

# Aproximación a los orígenes de algunos de los principales ejes de la red de carreteras de la provincia de Sevilla (s. XVIII-XIX)

JUAN JOSÉ DOMÍNGUEZ VELA

*Universidad de Sevilla*

## 1. El contexto general

A lo largo del siglo XVIII y principios del XIX conviven varias estructuras viarias en la provincia de Sevilla. A veces se complementan, otras se solapan. Terminan imponiéndose aquellos caminos que mejor se adaptan a los principios políticos de la Ilustración y a las necesidades económicas del capitalismo mercantilista.

En el siglo XVIII, con la llegada del reformismo borbónico a la monarquía española, se inicia el proceso de apropiación y dominio del territorio por la Corona según el modelo francés. Desde las primeras décadas de gobierno se percibe un cierto cambio en el modo de entender la forma de administrar, pero aún sin la claridad suficiente como para definirlo como estado nacional burgués, aunque, ya, asumiendo funciones que hasta entonces eran privativas de la sociedad estamental (MADRAZO, 1984).

Se podría decir que a lo largo del siglo XVIII se produce una transición hacia proyectos y realizaciones de divisiones territoriales que logren la articulación del Estado, y que se fragua, definitivamente, con la división provincial de Javier de Burgos en 1833 (OJEDA, 1987).

Esta tendencia intervencionista de la Corona se manifiesta, también, en a la red viaria. Desde 1750, se dictan normas, leyes y planes que regulan los proyectos de caminos, su conservación y seguridad. Era una manifestación más de la centralización de la vida política, iniciada con Felipe V.

En 1700 la red viaria presenta todavía las características de un circuito reticular y descentralizado, propio de una economía de subsistencia, aunque ya asoman indicadores hacia una estructura centralizada (MADRAZO, *Op.cit.*) (Ver FIGURA. 1). Con anterioridad no todos los caminos iban a Madrid. El peso de esta ciudad aumenta, progresivamente, a partir del siglo XVI, cuando se desplaza el centro de gravedad de Toledo a la nueva capital política.

Existe una discusión acerca de si a mitad del siglo XVIII, el mapa de las comunicaciones estaba consolidado. Hay autores que lo adelantan a principios del siglo, otros lo retrasan

hasta 1750<sup>1</sup>. Lo cierto es que en esta fecha, todas las fuentes itinerarias reflejan una red viaria centralizada y radial.

Desde el principio de la dinastía borbónica, el gobierno central comienza a responsabilizarse del problema que supone para el país unas comunicaciones deficientes, por ello, después de una etapa de análisis crítico, se buscan y aportan soluciones para modificar la red viaria a escala nacional y regional. Se piensa en el importante papel que tienen las comunicaciones terrestres para el desarrollo económico del país, aunque, en primer lugar, se entiende que es un importante instrumento para consolidar y centralizar el poder de la Corona. Se intuye que es un medio que cohesiona el territorio, que puede articular el naciente mercado interior y disminuir los desequilibrios regionales (SAMBRICO, 1991). Al mismo tiempo se evalúa que puede ser un canal de transmisión y expansión de las ideas reformistas. Para ello se van creando, progresivamente, los mecanismos administrativos que posibiliten esta función. En el reinado de Carlos III se produce el momento cumbre de las teorizaciones y realizaciones camineras del siglo XVIII. En el segundo año de su reinado se emprende una importante labor respecto a las comunicaciones. Este monarca ordena que se realicen las obras necesarias para construir una red radial de carreteras, con centro en Madrid, que conecte de la manera más corta y rápida con los puntos más importantes y alejados de la periferia<sup>2</sup>.

Desde los Reyes Católicos y los Austrias se habían obstaculizado las realizaciones camineras, porque, entre otras razones, la política económica tenía una orientación ganadera, el comercio existente era minoritario y los caminos no eran administrados por la Corona (MADRAZO, *Op. cit.*). El aumento de población que se produce en los años finales del siglo XVIII y en los comienzos del XIX va a poner en crisis y cuestionar este modelo económico. Las malas comunicaciones y un mercado imperfecto hacía subir los precios de los productos (RINGROSE, 1972). Es sintomático que, en 1804, el Gobierno prohíba a los carreteros que se comprometieran en otro tipo de transporte que no fuera acarrear grano hacia el interior, y poder así evitar las hambrunas que se habían generado con el aumento de la población y las consecuentes subidas de precios. La crisis del transporte estaba produciendo un estrangulamiento económico y una parálisis social (RINGROSE, 1972).

A pesar de que, en 1765, se había dado la libertad de comercio interior para que se favorecieran los intercambios regionales, éstos seguían siendo escasos. Se necesitaba el complemento de una red viaria eficaz. Se había pensado en una red de canales fluviales que vertebrasen el interior del país, con propuestas más utópicas que reales, porque, entre otras razones, el relieve peninsular imposibilitaba esta solución, volviéndose, de nuevo a la idea de mejorar la red de caminos (SAMBRICO, *Op. cit.*). Con estas medidas, realmente, lo que se trataba era, en cierta manera, de ordenar el territorio peninsular, de unificar el mercado nacional, y, al mismo tiempo, que se nivelaran los precios y se produjera una especialización regional que sustituyera la tradicional autarquía.

En el Antiguo Régimen dominaba la fragmentación del sistema de intercambios en una multiplicación de mercados locales y comarcales, con un funcionamiento autónomo y escasamente relacionados entre sí. Eran los efectos de un policultivo que cubría las necesidades de autoabastecimiento local, con cierto predominio del cereal (GARRABOU, SANZ, 1985).

1. MENÉNDEZ-PIDAL, G. (1992). p. 197. Gonzalo Menéndez-Pidal cita el año 1850 como fecha del primer mapa radial de las comunicaciones en España.

2. *Real decreto para hacer caminos rectos y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias con otras, dando principios por la de Andalucía, Cataluña y Valencia* (10 de junio, 1761).

A mediados del siglo XVIII, en el Reino de Sevilla, el espacio cultivado apenas llegaba a la mitad del territorio y estaba generalizado el cultivo al tercio. La producción principal era el trigo, que no dejó de crecer durante el XIX. Los olivares apenas ocupaban el cinco por ciento, aunque, también estaban en expansión. Las nuevas roturaciones de tierras que se llevaron a cabo en los últimos años del siglo XVIII, beneficiaron al plantío de olivar (G.E.H.R., 1988). Eran necesarias nuevas vías de comunicación que exportaran estos productos tanto a los mercados exteriores como a los interiores y poder, al mismo tiempo, atender a la demanda local. El puerto de Sevilla, como principal corredor de salida, estaba dedicado, fundamentalmente, a la exportación de los productos agrarios del valle del Guadalquivir. Aunque, el comercio colonial había fomentado la producción en las comarcas que lo abastecían, no resultó importante para el desarrollo de la región, porque los beneficios obtenidos por la burguesía andaluza, no se reinvertieron sino que fueron atesorados y desviados fundamentalmente hacía los bienes suntuarios, la posesión inmobiliaria y la especulación financiera. Posiblemente, este comercio contribuyó, durante un tiempo, a la centralización de las comunicaciones en Sevilla capital, a la mejora de las rutas ligadas al gran comercio, y a los itinerarios de enlace con las comarcas exportadoras, especialmente del Aljarafe sevillano (JURADO, 1988).

Desde finales del siglo XVIII y principios del XIX, la región se encontraba en óptimas condiciones para poder realizar el cambio hacia la industrialización: una agricultura de las más especializadas y comercializadas de España, cierta acumulación de capital y una abundante y barata mano de obra<sup>3</sup>. A lo largo del primer tercio del siglo XIX, y después de unos tempranos y tímidos intentos de preindustrialización, el capitalismo andaluz fracasa y abandona esta vía. Cede esta actividad a la competencia catalana y vasca, volviéndose hacia una agricultura exportadora y especializada en determinados productos (MARTÍN, 1992).

Estos signos indicaban que se estaba produciendo una reordenación de la economía española hacia el capitalismo comercial. El capitalismo que trata de imponerse responde a la necesidad de establecer intercambios interregionales. Para ello era necesario una especialización de la producción según las mejores cualidades de cada territorio, el potenciar el mercado interior mediante una mejora de la circulación y aumentar los intercambios. En Andalucía, fracasado el primer intento de industrialización, la economía se reorienta hacia una agricultura comercializada. Por ello, se procura consolidar aquellos productos que ya tenían cierta tradición y se intenta introducir otros nuevos, en el marco de la división y especialización territorial agrícola, inherente al desarrollo de este modelo. Tanto para una alternativa como para la otra, era necesario modificar la red de comunicaciones (GARRABOU, *Op. cit.*).

3. DELGADO CABEZA, M. (1981). p. 27. Sin embargo este autor expone, que "la acumulación previa, sólo es una condición necesaria. La clave del problema estaba en la forma de apropiación y distribución del excedente, muy ligado a la estructura de la propiedad y los regímenes de tenencia de la tierra. El camino que siga el excedente explica el proceso evolutivo de la formación social y en gran medida el atraso en el subdesarrollo".

FIGURA 1.  
LA RED VIARIA DE PARTE DEL REINO DE SEVILLA EN 1750.



Fuente: PORTUGAL.. 1750, ICA. Ref. 88-00018

Sin embargo hacia 1800, España se encontraba con un grave problema. El sistema tradicional de transporte había alcanzado los límites de sus posibilidades. Los medios de comunicación no eran apropiados y no se podían mejorar debido al enorme capital que exigían las nuevas construcciones, y a que el Estado no podía pagarlas. El estancamiento del transporte originó el retraso económico y social durante bastantes años (RINGROSE. *Op. cit.*).

Ya en el siglo anterior, el Estado había asumido el fomento de las comunicaciones, pero atendiendo más a los intereses de la Corona que a los intereses económicos del país<sup>4</sup>. Era necesario configurar los mercados regionales con una red de comunicaciones que atendiese las necesidades comerciales y de tráfico. Así pues las comunicaciones que comienzan a formarse van a relacionar las regiones y comarcas de agricultura comercializada con los mercados de los grandes núcleos de población y los exteriores<sup>5</sup>.

Sin embargo, el sistema de transporte tradicional no contribuía al desarrollo (GARRABOU, SAN, et al., 1985). El mal estado de los caminos y carreteras y la persistencia de los sistemas tradicionales de transportes encarecían extraordinariamente los productos, hasta el punto de que su comercialización ofrecía escasas expectativas de beneficios. El sistema de transporte era lento, irregular y tenía una limitada capacidad de carga, convirtiéndose en un obstáculo para la homogeneización del mercado interior (IBID).

En resumen, en los últimos años del Antiguo Régimen, la red viaria tiene una estructura compleja. Perviven varias lógicas territoriales que se superponen, complementan y solapan, cada una atendiendo a una funcionalidad distinta.

Se parte de una red reticular, heredada de una economía de subsistencia, con una trama menuda y densa, polarizada en torno a los mercados locales de los mayores núcleos de población<sup>6</sup>. A esta red, se le superpone otra, cuyos itinerarios fundamentales tiene una orientación Norte-Sur, legada por la orientación ganadera de la economía española durante el Antiguo Régimen. La Mesta había impuesto durante muchos años estos itinerarios con sus desplazamientos de invierno-verano (KLEIN, 1994). Además estos trazados coincidían con la orientación que la red principal había tenido en la Edad Media y que respondía a la necesidad

4. ARTOLA, M. (1980). p. 94. También, ANES, G. (1980), explica como aspecto positivo la renovación de las comunicaciones entre Madrid y la periferia, y como negativo la despreocupación de los reformistas por los caminos secundarios. Esta crítica ya la había realizado, en su momento, también Jovellanos. Por otro lado el GRUPO... HISTÓRICO. (1996). p. 95, expone que el diseño de la red de caminos fue el adecuado a las necesidades económicas del momento, hasta el punto que posteriormente la red ferroviaria, diseñada con otros criterios, fundamentalmente, privados y mercantilistas, copia los mismos trazados.

5. JURADO. *Op. cit.*, p. 141. Sin embargo HERNÁNDEZ, J. (1989), p.387, exponiendo la opinión de distintos autores, cita a G. Anes que dice que "la red radial no garantizaba una comercialización óptima de los excedentes agrarios, ya que estos debían afluir a las vías principales por medio de caminos interiores de las provincias, intransitables hasta el punto de ser obstáculos para el mercado". Y Santos Madrazo explica que el trazado se aleja de los principales enclaves de la economía rural del interior y que además la red sólo se paraba en 17 de las 47 capitales de provincia. Al igual David Ringrose que expone que los caminos tampoco resolvieron problemas tan importantes como el transporte de víveres o el desarrollo económico del interior.

6. GUTIÉRREZ-CORTINES CORRAL, C. (1989). p.182. dice que al aparecer un periodo de prosperidad, estabilidad y crecimiento se favorecen los intercambios, y los núcleos de población asumen esta función de mayor valor y "el espacio y el territorio se organiza conforme a un sistema jerárquico diferente al anterior, produciéndose una selección a favor de los núcleos dedicados al intercambio y a la administración". También LEMEUNIER, G. (1989). p. 217. Explica como en la Edad Moderna el número de itinerarios se multiplica hasta el infinito. "Y las principales corrientes de intercambios no dan lugar al establecimiento de una ruta con trazado preciso, sino a un haz múltiple de caminos entre los que queda la posibilidad de elegir".

de conectar las dos principales capitalidades del centro y sur de la Península en este período: Toledo y Córdoba (MADRAZO, *Op. cit.*).

En Sevilla, con la modernización de las comunicaciones, la estructura de la red viaria señorial va a ser sustituida, poco a poco, por otra con dirección dominante Este-Oeste, probablemente debido a la especialización regional que se produce con la introducción de la economía capitalista, necesitada de uniformar y articular amplios mercados regionales. A esta red que obedece a los criterios del mercado, se le superpone una red radial, de más larga distancia con centro en Madrid. Una red que se debe a criterios fundamentalmente políticos y que intenta, desde el poder absoluto, el máximo control y apropiación del territorio pero que era, también, uno de los más importantes instrumentos para el comercio regional y nacional.

Los reyes de la dinastía borbónica van a favorecer la simplificación de esta compleja red de caminos, a la racionalización de la red viaria<sup>7</sup>. En general, de las alternativas existentes, para un solo destino, se consolidan aquellas vías que siguen la línea más corta, la más económica, y que son, generalmente, los caminos que siguen las carreras de postas. Éstos serán los que se mejoren y se acondicionen.

Hasta entonces, se tomaba la ruta más conveniente, según las condiciones del viaje. Y de las posibles alternativas, no tenía por qué ser la más corta. En invierno, normalmente, los itinerarios eran más largos, debido a la necesidad de evitar los vados de los ríos, muy peligrosos, y a veces imposibles de cruzar, o los terrenos arenosos y arcillosos, por los cuales era difícil el paso de los carruajes e incluso de las caballerías<sup>8</sup>. Otras veces los peligros procedían de la seguridad del viaje provocado por el fenómeno del bandolerismo. Así, en aquellas rutas con puertos de montañas, pocas ventas y pueblos distanciados, entre otras razones, podían ser evitadas tomando un camino alternativo. Otras veces, simplemente, para no pagar determinados portazgos<sup>9</sup>.

## 2. Los principales ejes provinciales en el siglo XIX: carreteras de primer orden y de segundo orden

### 2.1. Carretera de primer orden de Madrid a Cádiz, (Autovía de Andalucía, N-IV).

A principios del siglo XIX, de los principales itinerarios provinciales, se podría decir que está consolidado el itinerario de Madrid a Cádiz, por la margen izquierda del Guadalquivir y a través del cruce de Despeñaperros. Una vez que en el siglo anterior, los Borbones han mejorado el trazado de este paso de comunicación y poblado algunas zonas de tránsito del camino (La Carolina, La Luisiana, etc...).

Anteriormente, desde Sevilla y Córdoba, existían varias alternativas de acceso a la Meseta. Una de ella, la ruta clásica musulmana, discurría por la margen derecha del Guadalquivir.

7. LEMEUNIER, G. (1989). p. 225, expone que en del siglo XVI al XVIII, "se comprueba un proceso de fijación y jerarquización de los itinerarios".

8. IBID, *Op. cit.*, p. 227, explica que "la alternativa existe siempre y no es única. Una constatación sin embargo: se tiende a preferir, con mucha frecuencia, el camino más largo, pero cuyo relieve, suelo y mantenimiento permiten augurar un viaje más cómodo".

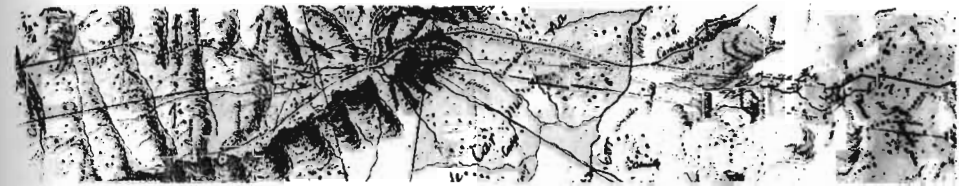
9. FORD, R. (1845). p. 302, describe el itinerario: "el camino baja por la llanura y continua por un páramo desierto y sin cultivar, poco después de la Moclova. Se cruza un puente, antes guarida de una pandilla de ladrones, llamados los Niños de Écija".

Este había sido el itinerario más frecuentado en la Edad Media, cuando la principal capital peninsular era Toledo. Este viejo camino tenía la ventaja de aprovechar los pasos naturales de comunicación con la Meseta, y además la distancia entre Toledo a Córdoba era menor que por el camino de Despeñaperros. Esta vía salía de Sevilla, por el norte del núcleo urbano, hasta Tocina, donde se cruzaba el Guadalquivir por barca, se continuaba por Villanueva del Camino, para llegar a Lora del Río y Peñaflo, se cruzaba el río Bembézar por vado y se dirigía a Posadas y Almodóvar del Río hasta finalmente llegar a Córdoba (CAMINO..., 1993). El cambio de la capitalidad política, los múltiples vados, portazgos y barcajes que había que pagar, para cruzar el Guadalquivir, entre otras razones, determinaron su abandono. Se recuperará, posteriormente, a final del siglo XIX, uniéndose varias carreteras de un orden inferior: *Carretera de tercer orden de Lora del Río a Santiponce*, *Carretera de tercer orden de Lora del Río a Palma del Río* y *Carretera de tercer orden de Palma de Río a Córdoba*. Más tarde, parte de este trazado lo seguirá el ferrocarril de Sevilla a Mérida y recientemente el tren de alta velocidad (AVE), ha recuperado este antiguo trazado del camino de Brazatortas. En la actualidad forma parte de la *carretera intercomarcal A-431*.

Se podría decir que a partir de 1761, la ruta que se impone es un camino alternativo, escurado hacia Despeñaperros, aquel que se aleja del Guadalquivir por Écija, Fuentes de Andalucía y Carmona (Ver FIGURA 2).

FIGURA 2.

RECTIFICACIÓN DEL CAMINO REAL DE MADRID A CÁDIZ A SU PASO POR CARMONA (1779)



Fuente: PLANO ... SEVILLA ...ÉCIJA .1779. I.C.A. Ref 1017-1779

Así pues, en el siglo XVIII, se producen algunos cambios sustanciales en lo referente a este camino. El itinerario de Madrid a Andalucía se fija definitivamente en estas décadas. El trazado tomó como referente el Reglamento de Postas de 1720 de la carrera de Madrid a Sevilla y Cádiz.

El objetivo prioritario era llegar, lo más rápidamente posible, a Cádiz, el más importante centro de la actividad comercial con las colonias, hasta el punto de que, en algún momento, este itinerario deja de pasar por Sevilla capital<sup>10</sup>.

En la segunda mitad de este mismo siglo cambian, también, otros tramos del itinerario. Uno de los cambios más significativo del trazado en la provincia de Sevilla está referido al tramo que transcurre entre Écija y Carmona. A partir de 1767 se había puesto en marcha

10. BERNAL, A.M., ARENAS, C. (1992). p. 267, en el siglo XVIII, Sevilla... "una vez perdida la cabecera del monopolio con América, se prolongaría una cierta decadencia que alcanza hasta bien pasado el primer tercio del siglo XIX, y se asemejaba a una típica ciudad de provincia, muy alejada de aquella gran urbe que fuera en el siglo XVI".

la política de Nuevas Poblaciones en Sierra Morena, desde la lógica ilustrada respecto a la ordenación del territorio<sup>11</sup>. Se trataba, entre otras razones, de colonizar las zonas despobladas, y al mismo tiempo, hacer este importante camino real más transitado y menos peligroso. De esta manera, se fundaron ciudades que pudiesen ofrecer los servicios necesarios a los viajeros<sup>12</sup>. Cambia así el tramo de la vía de Madrid a Cádiz, entre los núcleos de Carmona y Écija. La carretera se desplaza un poco más al norte, deja a un lado a Fuentes de Andalucía y lo hacen pasar por la nueva población de La Luisiana en el desierto de La Parrilla. La apertura de Despeñaperros se realiza también en estos años<sup>13</sup>.

Otra mejora importante que se realiza en esta carretera —y que está muy documentada— es el cambio de trazado en la cuesta de Carmona. Este trozo del camino era difícil, la pendiente pronunciada y los accidentes frecuentes. Se suaviza la cuesta alrededor de 1780. La nueva circunvalación de la *Autovía A-92* se ha construido sobre este antiguo trazado (Ver Fig. 2). También en 1803, Betancourt, recomienda la reparación de esta carretera en su paso por los Alcores y la Campiña, y especialmente a la entrada y salida de los pueblos de El Viso del Alcor, Mairena del Alcor, Alcalá de Guadaíra y Utrera, mejorándose de esta manera parte del trazado. Este trazado se abandona a principios del siglo XX (*Circuito Nacional de Firmes Especiales*) y adquiere la configuración actual, que sale por el sur de Sevilla capital, hacia Cádiz.

Otros precedentes del trazado actual de la *carretera N-IV* son: la *carretera de segundo orden de Sevilla a Carmona* y la *carretera de tercer orden de Sevilla a la estación de Alcantarilla*.

En otro tiempo, desde el sur de la capital sevillana salía un itinerario en dirección a Cádiz, que se dividía en tres ramales, poco después de pasar el Guadaíra. Eran varias alternativas para una sola ruta. Uno de estos caminos corría muy pegado a la margen izquierda del Guadalquivir, por Torre Herverus hasta Lebrija. Otro se alejaba hacia Dos Hermanas para desviarse, posteriormente, hacía Utrera. El más centrado, después de cruzar el núcleo de Dos Hermanas, se dirigía a Los Palacios, para unirse con el anterior en Torre Alcaz (MAPA... PROVINCIA, 1750). De estos caminos, el más cercano a la margen izquierda del río era casi imposible de recorrer. En invierno, por cruzar las marismas inundables del Guadalquivir y en verano porque sólo era apto para la caballería. Los terrenos arenosos dificultaban en invierno y verano el tráfico de las diligencias. El ramal central que discurría por

11. SÁNCHEZ LÁZARO, T. (1992). p. 155, dice que el paso de Despeñaperros lo concibe Carlos Lemaury como parte de un proyecto más global, referido a un canal de navegación por el río Guadalquivir. Incluía este proyecto la realización de un camino, desde El Rumbal a Valdepeñas, por Despeñaperros.

12. REGUERA RODRÍGUEZ, A. (1993). p. 77, explica este autor que "Carlos III promueve la colonización de algunas zonas del campo andaluz, con el propósito de ensayar nuevas fórmulas de implantación y de organización socio-espacial. Uno de los tramos a colonizar entre Córdoba y Écija, es la ruta comercial Madrid-Cádiz, despoblada y dominada por el bandillaje, con la finalidad estratégica de control y seguridad, de esta ruta de un intenso tráfico colonial". A esta idea se opone SAMBRICO. *Op. cit.*, p. 121, exponiendo que la "voluntad de repoblar debe valerse de forma distinta al fenómeno de la colonización, entendido en termino de construcción de poblados, cuya función fuera proteger los caminos".

13. CAMINO... *Op. cit.*, p. 96, "El 15 de enero de 1779 el ministro Floridablanca comunica al Consejo la designación de Carlos Lemaury para dirigir la construcción del camino del Puerto del Rey. La apertura de Despeñaperros se efectúa inmediatamente, y en 1783 la Gasetta de Madrid publica la noticia de la terminación de las obras. La construcción de este camino fue un gran éxito".

Dos Hermanas y Los Palacios tenía problemas similares<sup>14</sup>. Este camino se recuperará a principios del siglo XX, gracias a los avances técnicos de principios de siglo, llamándose *Carretera de tercer orden de Sevilla a la estación de Alcantarilla*, y que posteriormente formará parte de la carretera nacional N-IV.

Sin embargo, a finales del siglo XVIII, el trazado que está consolidado, de la carretera de Madrid a Cádiz, no incluye el paso por Sevilla capital. Esta dirección permanecerá hasta la dictadura de Primo de Rivera. Mientras tanto, el Ayuntamiento hispalense se había encargado de gestionar la construcción de los tramos necesarios (*Carretera de segundo orden de Sevilla a Carmona*) para comunicar este importante camino real, con la ciudad y con la *Carretera de primer orden de Alcalá de Guadaíra a Huelva*, única carretera principal que llegaba al recinto urbano.

Así pues en el siglo XIX, la antigua carretera de Andalucía en dirección a Cádiz, después de recorrer la Campiña hasta Carmona se dirige por los Alcores hasta el Viso y Mairena para llegar a Alcalá de Guadaíra y desde aquí dirigirse, por los bordes de la marisma, hacia Utrera y Torre Alcaz. Así se evitaba el paso por el centro de la Marisma, se hacía más transitado el camino para los vehículos y las caballerías, en casi todas las épocas del año, y al mismo tiempo se reducía el recorrido al no tener que llegar a la capital sevillana.

De manera que, posiblemente, el comercio derivado de la conquista y explotación de las Indias, la creación de nuevas poblaciones, el establecimiento de la línea postal, el correr de la diligencia entre Madrid y Sevilla, la pavimentación y mejora de parte del recorrido, probablemente sean las principales razones que terminan imponiendo este trazado con dirección dominante, NE-SO. Esta será la carretera que se nombrará desde mitad del siglo XIX hasta las primeras décadas del siglo XX, como *Carretera de primer orden de Madrid a Cádiz*.

## 2.2. Carretera de segundo orden de Cuesta de Castilleja a Badajoz, (Ruta de la Plata, N-630).

Para comunicar la parte más occidental de Andalucía y el norte del núcleo urbano de Sevilla, con la Submeseta norte y Extremadura, existían, fruto de la herencia romana y musulmana, varios itinerarios. Uno de ellos es la llamada Ruta de la Plata.

El hecho de que la Sierra Morena y los Montes de Toledo pierdan complejidad en su parte occidental, dejaba amplias brechas longitudinales o pasos naturales de comunicación que han sido aprovechados, históricamente, como corredores de paso. Uno más oriental, que saliendo de Lora del Río se alargaba hasta Constantina, Guadalcanal y territorio pacense. Otro más centrado, que desde la ciudad de Sevilla se dirigía a Alcalá del Río, teniendo que vadearse varias veces el Guadalquivir, para llegar hasta Castilblanco y desde aquí dirigirse a Almadén de la Plata y Monesterio. Estos son dos caminos herederos de la red viaria romana.

Al margen de estos caminos de herraduras, existía otro más occidental, que en la parte andaluza se presenta prácticamente constante desde la dominación musulmana. Este será el que se recuperará y utilizará la posta montada, en el siglo XVIII. Es el itinerario más

14. MADRAZO. *Op. cit.*, p.297, explica este autor que "de Sevilla a Jerez de la Frontera daba lo mismo circular por los barbechos que por la madre del camino, por cuanto que debido a la blandura del piso, las ruedas quedaban bloqueadas. La misma opinión para los tramos Dos Hermanas-Utrera y Utrera-Jerez, pues si en el primero de ellos eran las lluvias, en el segundo los arenales obstaculizaban la circulación".

occidental, aquel que salvaba los puertos no muy empinados de las Marisma y Cañadas, entre Santa Olalla y Monesterio y que, posteriormente, gracias a la restauración realizada por los Borbones en el puente romano de El Ronquillo –para poder cruzar el Ribera de Huelva– se consolida definitivamente. Este vado durante mucho tiempo, había ocasionado numerosos accidentes de personas y mercancías, lo que había llevado, en otro tiempo, a su abandono.

Los progresos alcanzados, no significaba que el camino fuera cómodo y fácil, pues a pesar de las mejoras que se realizan entre El Ronquillo, y Santa Olalla, la mayor parte del itinerario tenía un firme impracticable. Era tan deficiente el firme del camino que, en 1774, el Consejo de la ciudad hispalense manda que se pavimente parte de la carretera con sillares del anfiteatro romano de Itálica (FORD, ed. 1988). Este será el camino que se impone en el siglo XIX, un camino transversal, que conecta con la carretera de Huelva –muy cerca de Sevilla– y que toma el nombre de *Carretera de segundo orden de cuesta de Castilleja a Badajoz o Ruta de la Plata*, y en la actualidad, también, *carretera nacional N-630*.

Aún, en 1840, existía otro camino de comunicación con Badajoz. Una vereda de carne que, partiendo de las marismas del Guadalquivir, iba paralela al cauce del Ríopudío hasta Espartinas y desde aquí buscaba también la conexión con la Ruta de la Plata (HERRERA, 1980). Es una de una de las veredas reales utilizada por la transhumancia, y que a finales del siglo XIX, prácticamente desaparece.

### 2.3. Carretera de segundo orden de Alcalá de Guadaíra al ferrocarril de Córdoba a Málaga (Autovía, A-92).

Para comunicar Sevilla con la parte más oriental de Andalucía y Levante, hacía Málaga y Granada, Murcia y Valencia, había un itinerario que ascendía suavemente las terrazas del Guadalquivir hasta Alcalá de Guadaíra, recorría los Alcores y parte de la Campiña hasta Marchena, para llegar a Osuna, mercado interior y nudo distribuidor de distintos itinerarios. Uno que con dirección Norte-Sur, venía desde Palma del Río y el Guadalquivir por Écija hasta Osuna y desde aquí, cruzaba la sierra Subbética hasta Ronda. Un ramal seguía por la Campiña, transversalmente hasta Antequera. Así, ambas rutas buscaban la dirección a estos dos estratégicos mercados interiores y centros distribuidores de los productos costeros.

El primero de estos itinerarios se descompone, en el siglo XIX, en varias carreteras de segundo y tercer orden, perdiendo de esta manera su hegemonía respecto a tiempos pasados.

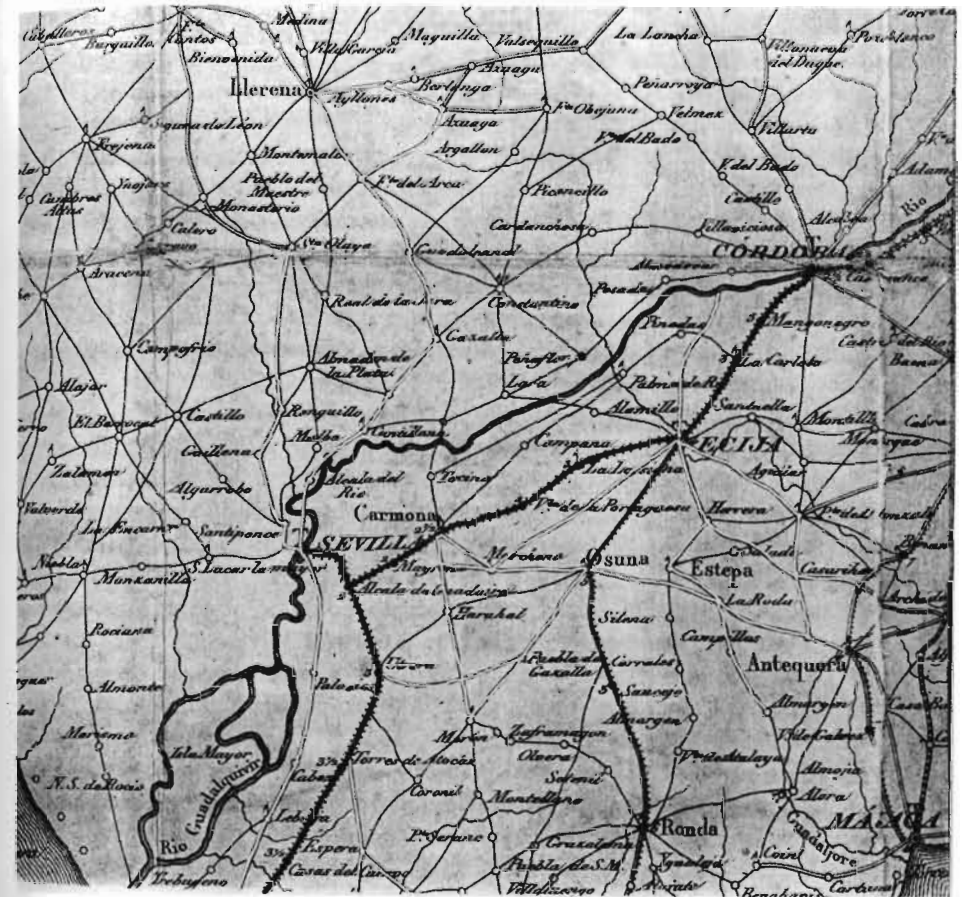
Son: *Carretera de segundo orden del ferrocarril de Córdoba a Sevilla, a Écija por Palma del Río (A-453)*, *Carretera de tercer orden de Écija a Osuna (A-351)* y *Carretera de tercer orden de Osuna a Olvera (A-351, A360, A-363)*.

El segundo camino, adquirirá cada vez mayor poder estructurante, con el transcurrir de los años y se llamará: *Carretera de segundo orden de Alcalá de Guadaíra al ferrocarril de Córdoba a Málaga*, que junto con la *Carretera de primer orden de Alcalá de Guadaíra a Huelva*, llegará a la actualidad como un tramo de uno de los ejes de mayor significación territorial de Andalucía.

Así pues el camino de Sevilla a Málaga, Granada, Murcia y Valencia –o actual carretera A-92– se configura en el siglo XIX. La novedad de este trazado es que no sube a Marchena, acorta el camino entre Alcalá de Guadaíra y El Arahál, hasta llegar a los núcleos de La Puebla de Cazalla y Osuna. Aquí, como ya se ha dicho se polarizaban las comunicaciones

y se distribuían en distintas direcciones. Un itinerario tomaba dirección Córdoba por Herrera y Puente Genil, y otro esqueje –que será el que asuma el mayor valor estructurante– bajaba hasta Antequera, incorporando algunos nuevos núcleos, como Aguadulce y Estepa (Ver Fig. 3).

FIGURA 3  
FRAGMENTO DE LA RED VIARIA DE LOS CUATRO REINOS DE ANDALUCÍA EN 1845



Fuente: ANDALUCÍA... 1845. ICA. Ref. 88-015662

### 2.4. Carretera de primer orden de Alcalá de Guadaíra a Huelva (Autopista de Sevilla-Huelva, A-49).

De Sevilla hacía el occidente peninsular salían varias rutas en busca de Portugal y la costa atlántica. Son caminos de origen romanos, que subsistieron con los árabes y se prolongaron con los cristianos.

Una alternativa era el camino que salía de Sevilla por la Puerta Real, y después de cruzar la vega del Guadalquivir se dirigía hacia Camas, subía el escarpe del Aljarafe por la cuesta de Montelirio y tomaba la antigua Vereda de los Juncos en Valencina de la Concepción, pasaba por Olivares hacia el despoblado de Tejadas, después de cruzar el Guadiamar, por un vado, hacia las áreas mineras de Huelva y Portugal (CATÁLOGO..., 1996).

Otros dos caminos salían de Triana, por las huertas del Tardón, en la misma dirección que el anterior. Una vía cruzaba la madre vieja del Guadalquivir y subía a Castilleja de la Cuesta por una trocha, muy pronunciada, hacia la ermita de la virgen de la Guía<sup>15</sup>. Esta cuesta será modificada y suavizada en el siglo XVIII. De Castilleja se dirigía a Venta de Gines, Espartinas y Sanlúcar la Mayor en busca de Niebla, Paymogo y Serpa (HERRERA, 1995).

El tercer camino se desviaba un poco por suroeste de Triana —por las huertas de Santa Cecilia— y subía el Aljarafe por la cuesta de la Mascareta, suavizada y reparada en 1771 porque era imposible circular por ella de Sevilla hasta Tomares. Desde aquí se llegaba a Mairena la Taconera, se cruzaba el arroyo Ríopudio por un antiguo puente romano y después de seguir por un camino atrincherado por el hundimiento de algunos suelos arcillosos del Aljarafe, se llegaba a Bollullos de la Mitación. Se pasaba el despoblado de Gelos, hasta Aznalcázar. Después se bajaba el escarpe del Aljarafe, se cruzaba el Guadiamar por el puente romano, hasta Villamanrique de Zúñiga, e Hinojos, cruzando parte de la marisma en la búsqueda del Coto de Doñana, y desde este lugar, bordear la costa atlántica de Huelva, hasta Moguer (JURADO, Op.cit.). Todos estos caminos en invierno, y en las temporadas de lluvias tenían que bajar al puente romano de Aznalcázar para poder cruzar el Guadiamar.

El ferrocarril de Sevilla a Huelva, utilizará alternativamente parte de los tres itinerarios.

De estos tres caminos, se impone el más centrado, adquiriendo poder estructurante y elevándose de rango, por recorrer las áreas agrícolas más productivas y especializadas de las campiñas del Condado y del Aljarafe, y quedando marginados aquellos recorridos ligados a la economía de subsistencia (OJEDA, Op.cit.). Se llamará en el siglo XIX como *Carretera de primer orden de Alcalá de Guadaíra a Huelva* y actualmente forma parte de la *Autovía del Quinto Centenario (A-49)*.

Se podría decir que es en la parte más oriental de la provincia de Sevilla donde los itinerarios Norte-Sur, herederos del Antiguo Régimen, pierden su antiguo papel. Son caminos ya mencionados: uno se dirigía de Palma del Río a Écija, Osuna y Olvera, otro desde Écija se desviaba a Marchena y Morón de la Frontera. Y ambos se reunían en Ronda, buscando este importante mercado interior y acercarse también a la costa mediterránea. También, salía de Écija otro esqueje —de origen romano— hacía Estepa y Antequera. Este camino, todavía en el siglo XVIII es una ruta importante. Se manifiesta su relevancia en la atención que le presta la Corona, ya que asume el costo de unas obras de reforma que se realizan en el puente de Gilena, en la época de Carlos III (CATÁLOGO..., Op.cit.). En la actualidad algunas de estas carreteras han recuperado parte de su antiguo papel y forman parte de la red intercomarcal de carreteras de Andalucía.

Los itinerarios que se imponen parece que tienen dirección longitudinal. Más tarde, el diseño del ferrocarril copia estos trazados. La función era relacionar los más importantes

15. En 1690, el Intendente de Sevilla manda que se amplíe la anchura del camino, y se plante una alameda de moreras y álamos entre El Patrocinio y la cuesta de Castilleja.

núcleos de población de la Campiña sevillana, y de este manera llegar a convertirse en el área más densa de las comunicaciones de la Baja Andalucía. Esta área está formada, fundamentalmente, por los núcleos de Écija, Carmona, Marchena, Osuna, El Arahal, y Morón de la Frontera. Estos grandes pueblos o agrovillas asumen el papel de mercados distribuidores de productos agrarios y de principales nudos de comunicación (JURADO, Op. cit.).

### 3. Resumen

En síntesis, toda esta compleja malla viaria comienza a simplificarse desde la llegada de los Borbones a la monarquía española. Se racionaliza la red obedeciendo a los principios ilustrados del centralismo político, que con una nueva burocracia consolida su poder y se apropia del territorio. También, debido a las necesidades de la economía capitalista obligada a buscar nuevos mercados donde colocar sus productos. Por todo ello, era fundamental una red viaria que articulara el territorio y especializara las distintas regiones según el nuevo modelo económico. Así, el estado burgués incorpora el transporte como elemento sociopolítico fundamental para el control y la unidad territorial (ESPAÑOL, 1993).

En general, se podría decir que, previo a la provincialización, conviven varias estructuras viarias. Una antigua red reticular, propia de una economía autárquica y de subsistencia, a la que se le añade otra con orientación Norte-Sur, heredera de una economía basada fundamentalmente en la ganadería. Posteriormente se le superpone una estructura radial que obedece, en principio a criterios políticos, pero que atiende, también en su desarrollo, a los presupuestos de una agricultura comercializada. En Sevilla, la economía mercantilista va a imponer unos trazados con dirección dominante, Este-Oeste, aquellos que mejor se adecuan a la especialización regional.

Los caminos que se consolidan son, generalmente, los mismos que seguían las postas montadas, los más cortos. En principio, gracias a las modificaciones que se introducen en la orientación de los trazados, después con las mejoras que se realizan en el afirmado<sup>16</sup>. La red se conformará en forma arborescente, a partir de uno de los ejes radiales. Este esqueje será completado, con el tiempo, con itinerarios transversales<sup>17</sup>. De esta manera, las principales carreteras que se consolidan en el siglo XIX, en la provincia de Sevilla, son: *Carretera de primer orden de Madrid a Cádiz*; *Carretera de primer orden de Alcalá de Guadaíra a Huelva*; *Carretera de segundo orden de Cuesta de Castilleja a Badajoz*; *Carretera de segundo orden de Alcalá de Guadaíra al ferrocarril de Córdoba a Málaga* y *Carretera de segundo orden del ferrocarril de Sevilla a Córdoba por Palma a Écija*. (FIGURA 4).

16. Ver MADOZ, P. (1845). El Diccionario de Pascual Madoz, recoge, insistentemente, el mal estado de conservación de los caminos, imposibilitando las comunicaciones muchos meses del año.

17. HAGGETT, P. (1976). p.104. Se podría interpretar que este momento, corresponde a lo que el autor denomina segunda fase del desarrollo de las rutas en las áreas subdesarrolladas, caracterizada, por una ruta troncal que conecta política y militarmente el centro costero con la esfera de autoridad, situada tierra adentro, por dar salida a los recursos minerales explotables, y dar acceso a las áreas de producción agrícola potencialmente exportables. Y la tercera fase consistente en el crecimiento de rutas tributarias/ramales en los comienzos de la interconexión lateral.

FIGURA 4.  
PRINCIPALES CARRETERAS DE LA PROVINCIA DE SEVILLA (1902)



Fuente: MAPA..ESPAÑA.. 1902. IGE.

### Bibliografía

- ANES ÁLVAREZ, G. (1979). "Comercio de productos y distribución de rentas", pp. 276-300 en: *La economía agraria en la historia de España, propiedad explotación, comercialización, rentas*. Fundación Juan March. Madrid. 386 pp.
- ARTOLA, M. (1980). *La burguesía revolucionaria (1808-1874)*. Historia de España Alfaguara V. Alianza Universidad. 7 Edición. Madrid. 440 pp.
- BERNAL, A.M., ARENAS C. (1992). "Sevilla: el difícil despegue de una ciudad de provincia", pp. 265-294 en: *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares*. VIII Coloquio de Historia Contemporánea. Ed. Siglo XXI editores. Madrid. 474 pp.
- EL CAMINO de Andalucía. *Itinerarios históricos entre la Meseta y el Valle del Guadalquivir*. (1993). COPT. Junta de Andalucía. Cádiz. 104 pp.
- CATÁLOGO de la RED PRINCIPAL de carreteras de Andalucía. Circular 7/96. (1996). Ed. Dirección General de Carreteras. Consejería de Obras Públicas y Transporte. Junta de Andalucía. 13 pp.
- DIEZ año de gestión. Memoria 1979-1989. (1990). Consejería de Obras Públicas y Transporte. Junta de Andalucía. Sevilla. 409 pp.
- DELGADO CABEZA, M. (1981). *Dependencia y marginación de la economía andaluza*. Ed. Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorro de Córdoba. Córdoba. 259 pp.
- ESPAÑOL DE ECHANIZ, I. (1993). "Ordenación del territorio e infraestructura viaria", pp. 31-38 en: *Territorio e Infraestructura*. 13º Curso de verano de San Roque. 13-31 julio 1992. Universidad de Cádiz, Ayuntamiento de San Roque. Ed. Servicios de Publicaciones de la Universidad de Cádiz. Cádiz. 69 pp.
- FORD, R. (1988). *Manual para viajeros por Andalucía y lectores en casa (Sevilla)*. (1ª edición 1845). Ediciones Turner. Madrid. 356 pp.
- GARRABOU, R., SANZ FERNÁNDEZ, J. (1985). "La agricultura española durante el siglo XIX. Inmovilismo o cambio", pp. 7-192 en: *Historia agraria de la España contemporánea 2. Expansión y crisis (1850-1900)*. Editorial crítica. Barcelona
- GRUPO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS. (1996). "Los caminos y el territorio en España en el siglo XVIII" pp. 90-95 en: *OP n° 36 Accesibilidad y Territorio II*. Ed. Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos. Barcelona
- GUTIÉRREZ-CORTINES CORRAL C. (1989). "Los caminos y la ciudad" pp. 179-196 en: *Los caminos en la región de Murcia. Función histórica y rentabilidad socioeconómica*. Ed. Consejería de Política Territorial y Obras Públicas. Caja de Ahorro del Mediterráneo. Murcia. 616 pp.
- HAGGET, P. (1976). *Análisis locacional en la geografía humana*. Ed. Gustavo Gili SA. Barcelona. 434 pp.
- HERRERA GARCÍA, A. (1980). *El Aljarafe durante el Antiguo Régimen*. Diputación Provincial de Sevilla. Sevilla.
- (1995). "De caminos y de comunicaciones viarias aljarafeñas. (Noticias de los siglos XVI-XVIII)" pp. 159-182 en: *Revista Hespérides, vol III*. Jerez de la Frontera.
- INGENIERÍA en la época ROMÁNTICA. *Las obras públicas en España alrededor de 1860*. (1983). MOPU. Secretaría General Técnica. Servicio de Publicaciones. Madrid. 105 pp.
- JURADO SÁNCHEZ J. (1988). *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*. Colecc. Córdoba nuestra n° 1. Ed. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba. Área de Cultura del Excmo. Ayuntamiento de Córdoba. Córdoba. 163pp.



- KLEIN, J. (1994). *La mesta. estudio de la historia económica española, 1273-1836*. Ed. Alianza Editorial. Madrid.
- LEMEUNIER, G. (1989). "Los caminos terrestres en la Murcia moderna" pp. 215-242 en: *Los caminos de la región de Murcia. Función histórica y rentabilidad socioeconómica*. Ed. Consejería de Política Territorial y Obras Públicas. Caja de Ahorro del Mediterráneo. Murcia. 616 pp.
- MADOZ, P. (1986). *Diccionario Geográfico - Estadístico - Histórico de todos los pueblos de España y sus posesiones de ultramar*. (1ª edición 1845-1850). vol. Sevilla. Ámbito Ediciones. Valladolid. 398 pp.
- MADRAZO, S. (1984). *El sistema de transporte en España., 1750-1850. La red viaria*. Ediciones Turner. Madrid, vol. I. 376 pp.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, M. (1988). "Evolución de las disparidades regionales: una perspectiva histórica", pp. 703-744 en: *España. Economía*. Direcc. José Luís García Delgado. Espasa-Calpes. Madrid, tomo II.
- MENÉNDEZ-PIDAL, G. (1951). *Los caminos en la historia de España*. Ed. Ediciones cultura hispánica. Madrid. 144 pp.
- (1992). *España en sus caminos*. Caja de Madrid. Madrid. 399 pp.
- OJEDA RIVERA, F. (1987). *Organización del Territorio en Doñana y su entorno próximos (Almonte), Siglos XVIII-XX*. Monografías 49. Ed. ICONA. Madrid. 459 pp.
- REGUERA RODRÍGUEZ, A. (1993). *Territorio ordenado, territorio dominado. Espacios, políticas y conflictos en la España de la Ilustración*. Ed. Universidad de León. León. 340 pp.
- RINGROSE, D. R. (1972). *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*. Editorial TECNOS. Madrid. 222 pp.
- SAMBRICO, C. (1991). *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*. Ed. Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Instituto del Territorio y Urbanismo. Madrid. vol. I. 601 pp.
- SÁNCHEZ LÁZARO, T. (1992). "Los pasos de montaña en el siglo XVIII. El camino de Galicia y el de Andalucía", pp. 28-35 en *O.P. Caminos II n° 27*. Ed. Colegios de ingenieros de caminos, canales y puertos. Barcelona.

## MAPAS

- ESPAÑA. 1902. Mapa de España. Formado por el Excmo. Señor. Mariscal de Campo Ibáñez e Ibáñez de Ibero con motivo de la división del territorio en zonas militares para situar las reservas y depósitos del ejército. Publicado en 1884 y reproducido en 1902. Escala 1:1500000.
- Kingdon of Andalucía. Los cuatros reinos de ANDALUCÍA. 1845 I.C.A. Junta de Andalucía. Ref. 88-015662
- Mappas particulares das diversas Provincias de PORTUGAL, do Patriarcado de Lisboa, e do Reino de Algarve. 1750. Escala. 1:440000. I.C.A. Junta Andalucía. Ref. 88-00018.
- PLANO de los caminos que hay desde la ciudad de SEVILLA a la de ÉCIJA. 1779. Escala 1:40553. I.C.A. Junta de Andalucía. Ref. 1017/1779

## ARCHIVOS

Se ha consultado los fondos referidos a los expedientes de Obras Públicas y Transporte. Concretamente, los expedientes de carreteras de la provincia de Sevilla. Se encuentran depositados en el Archivo Histórico Provincial.