El documento

destacado

del Archivo de la Real Chancillería de Granada

n.º 16 noviembre-diciembre MMXXVI

La carre[te]ra de Madrid a Andalucía en el siglo XVIII.

LA CARRERA DE MADRID A LAS ANDALUCÍAS EN 1707

No fue hasta finales del siglo XVIII cuando el trazado de las comunicaciones entre las Andalucías y el Reino de Granada con Madrid comenzó a variarse respecto del que se había usado desde la Edad Media. Hasta la apertura del paso de Despeñaperros las rutas a Andalucía desde la Meseta partían de Toledo, bifurcándose por una parte hacia el valle del río Alcudia en la actual provincia de Ciudad Real, y posteriormente hacia el valle del Guadalquivir; y por otra hacia el puerto del Muradal, cerca de Despeñaperros, en el camino hasta los reinos de Jaén y de Granada. El punto de la ramificación sufrió variaciones en las diferentes épocas con alternativas para los distintos itinerarios.

Carlos Lemaur, ingeniero militar francés, fue el autor de los proyectos de ingeniería y de la obra de la variante del camino de Andalucía por Despeñaperros, iniciada en 1779 y finalizada en 1786. Esta obra alcanzó tal éxito que inmediatamente se abandonaron las rutas utilizadas con anterioridad, generalizándose la idea de que Despeñaperros era el único paso en Sierra Morena desde Andalucía a la Meseta.

Un expediente gubernativo de la Real Audiencia y Chancillería de Granada, con consulta del corregidor de Linares y descargos de los concejos de Vilches y Baños de la Encina, nos informa de la resistencia en 1707 de estos dos últimos ayuntamientos a financiar el proyecto de apertura de una vía alternativa a la que estaba en uso, atravesando sus términos, que había sido propuesta por el corregidor linarense con comisión del Tribunal granadino, para buscar y ejecutar un camino más cómodo y seguro. La realización de informes técnicos, mediciones e incluso de un levantamiento topográfico, nos permite conocer con precisión el trazado en esa zona jiennense de la llamada carrera de Madrid a comienzos del siglo XVIII.



1757. Mapa de España y Portugal con el trazado de caminos y rutas de postas.
Autor: Didier Robert de Vaugondy.
Archivo de la Real Chancillería de Granada/059CDFI//MPD 25.



1707. Mapa del camino entre la Venta de Linares y el Puerto del Rey, con indicación del antiguo y del nuevo trazado. Autor: Pedro Gallo; sin escala. Incluido en el expediente a instancia de los concejos de las villas de Vílches y Baños de la Encina con el alcalde mayor de Linares sobre la apertura del nuevo camino para la villa y corte de Madrid (ARCHGR/01RACH//Caja 93, pieza 6). Archivo de la Real Chancillería de Granada/059CDFI//MPD 60.

Leyenda del mapa

A. Venta de Linares.
B. Camino real de los coches, Hay desde dicha venta hasta la
C. Donde hay una encina que divide los caminos 1320 varas.
D. Castillo de Tolosa.
E. El camino de los Angostos de Tolosa.
G. Camino de arrieros por La Liseda.
M. Junta de caminos, el de Los Angostos y Liseda
F. Venta Nueva
H. Dehesa y carril de Jarandilla
I. Santa Elena
J. Venta de Miranda, color azul, el carril que hoy se usa, encarnado por donde se ha de abrir.

Color azul es el camino qye hoy se usa, y lo encarnado el que se trata de hacer para excusar tanta aspereza.

Q. Hornillo
R.
P. Salto del fraile
S. Peña de la graja
X. Puerto del rey.
V. Arroyo del salto del fraile.
O. Mesa del rey.

Sin escala

Como se declara en el expediente conservado en el Archivo de la Real Chancillería de Granada, éste se había instruido «para que se abriese un camino distinto del real por donde se pudiese trajinar con coches y galeras, y que a este fin contribuyesen los concejos confinantes», ya todavía en esta época recaían en los concejos las competencias del mantenimiento de los caminos, pudiendo imponer en consecuencia derechos y aranceles de paso al transporte y a los viajeros.

En efecto, a comienzos de 1707 el camino corriente transitaba por el Puerto del Rey, aunque existía otro camino antiguo, en ese momento poco frecuentado; que iba por los Angostos de Tolosa, que se pretendía poner en uso, argumentando un ahorro de tiempo y de distancias. La negativa a contribuir de los vecinos de los pueblos por los que discurría el trazado del camino dio al traste con el proyecto; y no tenemos constancia por el expediente de nuestro Archivo de la ejecución final de la totalidad de lo proyectado, finalizando las actuaciones documentadas con la comunicación de la Chancillería granadina al corregidor Rodríguez de Quirós de la orden para que se señalasen los arbitrios y derramas para los concejos díscolos.

En cualquier caso, la orden para realizar una valoración económica de las obras y el levantamiento del mapa nos permite identificar el trazado de ambos caminos: del corriente en 1707 y del que se proponía aderezar.



Detalle de los lugares de Mesa del Rey (O), Salto del Fraile (P) y Arroyo del Salto del Fraile (T).

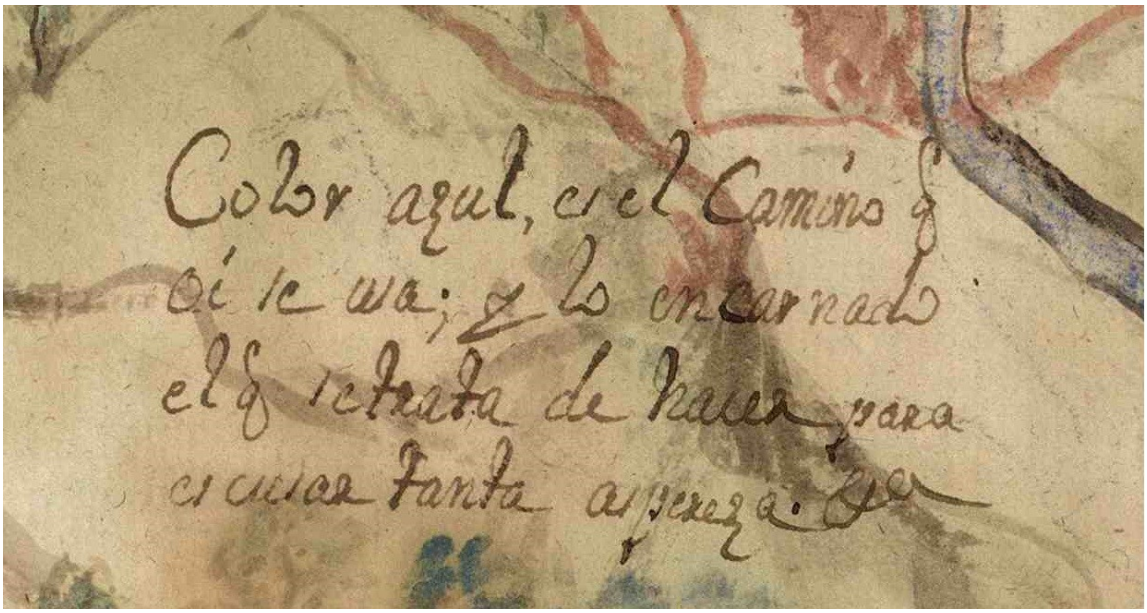
En el inicio de todo este proceso el corregidor de Linares don Juan Antonio Rodríguez de Quirós, había comunicado el día 1 de febrero de 1707, al presidente de la Real Audiencia y Chancillería de Granada don Juan Miguelez de Mendaria y Osorio que en «estos días saliendo para Sierra Morena a correr los términos de esta jurisdicción, y a reconocer si las ventas o caserías albergaban sujetos sospechosos (de que por ahora se han de limpiar) he reconocido un defecto digno de poner en la noticia de vuestra ilustrísima, porque provea de remedio que a poca costa se hallará conseguido, que es abrir camino, para que por el Puerto del Rey, sin la fatiga de haber de pasar 14 leguas, que

son las que hay de sierra por el camino de el Barranco Hondo, sin que en ellas haya poblado, que precisamente pasan todos los que llegan a estas Andalucías con coches o galeras.

Que abriéndole desde esta villa hasta la del Viso se excusa la mitad de sierra, y es camino más seguro para los arrieros que de continuo pasan, y cazadores que asisten en la sierra para proveer a las ventas de caza. De los cuales tengo bastante conocimiento, quienes para su mismo crédito y para que no se les eche la culpa, y por encargo mio y temor que le he puesto por cuyas razones celan, no sucedan robos a los pasajeros.

Y por lo que a mí toca desde esta villa a la Venta de Linares, que son cuatro leguas, abriré camino para paso de coches y galeras muy llano, excusando una legua; y para desde la Venta al Viso lo allanaré en la misma conformidad. Dándome vuestra señoría orden para que de los lugares de convecinos pueda sacar los obreros que se necesiten, para quitar las vueltas y piedras que impiden la carrera a los coches. Que para la comisión no pido emolumentos más que un salario para el obrero que asistiere a dar la disposición y traza.

Que ejecutado, será obra muy del servicio de Dios y del rey, para el gran alivio de los pasajeros que se excusarán del riesgo del Barranco Hondo que tantos robos y muertes han sucedido en él. Y así mismo del paso del río Guadalizar y Guadalén, que por no tener puente ni barcos suceden muchas desgracias cada año, lo que se excusará por este otro paso».

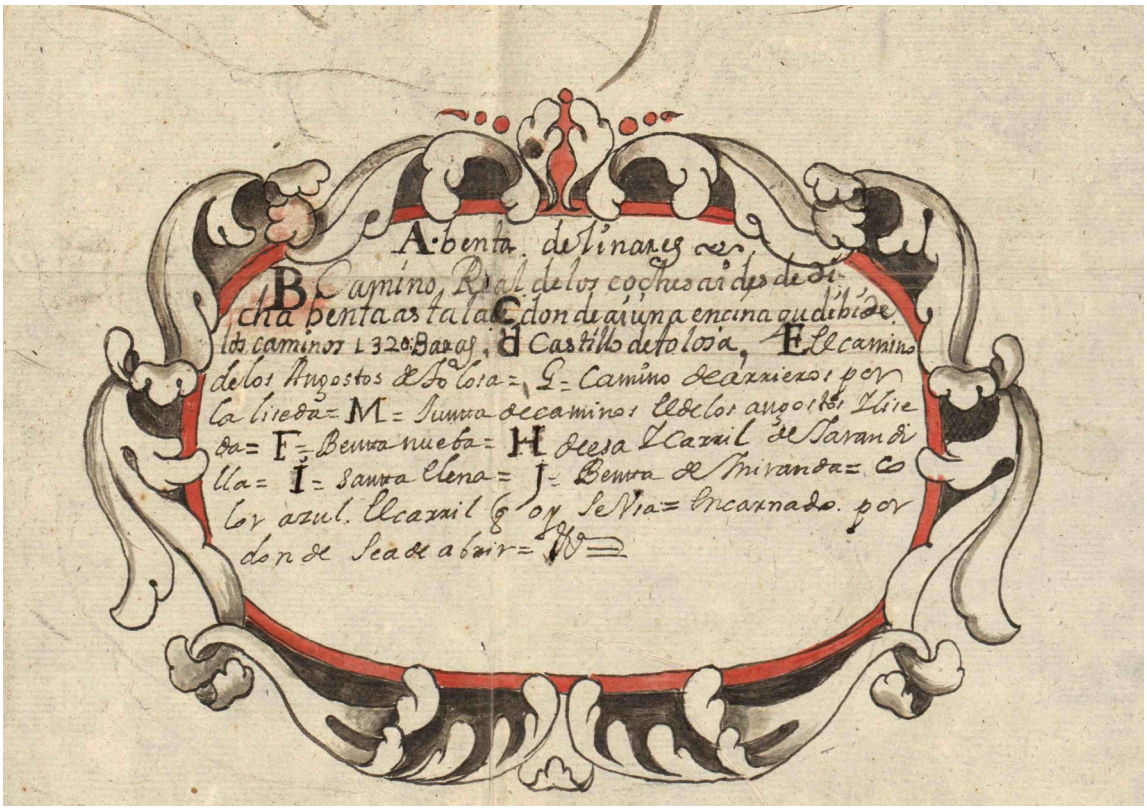


Detalle de la leyenda con la identificación del camino en uso en color azul, y del proyectado en color rojo.

Como consecuencia de lo que se exponía y viendo la oportunidad de la propuesta del corregidor de Linares, la Chancillería de Granada expidió las provisiones reales suficientes para las prorratas y costas a los lugares y ventas de la carrera de Madrid.

En cuanto a los autores del mapa, el expediente nos revela que «su majestad manda por su real provisión que está por cabeza su merced nombrar para la vista de ojos y medida que hay que hacer de los caminos en ella expresados a Francisco García Vela, maestro de arquitectura, y a Sebastián Moreno maestro cantero, ambos vecinos de esta ciudad [Linares], personas de toda ciencia, concien-

cia y habilidad, y para que vean dichos caminos y sitio de la Sierra Morena hasta lo alto del Puerto del Rey; y con más conocimiento haga planta o mapa de todo a don Pedro Gallo, asimismo vecino de esta villa, maestro del arte de pintar».



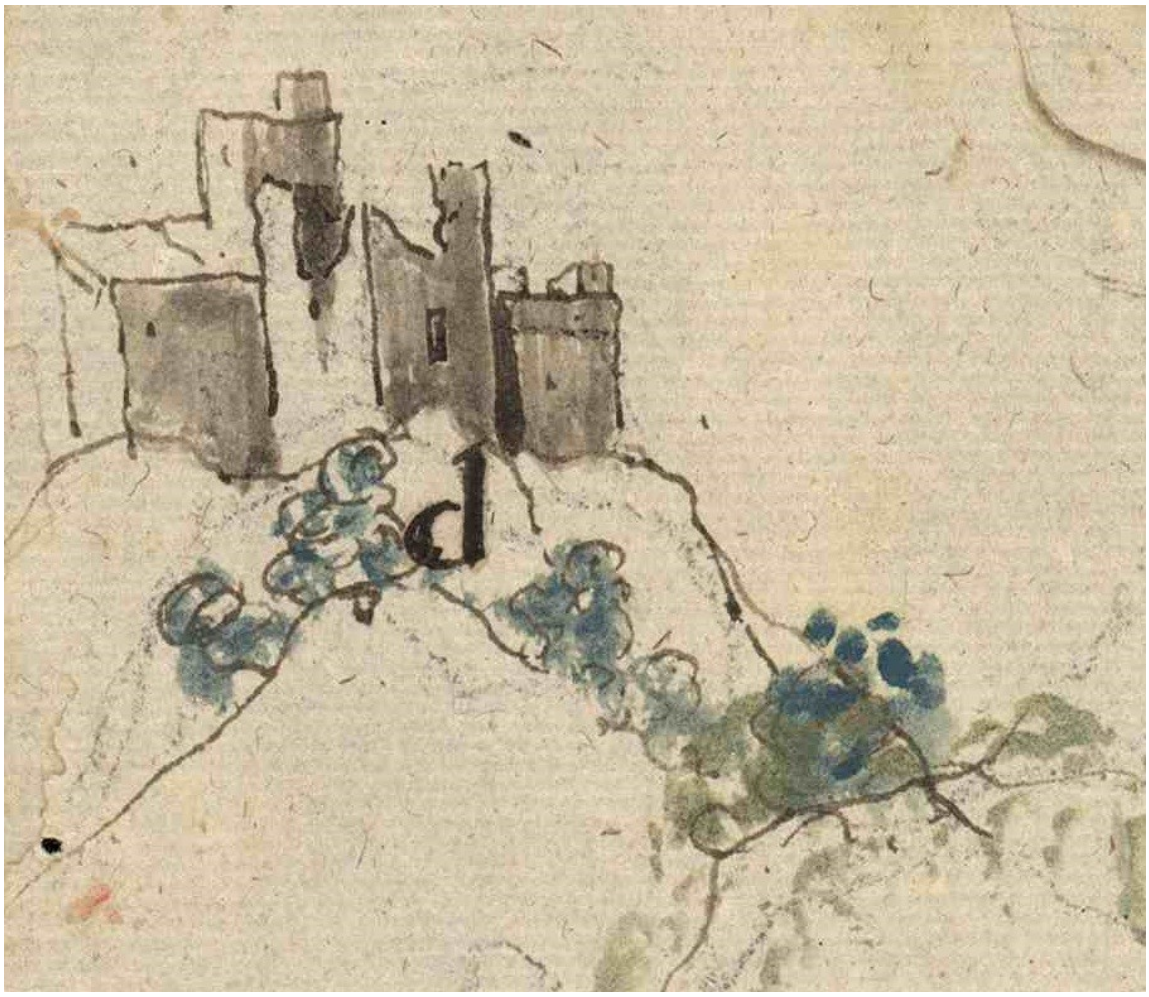
Cartela con la leyenda del mapa.

Así el 19 de octubre de 1707 a la una de la tarde el corregidor de Linares salió de la villa hacia la Venta de Linares «llamada por otro nombre de Las Cruces» acompañado por don Francisco Manuel de Quesada y Benavides, regidor perpetuo de la villa, y de los tres maestros citados, junto con el escribano del concejo, llegando «entre las seis y las siete de la tarde, al anochecer, adonde nos quedamos a hacer noche».

Prestos en la jornada siguiente dieron principio a la diligencia de la medida de caminos «para lo cual se midió una cuerda de cáñamo». El 21 de octubre vieron y reconocieron «el camino del sitio de los angostos de Tolosa, al mismo tiempo de medirle como va expresado [...] han reconocido dicho sitio por donde se puede abrir camino real para arrieros, coches, calesas, galeras y demás carruajes con seguridad por considerarle quedará más fiable que el carril que hoy se usa. El cual para que pueda quedar perfectamente bueno y perfectamente hasta la Venta de Miranda valúan su costo, de manos, materiales y toda costa, en cinco mil reales de vellón, teniendo cuatro varas de ancho, y habiendo de ser desde los angostos hasta el arroyo de la Liseda de dos varas y media de ancho, y desde dicho arroyo hasta la Venta de Miranda de tres varas de ancho.

Tendrá de coste de todo lo necesario tres mil reales de vellón; y en cuanto a el camino que traen los arrieros desde la venta nueva a esta de Miranda por el sitio de Liseda, es incapaz de poderse abrir carril por lo fragoso y naturaleza de peñas, si no es que fuere con excesiva costa, y todavía habría de quedar intratable».

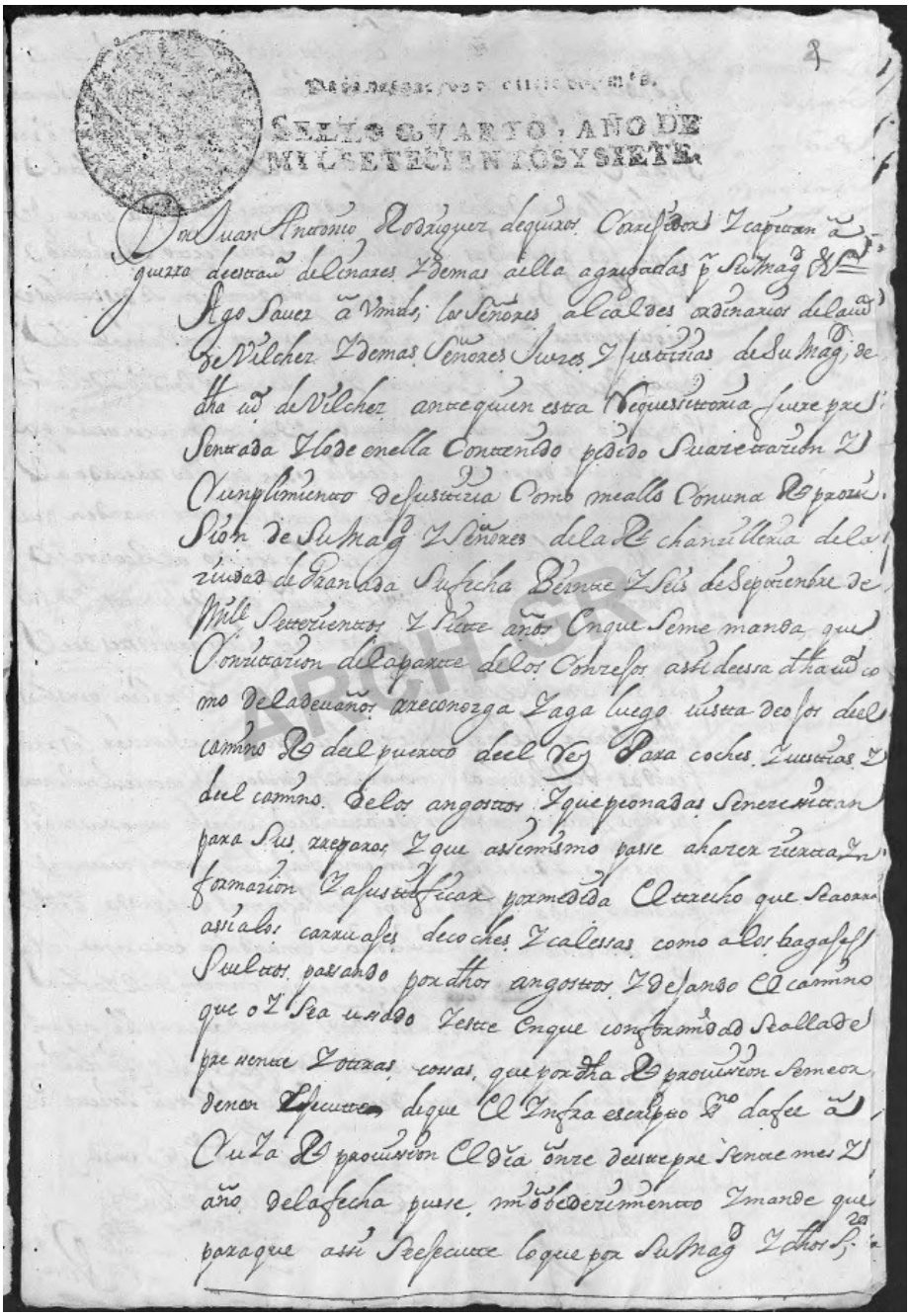
En las siguientes jornadas todos pasaron «al sitio del Salto del Fraile hasta lo alto del Puerto del Rey, [...] y estando en dicho sitio del Salto del Fraile se reconoció por los dichos Francisco García Vela y Sebastián Moreno la aspereza de dicho camino que según la planta que hoy lleva, que aunque se componga lo mejor que se discurra, siempre ha de quedar penoso e incapaz de que le puedan usar coches y galeras de cargado, por su mucha aspereza. Y para desechar dicho sitio del Salto del Fraile han reconocido que se puede abrir camino nuevo desde el sitio que llaman la Mesa del Rey por la solana del sitio del Hornillo; dándole un poco más larga la vuelta por bajo del camino que hoy está abierto hasta la subida del Salto del Fraile; y desde dicho sitio, dejando de bajar a el arroyo y tomando a media ladera a sol naciente, por el sitio que llaman la Peña de la Graja hasta subir a lo alto del Puerto del Rey, se puede abrir carril que salga con menos punto y más anivelado, porque se reconoce ser más llano y sin vueltas; que aunque desde el dicho sitio del Salto del Fraile hasta lo alto del Puerto del Rey es mucha la altura, tomada a nivel por dicho sitio vendrá a quedar cuasi llano, por ser como media legua de distancia desde adonde se debe empezar a abrir el carril».



Detalle del castillo de las Navas de Tolosa

La comisión linarense elaboró también un presupuesto y una memoria económica de los gastos de personal necesarios para las obras proyectadas: «Razón de los pasos que son precisos aderezar en el camino de Sierra Morena por el Puerto del Rey, y desde la villa de Linares hasta la del Viso, y las jurisdicciones de los lugares que hay en dichos caminos, y lo que toca componer a cada uno.

El camino desde esta villa de Linares hasta la venta de Linares está compuesto para calesas y coches.



1707, octubre, 15. Requisitoria de don Juan Antonio Rodríguez de Quirós, corregidor de Linares a los alcaldes ordinarios de Vilches y Baños de la Encina para que comparezcan a la inspección del camino para la villa y corte de Madrid (ARCHGR/01RACH//Caja 93, p. 6, fol. 99rº).

Y hasta más allá de la Venta Nueva en el sitio que llaman de Santa Elena, que dista de la de Linares una legua, se necesitan 16 peones para su aderezo; por mitad el gasto entre las villas de Vilchez y Baños por su término: 16 peones.

Desde santa Elena a la Venta de Miranda, que es término de Baños es menester 8 peones: 8 peones.

Desde la Venta de Miranda hasta lo alto del Puerto del Rey que es jurisdicción de Baños, se compone con 40 hombres: 40.

Y desde lo alto del Puerto del Rey hasta el sitio que llaman del Castañarejo, desde donde se da vista a la villa del Viso, se necesitan sesenta peonadas y toca a dicha villa: 60.

Total: 124.»

El expediente se cierra con dos documentos. El primero de 8 de agosto de 1708 por el que el Real Acuerdo de la Chancillería da un auto y comunica que Linares, Baños de la Encina, Vilches y el Viso propongan arbitrios de donde paguen su parte correspondiente, y una vez ejecutada la obra se acuerde la cuantía del portazgo. El último de 8 de octubre de 1708 de comunicación de que a la fecha solo se habían abierto cuatro leguas con cargo a Linares, y lo que resta hasta la villa del Viso les toca y pertenece a los vecinos de Baños y Vilches.

BIBLIOGRAFÍA

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

Mohíno, I., Coronado, J.M. "Proyecto de recuperación de la carretera histórica de Despeñaperros". En *I Congreso Internacional de Carreteras, Cultura y Territorio.* La Coruña, 2010.

Ruiz González, Juan Enrique y Sena Medina, Guillermo. "Carlos Lemaur y el Camino de Despeñaperros". *En Carlos III y las Nuevas Poblaciones*. Miguel Avilés-Guillermo Sena (eds.) Córdoba, 1988, Tomo I: pp. 23-41.

El Camino de Andalucía: Itinerarios históricos entre la Meseta y el Valle del Guadalquivir. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1993.

Edita: Consejería de Cultura, Patrimonio Histórico y Deporte. Junta de Andalucía.

Coordina: Archivo de la Real Chancillería de Granada

© Selección documental, textos y referencias: David Torres Ibáñez.

© Edición: Consejería de Cultura, Patrimonio Histórico y Deporte. Junta de Andalucía.

Diseño gráfico: David Torres Ibáñez

El documento destacado del Archivo de la Real Chancillería de Granada n.º 16 - 2026.

ISSN: 3045-5049

Archivo de la Real Chancillería de Granada
Plaza del Padre Suárez, 1. 18009 Granada.
☎ 958027494
informacion.arch.gr.ccul@juntadeandalucia.es