

Despeñaperros: antecedentes de una realidad



Enrique Vázquez
Periodista

Resumen

El año pasado se abrió finalmente al tráfico por carretera el nuevo paso de Despeñaperros en la A-IV. Es una obra magna de ingeniería... pero también la culminación de un proceso histórico suscitado por la necesidad de vencer el desafío orográfico de Sierra Morena. A finales del siglo XVIII ya se resolvió en una primera versión, un hito para su época. El proyecto del ingeniero francés, pero españolizado sin remisión, Carlos Lemaury, lo consiguió en un contexto político concreto y muy sugerente. De esa hazaña trata el artículo...

Palabras clave

Sierra Morena, Ward, Borbones, Olavide, Lemaury

Abstract

The new section of the A-4 road passing through the Despeñaperros gorge was finally opened to traffic last year. This is a magnificent work of engineering and the culmination of a long historic process brought about by the need to overcome the geographic barrier posed by the Sierra Morena. The first version of this route was completed at the end of the 18th century in what was a landmark construction for its time. The project of Carlos Lemaury, a French engineer though firmly rooted in Spain, was achieved within a very specific and suggestive political context. The present article describes this feat.

Keywords

Sierra Morena, Ward, Bourbons, Olavide, Lemaury

El viajero que se dirige a Córdoba desde el centro o norte de España cruza hoy Sierra Morena en unos seis minutos de automóvil gracias a los viaductos y túneles puestos en servicio hace pocos meses y tras años de duros trabajos a cargo de varias compañías. Si los conductores son veteranos recordarán el ya notable avance que fue (en los días de UCD y abierto al tráfico en 1983) el desdoblamiento de la N-IV (Madrid-Cádiz) aunque solo en el sector meridional del paso, el más asequible, se hicieron cambios en el trazado. La pendiente y colosal obra de terminar con la dificultad fue abordada muchos años después, y finalmente puesta en servicio en 2012.

Era la culminación de un proceso largo, larguísimo, abordado mal que bien por casi todas las administraciones hispanas desde finales del siglo XVII. Hasta entonces el camino real a Córdoba –como sabía bien Cervantes y se refleja en el Quijote– transitaba por Toledo y Ciudad Real para, utilizando el providencial Valle de Alcudia, alargarse, con un par de alternativas hasta el valle del Guadalquivir. Itinerario clásico y alternativo al más antiguo y mucho menos practicable camino por el Puerto del Muradal, entre el Viso del Marqués (Ciudad Real) y Miranda del Rey (Jaén) (el escenario probable de la batalla de las Navas de Tolosa) que todavía hoy los senderistas pueden encontrar fácilmente. Pero todo esto, que se cuenta en dos párrafos, es el eco de siglos de historia. El último jalón de esa historia fue la apertura al tráfico del fantástico acceso por Despeñaperros, que, a su vez, tiene una historia propia, específica. Empezó a principios del siglo XVIII...

“Planes de desarrollo”

Fernando VI, el segundo rey Borbón de España (1746-1759) sabía lo que hacía. El atraso económico del país, ya denunciado en vano por algunas voces independientes, arbitristas incluidos, había sido perfectamente detectado por los ministros de su pa-



latitudes. Nacido hacia 1720 en Montmirail (en la Champagne) y reclutado por la Corona española tal vez en 1750 con el grado de capitán, se sabe poco de su vida particular, que terminaría en suicidio en su casa madrileña de la calle Silva en noviembre de 1785. No hay la menor referencia al suceso en la prensa de la fecha, inevitablemente reducida en este caso a la “Gazeta de Madrid”. Tuvo descendencia abundante, con seguridad cuatro hijos varones siempre vinculados a su actividad profesional y de los que por lo menos dos, Carlos y Manuel, fueron también ingenieros. Su segundo apellido, De la Murère, sugiere que su esposa era también francesa.

Lemaury parece sinceramente involucrado en el reformismo modernizador en boga teorizado desde la paradoja de que “España es un Imperio hecho por un país sin hacer” y comparte la visión político-administrativa de Ensenada, padre de la nueva gran marina española. Es verosímil que el cese del marqués, en julio de 1754 en un clima de intrigas palaciegas y secretas maniobras extranjeras que no caben aquí, fuera percibida por él como una pérdida y sin duda el relevo tuvo influencia –y propició algún retraso– en la gran obra en marcha para cuya dirección Lemaury, cuya formación primera parece haber sido la de ingeniero hidráulico, había sido llamado por el ingeniero Fernando de Ulloa en 1752: los Canales de Castilla. Ulloa era hermano del gran Antonio de Ulloa, también hombre de Ensenada, científico, ingeniero y administrador. El gran Canal de Castilla, todavía hoy mantenido y útil, fue, pues, la primera empresa abordada por Lemaury entre nosotros.

Al parecer tuvo discrepancias técnicas con su jefe Ulloa y es seguro que la caída de Ensenada alteró su vida profesional. De hecho fue destinado a Galicia, primero como supervisor de las fortificaciones costeras, una tarea que suena a alejamiento deliberado, pero después se le encomienda la modernización de la carretera Astorga-La Coruña, una obra que le ocupará entre 1766 y 1769 y en cuya gestión conoció contratiempos personales considerables que, al parecer, fueron frecuentes a causa de su carácter personalista y su genio vivo. Fue acusado de despotismo con sus subordinados y hasta de negocios particulares y desvío de fondos, pero él se defendió enérgicamente y se diría que con éxito porque terminaría siendo rehabilitado y solicitado por el gobierno. En lo que sin duda tuvo éxito fue como ingeniero director de obra. Sus trabajos en el Manzanal, aún hoy acceso crucial a Galicia desde la meseta, le dieron gran reputación y merecerían un elogio muy posterior nada menos que de Jovellanos, viajero por la zona. Escribiría el egregio asturiano en 1792:



Vista aérea de la entrada al nuevo túnel de Despeñaperros

“El camino construido por don Carlos Lemaury es una obra magnífica y digna de su gran genio (...) portentoso el camino de Carlos Lemaury y mejor cuanto más se mira”¹⁴.

Hacia el sur

Nuestro hombre, acreditado y, si vale decirlo así, rehabilitado del todo había visto sus trabajos financiados en los presupuestos del marqués de Esquilache, 1760-65 en números redondos, es decir ya en el reinado de Carlos III, comenzado en 1759. La abrupta caída del ministro no alteró la inspiración político-económica del gobierno y en algunos registros incluso se incrementó. Lemaury no estuvo ocioso, pero se ocupó en destinos menores y su relieve y su vuelta al primer plano como ingeniero se reanuda en el marco del gran plan de las “Nuevas Poblaciones de Sierra Morena”, uno de los proyectos más acariciados por los reformadores, el de convertir la inhóspita región, nido de salteadores de caminos, sin reservas de agua y poca tierra cultivable, en un modelo que incluiría nada menos que un plan de repoblación con industriados alemanes, flamencos y suizos que deberían ser católicos...

Así descrito, el proyecto parece de los destinados al fracaso o al olvido. Pero eso sería no contar con el carácter de la personalidad nombrada por el rey (a petición del dúo

Campomanes-Aranda, hombres clave de la situación entonces) para abordarla: don Pablo de Olavide, quien se había acreditado como ejecutivo (diríamos hoy) brillante y administrador capaz en algunos encargos difíciles, singularmente el de los hospicios de Madrid, que impresionó mucho al rey Carlos III (3). Olavide fue designado en el marco legal del llamado “Fuero de las Nuevas Poblaciones de Andalucía”, que estaría vigente hasta 1804. Olavide, afrancesado impenitente y liberal, era sospechoso a los ojos de la Inquisición, que finalmente obtuvo su procesamiento en 1766. Cesado, por tanto, recibió en 1767 una condena de ocho años de reclusión en un convento (de los que cumpliría dos, pues pudo salir a Francia) y destierro de Madrid y demás Reales Sitios.

Pero al fogoso e hiperactivo funcionario le había dado tiempo a sentar las bases del gran proyecto, encarrilarlo, fundar sus principales ciudades, con cabeza en La Carolina (un topónimo de claro homenaje a su rey, Carlos III). Y, naturalmente, vinculó el gran plan al imperioso cambio en el camino real a Madrid, aunque la repoblación como tal, que llegaba hasta el término de Carmona, en Sevilla, estaba en su totalidad en la vertiente sur de Sierra Morena. El plan Ward de radiales había hecho progresos notables, como probaba el trabajo de Lemaury en



Túnel Despeñaperros, boca sur

Manzanal, cuya inauguración es contemporánea del episodio Olavide, pero el itinerario hacia Cádiz se enfrentaba a Sierra Morena y era el invencible cuello de botella para el tráfico de diligencias en la ruta vía puerto del Muradal. Los retrasos que sufrió el esfuerzo colonizador de Olavide debieron influir en la demora en abordar la cuestión central: cómo y dónde abrir una nueva ruta capaz de permitir, sencillamente, que los carros de carga y diligencias postales no tuvieran que ser sustituidos por mulos para salvar los desniveles más pronunciados, la preocupación central del práctico Olavide.

La decisión de Floridablanca

Es imprudente, aunque parece plausible, afirmar que Lemaury estuvo antes o después vinculado al problema y su eventual resolución. Y llegó el momento, ya en 1779, en que fue formalmente llamado a abordarlo por el otro gran primer ministro de Carlos III, el conde de Floridablanca. Su elección –siendo Floridablanca, contrapuesto al conde de Aranda, mucho más conservador y mucho menos francófilo que él, aunque también reformador– parece confirmar la reputación de Lemaury o Lemaury y sus hijos, como la elección inevitable para abordar la hercúlea labor y también es resultado de la coherencia administrativa porque Floridablanca se volcaba en los problemas de comunicaciones y transportes y a él se

debe la creación en 1785 de la “Dirección General de Caminos”. La decisión crucial de cambiar del todo el itinerario en el área fue, según algunos relatos, de otro ingeniero con autoridad, Joaquín Iturbide, quien desechó el llamado “Puerto Real”, como el de Muradal (si es que ambos, en realidad, no eran el mismo) siempre al oeste de Despeñaperros y optó por entrar en el desfiladero, a sabiendas de que debería resolver la cuestión decisiva de las pendientes.

Al respecto hay un par de testimonios escritos: la opinión transcrita en el gran libro de Defourneaux y la del barón de Bourgoing, que merece capítulo aparte para la personalidad y la obra de Lemaury (4). Jean François de Bourgoing, diplomático que sirvió en puestos relevantes a la monarquía, a la Convención, a Napoleón y a la restauración borbónica, fue embajador en Madrid y su libro es todavía un informe utilísimo y que se deja leer muy bien, sobre la España de finales del XVIII. En lo que concierne a Lemaury dice, en resumen, lo siguiente: el gobierno se empeñó en mantener la gran carretera Bayona-Cádiz en buen estado, de modo que “puedan hacerse en silla de postas sus cien leguas” (...) y el ingeniero francés Lemaury hizo los planos y dejó a sus hijos “que con los planos habían heredado una parte de sus talentos” la tarea material de ejecutar la obra. Bourgoing comenta con

dre, Felipe V, tanto los llegados de Francia con el gabinete Orry como los nativos, Macanaz, Campillo o Patiño, personalidades casi olvidadas hoy, se debía a varias y concomitantes causas, pero una esencial era el déficit de infraestructuras.

Se hizo informar a través de las misiones de estudio que su mano derecha y virtual primer ministro, don Zenón de Somodevilla (más tarde marqués de la Ensenada) envió a Europa. Una de ellas fue para un irlandés llegado a España, don Bernardo Ward, quien recibió el notable encargo genérico de ver los adelantamientos de toda Europa... operación que le tomó varios años y que, en lo que interesa en estas páginas, insistió en la urgencia de contar con grandes caminos carreteros que provocarían una de las iniciativas de más éxito de toda la administración española: la creación del sistema central de grandes vías, las aún vigentes seis carreteras nacionales planificadas con un sentido radial desde Madrid, la capital del Reino. Eso fue solo la parte dedicada a carreteras en su largo "Informe Económico", que, como un homenaje póstumo, sería publicado en 1779 por el reformista ministro Campomanes¹.

Aunque el plan debió esperar algunos años y ya bajo Carlos III, hermano y sucesor de Fernando VI, muerto a los 46 años, se puso en marcha en 1761 con la correspondiente consignación presupuestaria, aunque limitado a los itinerarios a Cataluña/raja de Francia, Galicia, Alicante/Valencia y, lo que nos interesa hoy, Andalucía... cruzando Sierra Morena. Fue tan decisiva la actuación que se convirtió en el eje de las posteriores y únicas grandes iniciativas en ese orden: el "Plan General de Carreteras" de la Restauración, de 1877, muy activo hasta la reducción presupuestaria impuesta por el gasto militar inherente a las guerras de Ultramar, y el "Circuito de Firms Especiales" de 1926, bajo Primo de Rivera. El conjunto de la gran operación, y es un dato relevante que conecta con la mentalidad del rey y el papel asignado a las fuerzas armadas, fue encomendado al flamante "Cuerpo de Ingenieros", fundado por Felipe V en abril de 1711 sin adjetivarlos de "militares" aunque muy volcado inicialmente en la construcción de fortificaciones y las técnicas de asedio y defensa².

Lemaur entra en escena

Por entonces, entre fichado y enviado por el gobierno francés, volcado en la consolidación de la rama española de los Borbones instalada hacía no muchos años, llegó desde su Francia natal un joven ingeniero militar, Carlos Lemaur³ cuyo nombre quedará indisolublemente unido a la obra de Despeñaperros, aunque intervino también en otras áreas y en otras



Vista aérea de Despeñaperros



**Túnel Cantera,
boca sur**

detalle lo que fue la decisión central de la obra: cambiar el itinerario y abandonar el tradicional desde Viso del Marqués por otro, más al este, desde Almuradiel hasta La Carolina, “una opción que dejaba a los ingenieros frente al fondo de los valles y las cimas escarpadas”. El plan obligó a desmontes extraordinarios para aliviar las pendientes, a la construcción de puentes y taludes revestidos de obra de albañilería y al uso intensivo de la pólvora... Lemaury es descrito, en fin, por su compatriota como “un conquistador que derriba a sus enemigos con sus proyectos gloriosos y los convierte en instrumentos de su capacidad” (...).

Lemaury, de actividad incesante, hizo honor a una frase que escribió en su juventud, apenas llegado aquí: “España es un imperio hecho por un país... sin hacer”. Su trabajo es una contribución eminente y merece los elogios innumerables que la obra recibió en los años siguientes y el consenso sobre su importancia capital y su utilidad extraordinaria: baste decir que el audaz trazado sirvió hasta 2012... algo que tal vez no habría asombrado al ingeniero Carlos Lemaury... **ROP**

Las fotografías que ilustran este artículo han sido cedidas por la constructora FCC, que proyectó y construyó la variante actual de Despeñaperros

Notas

- (1) Buena información sobre Ward y sus planes camineros en un artículo de Francisco Wais San Martín, en el número 2981 de la “Revista de Obras Públicas”, del que lo escrito arriba es deudor.
- (2) Para dicho Cuerpo de Ingenieros, los trabajos de Horacio Capel y su equipo de la universidad de Barcelona desde el “repertorio” de 1979.
- (3) Su nombre es escrito prácticamente siempre así, “Lemaury”, y aquí haremos lo propio, pero lo cierto es que franceses bien al corriente de estos asuntos, como el barón de Bourgoing y Defourneaux, escribieron siempre “Le Maur”.
- (4) La cita está tomada del excelente trabajo “Caminos históricos del Bierzo Alto” de Isaac Moreno Gallo, presentado en el III Congreso de obras públicas romanas”, Astorga, 2006.
- (5) Sobre Olavide hay disponibles dos muy buenos libros: el de Luis Perdices (Madrid, 1995, Edit. Complutense) y la obra de referencia de Marcelin Defourneaux, el gran hispanista francés, “Pablo de Olavide, el afrancesado” (Sevilla 1979, Sevilla Libros) y el lector interesado podrá encontrar en ellas cuanto quiera saber sobre el gran personaje.
- (6) “Nouveau voyage en Espagne ou tableau actuel de la monarchie”, París, 1789. Desgraciadamente no disponible en castellano, pero accesible en francés pinchando “Nouveau voyage en Espagne-Jean François baron de Bourgoing”, de Books Google.