

Caminería e infraestructuras: medios y modos para viajar

Introducción

Fernando VI había comenzado a desarrollar una red caminera radial que conocerá la apertura de Guadarrama y del camino real de Reinosa. Desde 1761, bajo el reinado de Carlos III, se sistematizan las carreteras de Madrid a la periferia. Campomanes, consigue que en 1767 se asignen al Principado 120000 reales anuales, del conjunto de lo recaudado por el arbitrio de dos reales de fanega de sal, creado para financiar las obras públicas. En 1771 la asignación se ampliará a poco más de medio millón de reales. Se había construido el tramo Oviedo-Mieres, de 21 kilómetros, que, sumado a los correspondientes al tramo Gijón-Oviedo, alcanzaba los 48 kilómetros y un coste casi de 9 millones de reales. La lentitud de las obras, las dificultades del trazado y la necesidad de levantar costosos puentes, eran la causa de que el kilómetro de construido hubiese superado el coste del camino de Orduña a Reinosa. En 1788, muerto el Rey, el proyecto se cancela. A él volverá Jovellanos, cuando Floridablanca lo nombra en 1792 subdirector de Caminos en el Principado.

Mapa de la vía michelín editado



En general, el estado de los caminos en la España del Siglo XVIII era malo. En el tramo que hemos seleccionado del viaje de Jovellanos a La Cavada (hasta Villarcarayo) deja algunos comentarios sobre problemas de los caminos que recorre, como un mal relleno en las tierras del camino o que el camino no llega hasta donde debería (Ujo). Otras de las quejas de Jovellanos son lo pedregoso de estos caminos, rellenos algunos de ellos con morrillo (canto rodado) estando algunos de ellos sueltos, formando baches y dificultando el tránsito. Por otro lado, no todos los ejemplos son malos, Jovellanos también habla de tramos de camino buenos y arbolados, y lo más destacable es el testimonio sobre planes para reacondicionar y construir caminos (26 de agosto) e incluso el afamado ilustrado, dado este plan, propone la idea de crear un fondo para caminos del reino de León, centrado especialmente en Asturias para establecer una conexión con el mar.

Puentes

Los puentes, enlaces sumamente necesarios. Hemos de ver el viaje de la Cavada como algo magnífico y a la vez peligroso. A través de los caminos, Jovellanos siempre va a encontrar zonas intransitables, meramente imposibles de cruzar. El único modo de sortear estas brechas en el camino son los puentes. Las construcciones de la salvaguarda ante el río, el foso, los pantanos o sencillamente la carretera, excesivamente empedrada para que cruce cualquier criatura, sea caballo u hombre. Los puentes en sus *Diarios de Viajes* son citados muy fugazmente, como ese oscuro compañero secundario que aparece y desaparece cual moneda falsa.

Entre el 25 y el 30 de agosto tenemos una documentación muy global respecto a esto, sacando a la luz al Jovellanos más "cosmopolita", ese que está preocupado como hombre ilustrado por las creaciones de su tiempo y por las infraestructuras, cuyo espíritu crítico se refiere a obras hechas con ladrillo ajado o madera en estado de podredumbre continua, siendo estos los ejemplos de puentes abandonados, ruinosos o rotos por culpa de la intemperie, llegando a estar maltratados por el paso de presas o canales que ceban toda la fuerza de sus lenguas de agua sobre sus tramos.



Dibujo de Garrido. Puente de la Perrona

Posadas

Las posadas eran un elemento esencial para los viajeros, aunque no siempre se podía dormir en una, ya fuera por no haber ninguna cerca, por falta de fondos o por otros motivos de diversa índole. Independientemente de esto, Jovellanos muestra su visión, tanto en sus *Diarios de Viajes* como en las *Cartas a Ponz*, acerca de las posadas es que son lugares sucios, muchas veces sin ni siquiera comida suficiente para abastecer las necesidades básicas de un puñado de viajeros, o con camas infestadas de chinches y pulgas como bien manifiesta el propio Jovellanos en su diario el 26 de agosto de 1797 durante su viaje de la Comisión secreta a La Cavada. En sus *Cartas a Ponz* dice de forma explícita refiriéndose a las posadas que "Este mal sólo tiene un remedio: haga usted que nos den buen camino, y lo verá poblarse de muy buenas posadas".

Los tramos correspondientes a los días del 25 de agosto al 9 de septiembre se pueden ver múltiples referencias a posadas y a mesones por parte del propio Jovellanos. La tónica principal que se puede observar, es la de unas posadas y mesones en unas condiciones lamentables, algunos de ellos en ruina y otros terriblemente sucios o con un servicio pésimo, llegando incluso a quedarse veces sin cenar como ocurre la noche del 25 al 26 de agosto.

Otro mesón pésimo sería el del día 29 del mismo mes. A pesar de ser esto la tónica principal sí que algunas de las posadas o mesones que enumera Jovellanos son positivos, como por ejemplo los de los días la posada del 1 de septiembre o la del 3 de septiembre que, aunque no muy buena sí que era grande.

Canales

A lo largo de sus viajes Jovellanos se tropieza con más de un canal, limitantes naturales fácilmente sorteables a través de puentes. Pero los canales no son solo un obstáculo en el camino del escritor, de hecho, presencia algunas de las obras de ingeniería más importantes de la España del siglo XVIII, como el Canal de Castilla, de 207 km.

Marchando al paso de los ilustrados franceses del siglo XVII, en España se comienza a realizar tres grandes obras de canalización, junto a otras más pequeñas con el fin de favorecer los viajes comerciales por la península, y como objetivo secundario mejorar los sistemas de agricultura que para Jovellanos se hizo mejor en algunos lugares que en otros. Estas empresas suponían enormes inversiones, y aunque hubo casos como el canal de Guadarrama que fueron un fracaso, en sí ninguno de los tres canales pudo llegar a rentabilizarse con la aparición del ferrocarril, que los suplantó antes de siquiera acabar las obras quedando relegado únicamente como fuerza motriz de molinos, harineros y para el riego adaptando sus infraestructuras a este fin.

Bibliografía:

- Albiac Blanco M^a D (2013): "A pie, a caballo, en coche. Aragón visto desde la ilustración". *Archivo de filología aragonesa*, N^o 69, pp 33-67.

- Crespo Delgado, D (2014): "Las obras públicas y la imagen de España en la literatura de viajes (ss. XVII-XIX)". *Quaderns d'història de l'enginyeria*, N^o 14, pp 3-16.

- Nárdiz Ortiz, C (2012): "Los canales de navegación del siglo XVIII: La recuperación de las vías artificiales del agua". *Paisajes modelados por el agua: entre el arte y la ingeniería*, págs. 159-166.

- Ocampo Suarez-Valdes, J (1995): "Caminos y economía: un informe inédito de Jovellanos sobre la carretera de Castilla, en estudios dieciochistas en homenaje al profesor José Miguel".

Fuentes

- Melchor de Jovellanos: *Cartas a Ponz o Viaje de Asturias*. s (eds. E. de Lorenzo Álvarez y Á. Ruiz de la Peña Solar, Oviedo, KRK Ediciones, 2003; vol. IX de las *Obras Completas de Jovellanos*).

- Melchor de Jovellanos. G (1990): *Obras Completas de Jovellanos*, tomo VIII, Oviedo: instituto Feijoo de Estudios del Siglo XVIII.

Puente Bergueres en Siero

