas se colocaba primero una cama de piedra gruesa, sobre esta otra de piedra menuda que se convertía en cascajo y que encajaba sobre el primer lecho, y así hasta que se completaba el perfil, al que se daba forma de lomo con bombeo hacia los laterales para facilitar la evacuación del agua por la cuneta.

Posteriormente, en 1775, se produjeron unas lluvias torrenciales que provocaron efectos catastróficos en esta carretera, especialmente en el tramo de Buelna. Se construyeron entonces puentes de madera para poder seguir dando servicio en el tramo que unía esta localidad con Reinosa, pero en la parte que la unía con Santander los destrozos dificultaron las comunicaciones, especialmente en la zona del puente de Cartes.

No se empezó a reparar hasta 1787, bajo la administración del consulado de Santander; a cuya institución encargó Floridablanca tanto el cobro de los peajes como la realización a su costa de las obras, y se aprovechó para prolongar la carretera cuatro leguas y media hasta Quintanilla, dadas las ventajas que el camino ofrecía para el comercio con América.

En cuanto a la construcción del paso del puerto de Guadarrama, en la actual carretera de A Coruña, que llega hasta el Espinar, en Segovia, coincidió en el tiempo con la de Reinosa. Su longitud no es muy

grande, pero además de que fue una obra muy difícil de ejecutar, su entrada en servicio tuvo una gran trascendencia económica al permitir la conducción a Madrid de los granos de trigo de Castilla La Vieja en carros.

## () Política caminera

Ambas obras, junto con la creación del cargo de superintendente general de Correos, Postas y Estafetas, en 1747, a través de una Real Cédula, son una buena muestra de que los Borbones asumen como prioritaria la política caminera del Estado, que pasa por la ejecución y explotación de los caminos principales así como la reparación de los ya existentes. En este nuevo cargo, que sustituye al de maestro mayor de Hostes, Postas y Correos, recae la responsabilidad de la reparación de los caminos antiguos o la apertura de los nuevos, además de la señalización, mientras que los intendentes corregidores

### *Tipos de vehículos*

*En el siglo XVIII los viajes a pie son la forma generalizada de viajar del pueblo llano, que era la mayor parte de la población y que solía desplazarse en las migraciones de temporada para realizar faenas agrícolas específicas. El viaje sobre una caballería está reservado a las personas con alguna posición, ya que, al margen del coste de alquilar o tener en propiedad un caballo o una mula, no podían utilizar los establecimientos benéficos de la Iglesia.*

*Para el transporte de personas también estaba la litera, un vehículo con varas laterales transportada por caballerías, una delante y otra detrás, en la que el viajero o viajeros iban sentados, modo que cae en desuso en el siglo XVIII al sustituirse por los coches y carrozas, gracias a que mejora la suspensión de estos vehículos, primero con correones y sopandas, y luego con ballestas de acero.*

*Los más sencillos eran los volantes o calesines, que es una calesa ligera sin capota tirada por una caballería; las calesas, que es un carruaje de dos ruedas con limoneras o varas, con caja abierta por delante, dos asientos y capota de vaquea, tirada por una o dos caballerías, y los coches de colleras, con cuatro ruedas y cuatro asientos con un tiro formado por seis mulas aparejadas de dos en dos, conducidas por un mayoral y por un cuidador.*

*Más grandes eran las galeras, que servían tanto para el transporte de personas como de mercancías, y que se considera, en su concepción de transporte, el antecedente de los trenes mixtos de la época del ferrocarril. En una Real Cédula de 1740 se establece que las galeras de seis mulas podían llevar 80 arrobas de carga –unos 920 kilos–, y las de cuatro*

*mulas, 60 arrobas de carga –aproximadamente unos 690 kilogramos–.*

*Estaban acondicionadas con bancos y un toldo para resguardo de los viajeros, que solían ser estudiantes, empleados y gente de modesta condición, ya que tenían un coste moderado y ofrecía mayor seguridad en el camino. Se solía colocar la carga en la parte interior, y encima de ellas los baúles que formaban las hileras de asientos.*

*Los transportes de mercancías se hacían a lomo: se calcula que había en el siglo XVIII unas 142.000 bestias de carga, entre mulos y mulas, consideradas caballerías mayores, así como asnos, caballerías menores. El uso de caballos para acarrear mercancías estaba prohibido, según se recoge en una disposición de 1709 de Felipe V, titulada Prohibición de aparejos redondos en los caballos y de trajinar con ellos.*

*También había carros tradicionales, se calcula que unos 14.000 transitando por las carreteras y caminos, agrupados en la Cabaña Real de Carreteros. El poder real aseguraba y otorgaba un conjunto de franquicias, privilegios y beneficios que permitían transitar a carros y carretas de un extremo a otro del país.*

*En 1769 se fundó el primer servicio regular de diligencias, bajo los auspicios de Floridablanca, entre Madrid y los caminos reales, y algo más tarde, en 1771, para Madrid y Cádiz; pero no fueron una realidad hasta 1788, año en el que también se puso una diligencia desde la Corte a Bayona por Valladolid. Surgieron así empresas con un gran número de carros, y llegó a haber una madrileña, Ringrose, que llegó a disponer de más de 100.*

---

serán los funcionarios a quienes corresponda ejecutar esta política en las provincias.

El desarrollo de la nueva política de carreteras implica muchas novedades, como la introducción de la nomenclatura para diferenciar las rutas, la fijación de trazados y la diversidad de actuaciones, la inspección regular a cargo de ingenieros, la aparición de una cartografía o inventario asociado a una estadística rutera y, lo más importante, una financiación regular en respuesta a una demanda económica y política. También delega la seguridad de los caminos en el superintendente, que a su vez ordena a los alcaldes cumplan con sus encargos, y las ordenanzas, destinadas a restringir en lo posible el cobro de derechos de portazgos, pontazgos y peajes, porque perjudican la libertad de circulación de los caminos.

Sin embargo, pese a este intento por impulsar la política caminera del país, son muchos los factores que frenan la expansión de la red de carreteras. Entre ellos, la escasez de ingenieros; la falta de información homogénea de la red, pues tampoco hay un plan general de equipamiento sino por el contrario de privilegiar a ciertas rutas; a ellos se suman la monumentalidad y la naturaleza administrativa, que priman sobre la función económica. También la cartografía sufre la carencia de datos topográficos, ya que no hay un mapa moderno de España, por lo que la clasificación y tipificación con las características de las rutas es casi siempre tardía.

Este estado de cosas se prolonga hasta bien avanzado el siglo XVIII, cuando se publica en 1755 el *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas*, de Tomás M. Fernández de Mesa, que recoge el discurso intelectual sobre cómo hacer los caminos, cómo financiarlos, cómo explotarlos y cómo conservarlos. Es el antecedente teórico de la nueva política de las obras públicas que se inicia con Fernando VI en el trono, en cuyo reinado el Estado construye las primeras carreteras, siendo la primera obra publicada en España dedicada específicamente a las infraestructuras viarias.

Su obra define qué son los caminos y establece sus clases por importancia jerárquica (los reales, que son los principales, y los vecinales, que son los secundarios), y por sus características técnicas (carreteros, por los que pasan coches, de herradura, para transitar a caballo, empedrados, o de tierra), y habla de la financiación de su construcción, al afirmar que debe ser del rey quien asuma el coste. Precisamente la situación financiera del Estado mejoró durante el reinado de Fernando VI, gracias sobre todo a la buena administración del marqués de la Ensenada, que puso orden en los pagos de tesorería.

---

En el Tratado se apuesta por el modelo de calzada romana, si bien se afirma que, ante su alto coste, bastaría con que al menos se utilizara esta técnica en los considerados como reales, para los que se establece el ancho mínimo de 28 pies, dejando en 12 pies la anchura exigible para el resto de caminos públicos. Se postula también que sean elevados, en terraplén, para dotarles de seguridad y para evitar que se inunden, advirtiendo igualmente sobre la necesidad de que los caminos sean rectos para unir el origen y el destino, porque así “podrían disminuirse en casi una mitad las distancias desde Madrid a las principales ciudades.” El Tratado de Fernández de Mesa advierte, por último, sobre la necesidad de realizar una buena programación de los caminos a construir.

## () Real Decreto de 1761

No será hasta 1761, ya en la época de Carlos III, con quien llega al poder una nueva hornada de sobresalientes ilustrados, cuando este impulso a la red de carreteras se concrete. En este sentido, será todo un hito la publicación de un nuevo Real Decreto, promovido por el irlandés Bernardo Ward, que plantea la problemática de las comunicaciones viarias en el contexto general de la política del Estado. Expedido para “hacer caminos rectos y sólidos en España,” es la primera disposición similar a un plan general de carreteras. Su elaboración atiende el objetivo de facilitar el comercio entre las diferentes regiones, y se puede considerar como el origen de la planificación viaria moderna en nuestro país. Anteriormente, los caminos se construían de acuerdo con la Instrucción de Intendentes del año 1718 y la Ordenanza de Intendentes y Corregidores del año 1749.

En el Decreto se da prioridad, partiendo de Madrid, a la construcción de las carreteras de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia, consignando el rey 250.000 reales mensuales para las tres primeras y costeándose la última con el sobrante del 8 por ciento que se cobraba a la ciudad del Turia, hasta que se terminaran las obras. Para que la Corona pudiera financiar los caminos se reservó la tasa de la sal, producto al que se impuso durante diez años un sobreprecio de dos reales de vellón sobre la fanega, con el que se consiguió un monto total de tres millones de reales.

La programación de carreteras de este monarca se debe sobre todo a Bernardo Ward, un irlandés que trabajaba al servicio de la Corona y fue designado ministro de la Real Junta de Comercio y Moneda y director de la Real Fábrica de Cristales de San Ildefonso. En 1750 Fernando VI le envió al ex-

tranjero para estudiar las soluciones que en esta materia habían adoptado otros países, evidenciando que el atraso de España procedía de la falta de comunicaciones entre unas provincias y otras y respecto al interior del Reino.

Redactó su obra magna, llamada Proyecto Económico, publicada en 1762, con las tesis que previamente recogió en este Real Decreto, en el que propone la construcción de caminos aptos para el transporte sobre ruedas para suplir la falta de ríos navegables y canales en España. Programa las seis carreteras radiales básicas que aún están vigentes, y que coinciden con las llamadas carreras de postas que ya existían en 1720.

Dice textualmente que “necesita España de seis caminos grandes, desde Madrid a La Coruña, a Badajoz, a Cádiz, a Alicante y a La Raya de Francia, así por la parte de Bayona como por la parte de Perpiñán, y éstos se deben sacar al mismo tiempo para varios puertos de mar y otras ciudades principales, uno del de La Coruña para Santander, que es el más esencial y urgente en el día, otro para Zamora hasta Ciudad Rodrigo, del de Cádiz, otro para Granada y

así todos los demás.” La Corona financió esta red radial, dejando a los municipios las redes comarcales y regionales.

Coincidiendo con la entrada en vigor del Real Decreto, se publica el Itinerario de las Carreras de Posta dentro y fuera del Reino, de Pedro Rodríguez de Campomanes, que contiene un nuevo repertorio de la red, en el que se asegura que sumando a las carreras de postas de 1720 un total de 1.019 leguas y 274 postas, que son las ampliaciones que refleja el itinerario, había en 1761 un total de 1.453 leguas con 400 postas, unos 8.125 kilómetros con una distancia media entre cada dos postas consecutivas del orden de 3,6 leguas, es decir, 20,5 kilómetros. La obra contiene también una reseña histórica de lo legislado en el ramo, y una guía con indicación de los caminos rectos y transversales por orden alfabético, los itinerarios y distancias entre los pueblos de Europa, y las tarifas que se pagaban en las diversas rutas.

También a finales de 1761 se promulga un Reglamento e Instrucción para fijar nuevamente la organización y procedimientos a emplear en las carreteras, inspirado por Esquilache, que había sido nombrado por Carlos III superintendente general de Caminos, pasando a ser el responsable de la ejecución del plan de caminos reales.

Posteriormente, una Real Cédula de 1762 establece que para la conservación de los caminos generales se deben usar carros de llanta ancha y lisa con tres pulgadas de huella cuando menos, y que si transitasen carros de llanta estrecha se les obligará a pagar el doble de portazgo. Las reparaciones menores debían ir a cargo de los pueblos en sus términos respectivos, y las de mayor importancia, con el producto de los portazgos, y si no los hubiera, con los arbitrios concedidos para la carretera.

## Los caminos reales

En esta época se terminaron los caminos a los sitios reales, primero el camino de Aranjuez, y luego los de El Pardo y El Escorial, también quedan listos el camino de Madrid al puerto de Guadarrama, el puente de Segovia, la carretera de Castilla por Arava y las Rozas, así como los puentes de Retamar, Guadarrama y San Rafael, asegurando el acceso con carros de los granos y demás suministros desde Castilla la Vieja a la Villa y Corte, todos ellos recogidos en la edición de 1775 del Itinerario de Matías Escribano. Villanueva, el arquitecto que construyó el Museo del Prado, dirigió algunas de esas obras, como los caminos de Madrid a Aranjuez y La Granja, al margen de las carreteras de Cataluña y de Valencia.

### Primer mapa de carreteras

*Es en el siglo XVIII cuando se publica el primer mapa de carreteras de España, elaborado entre 1739 y 1743 por los jesuitas Carlos Martínez y Claudio de la Vega, profesores del Colegio Imperial de Madrid, que lo realizan por encargo del marqués de la Ensenada. Para trazarlo se sirvieron de datos astronómicos y utilizaron las técnicas cartográficas más modernas hasta el momento, aunque está basado en un trabajo mínimo de campo.*

*En él aparece representado el territorio peninsular, excepto Galicia, León, y Castilla la Vieja, debido a que en esos territorios no se habían realizado las operaciones geométricas necesarias, aunque sí incluía Ávila y Logroño, pero pese a esa carencia, es la mejor representación cartográfica realizada hasta esa fecha, además de la Guía de Caminos de Pedro Pontón, de 1705.*

*Está dividido en 36 hojas de 36 por 37 centímetros con una escala gráfica equivalente a 1:445.866. Las carreteras aparecen representadas en líneas finas de color rojo y negro, además de signos para indicar la ubicación de plazas, molinos, puentes, pasos de barcas, y murallas. También están indicadas las fronteras de los reinos y provincias, y en Andalucía las de los obispados.*

*Curiosamente, esta impresionante obra cartográfica estuvo abandonada hasta 1904, año en el que se integró en los fondos de la Real Sociedad Geográfica, y actualmente está expuesta en la Biblioteca Nacional.*

---

En cuanto a sus características constructivas, los llamados caminos reales, a su paso por las aldeas y pueblos, se debían empedrar con la mayor firmeza y precaución, dirigiendo las aguas por medio de la calle. Los empedrados eran de piedras de cantera sin desbatar o con piedras de cantera escogidas y puestas en plano, sin la profundidad de las sucesivas capas que tenían los firmes romanos. El ancho de estos caminos no se hizo con criterios definidos, por ejemplo, el de Galicia, que era de unos ocho metros, no tenía el mismo ancho que el resto de los tramos. Esto se debió a la mentalidad práctica de los ingenieros, que buscaron aún en los pasos difíciles que fuera posible el cruce de dos carruajes doblando los anchos de los caminos medievales.

También corresponden a estos años muchos de los caminos de Vizcaya, Guipúzcoa, Álava y Navarra, que se ejecutaron como respuesta a la construcción de la carretera de Reinosa a Santander a cargo de la Hacienda Real, para asegurar la competitividad de los puertos marítimos vascos y guipuzcoanos. En 1776 estaba terminado el camino desde Orduña a Pancorbo, así como los de Oiarmendi, río Deva, Elgóibar, Eibar y puerto de Kanpazar, cerca de Elorrio.

A partir de 1763 y pese a una rebaja de los aranceles en las carretas de lana, que vuelven a pagar 4 reales en lugar de 6, se incrementa la recaudación de los peajes, que asciende a más de 60.000 reales al año, lo que viene a demostrar el aumento de los tráficos.

Otra disposición importante en este periodo es la Real Resolución de 16 de enero de 1769, que establece que cada legua tenga ocho mil varas castellanas de Burgos; son las llamadas leguas carolinas o de veinticuatro mil pies, que equivalen a 6,687 kilómetros. Se determina también que las leguas para cada camino se cuenten desde Madrid y que se señalen las distancias con pilas altas de piedra esculpidas en números romanos. Y asimismo se propugna, como primer reglamento de conservación de carreteras, la Ordenanza para la conservación del Puente Real de Jarama, construido desde el Real Sitio de Aranjuez a Madrid, que tuvo un amplio ámbito de aplicación ya que se extendió a la práctica totalidad de los caminos reales.

## **(O) Floridablanca**

La llegada del ministro Floridablanca significará realmente el momento de esplendor respecto a la construcción de obras públicas en el siglo XVIII, muchas de cuyas realizaciones merecieron el elogio de los ilustres viajeros de la época, tanto españoles como extranjeros. Ponz y Jovellanos entre los pri-

meros, y Bourgoing y Townsed entre los segundos. No obstante, tuvieron también sus críticas, en especial las de los primeros ingenieros de caminos del siglo XIX, como Agustín de Bethancourt, ya que en su época muchos de los caminos que se construyeron con este ministro estaban ya intransitables.

No obstante conviene recordar que, en 1778, Floridablanca intenta impulsar la construcción de nuevos caminos y poner las bases para su conservación futura con la promulgación de la Instrucción para el Reconocimiento y Alineación de los Caminos. Esta norma supone un cambio fundamental por lo que se refiere al trazado de los nuevos caminos reales, ya que establece que aunque se ha de procurar que el camino vaya recto, este no debe ser el objetivo si para conseguirlo “se ocasionan dispendios considerables”. De esta forma, el camino antiguo se convierte en la base del nuevo trazado, los caminos dejan de ser rectos y sólidos, y más sobrios que en épocas anteriores.

El ministro de Carlos III agrega la Superintendencia General de Caminos y Posadas a la de Correos

### **Guía de Caminos**

*Según el Itinerario Español o Guía de Caminos que Matías Escribano publicó en 1788, para viajar desde Madrid a las ciudades o villas más importantes de España, para ir de unas ciudades a otras e incluso, para ir a alguna capital europea, los kilómetros de la red caminera de finales del siglo XVIII pueden cuantificarse en unos 25.000 kilómetros.*

*Aparecen en este itinerario la diferenciación entre los caminos de ruedas y los de herradura, también una primera parte que corresponde a los que salen de Madrid, otra segunda que se refiere a los que van de unas ciudades a otras y, por último, una tercera que recoge los caminos de fuera del Reino.*

*Esta guía aporta información muy útil para emprender una marcha ordinaria por los caminos, ya que incluye los lugares para comer y para dormir, que aparecen señalados teniendo en cuenta las jornadas regulares que se emplean en realizar el viaje, así como los pasos de los ríos, si son por barca o por puente, y el paso de los puertos de montaña, lo que permite conocer la continuidad de la infraestructura del camino, de gran importancia para el transporte de mercancías sobre ruedas.*

*Señala también, en definitiva, que las nuevas carreteras del siglo XVIII se construyeron mejorando los caminos de ruedas que ya existían, con lo cual terminaron por coexistir buenos tramos recién acondicionados con otros que no se encontraban en muy buen estado*

---

y Postas, cargo que asume, y se atribuye la responsabilidad para nombrar subdelegados, facultativos y dependientes, para dar las instrucciones generales y particulares sobre la construcción de los caminos, su conservación y mantenimiento, adoptar medidas para mantener la seguridad en el tránsito, así como disponer y utilizar los fondos para ejecutar esta política. Pone bajo su cargo todos los arbitrios destinados a la conservación de caminos, y se autoriza al superintendente a nombrar y separar al personal facultativo y prescribir las respectivas obligaciones de los diferentes funcionarios.

En 1780 se dictan las reglas relativas a los expedientes sobre portazgos y pontazgos, y se dispone que todos los llevadores de estos impuestos debían reparar los puentes, caminos o tránsitos en donde cobraban los derechos. Si los gastos eran considerables se debían suplir con repartimientos entre los pueblos, y para las reparaciones importantes había que presentar presupuesto al corregidor o intendente, remitiéndolo al Consejo Real. Se ordenó también vigilar los portazgos para evitar abusos en el cobro de la tarifa.

En consonancia con el propósito de Carlos III de acabar con el abandono de los caminos, también se promulgan en 1785 dos reales órdenes que declaran la exención en el ramo de obras públicas tanto de los derechos de alcabalas como de los arbitrios impuestos a los materiales y comestibles, facultando a los operarios para abrir canteras, cortar leña y aprovechar los pastos en los terrenos públicos y baldíos en las mismas condiciones que los vecinos de los pueblos, encomendando la conservación y reparación de las travesías de las carreteras principales a los ayuntamientos.

Los resultados conseguidos por Floridablanca en materia de carreteras se recogen en un memorial hasta 1788, después de las críticas que recibió por su gestión, exponiendo sus valiosos trabajos y en él se hace referencia a dos de los caminos cuya construcción aconsejaba Ward, que eran el de Francia por Irún y el de Portugal, cuya inclusión en el programa de carreteras generales estaba autorizada implícitamente en el Real Decreto de 1761.

Como balance hay que reseñar que se construyen en esta época las carreteras de Vitoria a Irún y a Pamplona; la de Bilbao a Pancorbo; las de Madrid a los Reales Sitios; el camino de Madrid a Cádiz casi en su totalidad; el de Madrid a Valencia por Fuente de la Higuera; varias leguas desde Barcelona en los caminos hacia Zaragoza y Valencia; los caminos desde Madrid a los pasos de la sierra del Guadarrama por el alto del León y Somosierra; el tramo de Burgos a Vitoria en la carretera de Irún; varios tramos de las carreteras de Galicia a Extremadura;

---

el tramo de Murcia a Cartagena y el de Lorca a Águilas; la conexión de Antequera con Málaga y Vélez Málaga, y los caminos desde Avilés y Gijón a Oviedo. También los nuevos pasos de Sierra Morena; puerto de La Cadena, en la carretera de Cartagena; el del camino de Málaga desde Antequera, y el de Galicia a partir de Astorga.

Según el Memorial, en los nueve años que Floridablanca estuvo a cargo de la superintendencia se habían reedificado muchos puentes y alcantarillas, construido más de 195 leguas de 8.000 varas y atendido la reparación de 200 leguas. Igualmente se construyeron 322 puentes nuevos, habilitado al tránsito otros 45, junto a 1.049 alcantarillas edificadas, además de las obras de explanación, muros de sostenimiento, enlosados y provisión de otros accesorios en las carreteras. Los gastos ascendieron a la suma de 90 millones de reales, de los que el arbitrio de la sal sólo recaudó 27, con lo cual hubo un déficit de al menos 63 millones.

A este periodo corresponde también la construcción de otras carreteras en las provincias vascas: de Durango al límite de Álava, y de Durango a Eibar por Ermua, proyectadas por Echanove y finalizadas en 1787, y el camino real de coches de San Sebastián a Pamplona, tanto en Guipúzcoa como en Navarra. De esta época es también el camino nuevo de Cartagena, para cuyo trazado se construye el puente de Reguerón.

## **() Normativas**

Es preciso destacar también que bajo el reinado de Carlos III empiezan a regularse los gastos y la dirección técnica de las obras, mediante un auto del Consejo de Estado de 27 de enero de 1777, mientras que en 1779 se establece el principio general del visado de los proyectos de la Real Academia de San Fernando, sugiriéndose que los proyectos se encarguen a los profesores que recomiende esta institución.

El incremento del tráfico de coches por las carreteras da origen a la aparición de las primeras normas de tráfico, que quedan recogidas en la real orden de 21 de junio de 1787 con el fin de regular un medio de transporte cuyo uso se ha generalizado no sólo entre la nobleza, sino entre la burguesía. Se decide limitar el número de mulas que tiran de los coches de ruedas a seis a su paso por los pueblos; se prohíbe correr por las calles, tanto a galope como a trote apresurado, con el fin de evitar atropellos; se establece la obligatoriedad de la vigilancia del ganado que se usa en los vehículos; se fija la edad mínima de los cocheros, que deben tener más de 17 años, así como las penas y multas que se aplicarán a quienes no cumplan estas normas.

---

Los conceptos de portazgo y peaje quedan también claros en la nueva normativa, que los deja reducidos a una tasa por el uso del camino, recogida en la Real Orden de 1789 y en la resolución del Consejo de Estado de 27 de abril de 1784, con el fin de que la recaudación de los peajes sea exclusivamente destinada al mantenimiento de los caminos, estableciendo la preferencia a la libertad de tránsito.

Posteriormente se dictan diversas normas que profesionalizan y despolitizan la organización del servicio de caminos, como son la ordenanza general de Correos, Postas, Caminos y Posadas de 1794, que extiende al servicio de Caminos las prácticas del servicio de Correos, y la Real Orden de 1799, por la que se crean la Inspección General de Caminos y Canales y la Escuela de Caminos, aunque esta última inicia su andadura en 1802.

Las atribuciones que Floridablanca había concedido al superintendente, que tenía bajo su autoridad los cuatro ramos de correos, postas, caminos y posadas para coordinar estos servicios, pasan al inspector general, y los miembros del cuerpo facultativo ocuparán el puesto de inspector, mientras

---

que de la Escuela de Caminos saldrán los profesionales formados para ocupar los puestos de mando en sus aspectos técnicos y administrativos, que tendrán opción a ocupar los puestos más elevados, como el de Inspector General, que dependía directamente del ministro de Estado.

También con la Ordenanza de 1794 las posadas se convierten en elementos esenciales de los transportes; se establecen estímulos para su construcción, y se impone a la autoridad local la responsabilidad de visitar a diario las que se hallen en el lugar y, una vez a la semana, las que correspondan a su término. Finalmente, se obliga a tarificar los servicios prestados según un arancel que debe estar expuesto a la entrada del establecimiento para conocimiento de los viajeros.

Según Santos Madrazo y su estudio *El sistema de transportes en España*, a finales del siglo XVIII se había construido un total de 1.700 kilómetros de carreteras radiales, la mitad de los que correspondían al conjunto de la red, a los que hay que añadir otros 300 de carretera pavimentada de la red transversal, junto con más de 700 puentes y 6.000 alcantarillas. ▀