

PLANES DE DESARROLLO

RECUERDO A BERNARDO WARD Y A SUS CAMINOS

Por FRANCISCO WAIS SAN MARTIN

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Sería ilusorio buscar en los tiempos lejanos a que vamos a referirnos, de hace doscientos años, algo que pudiera equipararse a planes de desarrollo como los elaborados hoy por los Gobiernos; las circunstancias en uno y otro son bien diferentes. Pero lo que no se escapa a nuestro alcance es registrar, en una mirada retrospectiva, estudios y trabajos de la misma intención, y aun de igual estructura que otros de carácter económico que tienen actualidad.

El pretérito al que volvemos los ojos es, sin duda, el más indicado para encontrar en nuestro país, de tiempos antiguos, inquietudes y esfuerzos realizados con un propósito social y económico, porque corresponde al período del reinado de Fernando VI, durante el cual disfrutó España de una paz y tranquilidad antes no conocidas. Fué corto, al serlo la vida del monarca, y por eso el adelanto no debemos medirlo sólo por lo entonces conseguido, sino también por lo que esas inquietudes sirvieron de precedentes y preparación de lo que poco después había de ser resultados tangibles.

Por el año 1762, muerto ya Fernando VI, daba a conocer D. Bernardo Ward, en un libro bien compuesto, el trabajo que aquel Rey, calificado también de prudente, le había encargado años antes acerca de los medios de ampliar la industria y dar vida a las fuentes de riqueza (1). Ward era un católico irlandés que, con un buen bagaje de conocimientos económicos y de varias lenguas, vino a residir en España, donde si no alcanzó el brillo de otro compatriota suyo de origen, D. Ricardo Wall, que por la misma época se avecindaba y fundaba familia en nuestro país, pudo alcanzar una posición destacada. Wall, más acometedor y lucido, siguiendo una trayectoria política, desempeñó altos puestos en la gobernación del Estado; Ward, hombre modesto y más bien oscuro, pasó por la vida, en tono más bajo, aunque no le faltó el desempeño de cargos de importancia, como

el de Consejero de Su Majestad y Ministro de la Real Junta de Comercio y Moneda.

Su revelación más notoria ante el Rey empezó a tener lugar por medio de su informe del año 1750, editado en un folleto, y que llama *Obra Pía*. Tenía por objeto exponer sus ideas acerca del "medio de remediar la miseria de la gente pobre de España", impresionado por la gran cantidad de ella que encontraba. Relacionaba esta situación con la necesidad de un establecimiento más amplio de la industria y del comercio, buscaba soluciones proponiendo, en fin, el modo de arbitrar recursos con que atender a los remedios que se le ocurrían.

Aparecía este trabajo en un momento en que el Rey, por las manos hábiles de sus grandes Ministros, como Carvajal y Ensenada, abría las puertas a los extranjeros, y, en opuesta dirección, enviaba al otro lado de la frontera a lo que encontraba mejor de los españoles, a los más instruidos y estudiosos, para que vieran lo que había y se hacía en otras naciones y regresaran a dar cuenta, con sus propuestas de aplicación. Esto último no era otra cosa que lo que Ward sugería en su *Obra Pía*, y que en realidad ya se estaba poniendo en práctica, pues el Marqués de la Ensenada no se quedaba corto, y eran muchos los comisionados y subvencionados que partían a otros países.

Fué así cómo el Rey, a principio del mismo año 1750, llegaba a dar a Ward su Real Orden para que fuere a ver "los adelantamientos de toda Europa"; y Ward no anduvo remiso, ya que en julio emprendió su viaje, que fué largo, detenido, minucioso. Le extendió a las Américas, y, en suma, duró cuatro años largos. Después, la labor de reunir y ordenar

(1) Este trabajo de Ward fué citado más de una vez por compañeros nuestros: Don Pablo de Alzola y Minondo, a fines del siglo pasado, y, recientemente, D. Carlos Fernández Casado, hablaron de él.

sus observaciones y formular sus propuestas, tampoco resultó breve. Dió cuenta al Rey de su terminación, fué examinado por los Ministros y cuanto de él se pudo fué tenido en cuenta. Su publicación, sin embargo, no llegó en un libro hasta el año ya citado, de 1762.

¿Qué comprendía y cuál era su alcance? El título ya lo daba a entender. Se llamaba *Proyecto Económico*, y a continuación decía: "Se proponen varias providencias, dirigidas a promover los intereses de España, con los medios y fondos para su plantificación". Las materias tratadas eran numerosas, y lo eran igualmente las propuestas, que para cada caso no faltaban.

Empezaba recomendando un estudio profundo del Reino, de su situación, de sus necesidades, y que, para llevarlo a cabo se crease una "Junta de Comisarios de Visita". Más lejos, y en lo tocante a las realizaciones, hablaba de la "Junta de Mejoras".

Se enfrentaba después con algo que consideraba ineludible, con la cuestión previa de los fondos para hacer posibles las mejoras. Las obras públicas, tales como las de navegación por los ríos, las de los canales y las de los caminos, correrían a cuenta del Estado; pero para lo demás, apuntaba la idea del crédito. En el Reino hay dos clases de individuos, decía, "unos que tienen dinero y no saben emplearlo, o no hallan en qué, y otros que sí saben emplearlo y en qué, pero que les falta el dinero". La conclusión, después de mucho argumentar, era la propuesta de creación de un establecimiento de crédito para fines industriales, algo así como los bancos, que hoy abundan. Tuvieron que pasar veinte años, desde la publicación del *Proyecto Económico*, hasta que, si no con el mismo carácter, se crease, en tiempos ya del sucesor de Fernando VI, el Banco de San Carlos, por Real Cédula de 2 de julio de 1782.

Además de esta institución, necesaria, abogaba Ward por la unificación de tributos, de que otros autores de la época también hablaban; y proponía "libertar de los derechos de Palmeo y Toneladas todos los frutos y manufacturas de España que se embarquen para las Indias", es decir, liberar el comercio de lo que pudiera ser gravoso para la exportación. En su *Obra Pía* había dedicado, de otra parte, mucha atención a un medio de arbitrar recursos para los fines allí tratados, concretándolo en las loterías. En llegar al establecimiento de una nacional no se tardó mucho, pues el año siguiente, en el 63, empezaba a desarrollarse sus funciones la ordenada por Carlos III; y no cabe duda de que prendió bien.

Otras partes del *Proyecto Económico* que, como las demás, quedarían dirigidas y reguladas por la "Junta de Mejoras", venían a ser: el aumento de la población, respecto a lo que distinguía el aumento físico, o del número de personas, y el político, consistente en hacer trabajar a los que no lo hacían, a esa enorme cantidad de gentes a que aludió en su *Obra Pía*; atendía más tarde al fomento de la Agri-

cultura, al de las fábricas y las Artes; al del Comercio y las Aduanas.

Lo relativo a las obras públicas, lo trataba como un aspecto fundamental de la cuestión. Correrían a cargo del Estado, proponiendo, sin embargo, para los canales un sistema que no los haría gravosos, que no exigiría inversión de capitales; por entender que no faltaría alguna compañía extranjera que se prestase a construirlos y explotarlos. Citaba concretamente alguna *compañía holandesa*, de una nación que, por lo visto, le parecía bien preparada para estos asuntos.

En los caminos, escasos y descuidados, todos se fijaban a mediados del XVIII, y el reconocimiento de la necesidad de aumentarlos y mejorarlos era unánime. Ward apuntaba para ellos, en su Proyecto, un verdadero programa de líneas radiales, transversales, y de derivación para puertos y capitales. Las radiales y básicas, de más longitud, eran las seis siguientes, expresamente citadas: de Madrid a La Coruña, a Badajoz, a Cádiz, a Alicante, a Francia pasando por Bayona, y a Francia por Perpiñán. La primera de ellas ya estaba empezada, en su trozo inicial, y ascendía al alto del Guadarrama por el Puerto de Los Leones, para unir ambas Castillas. Todo este plan radial de caminos carreteros, que el Rey debía construir, se nos parece ahora con cierta similitud al que cien años más tarde se había de acordar para los ferrocarriles. Pero en tiempos de Fernando VI, cuando estaban aún sin nacer los establecimientos de crédito nacionales, no podía suceder lo que con los ferrocarriles a mediados del XIX. en el que, con las finanzas propias y las extrañas, se establecieron relativamente pronto. Respecto a las carreteras del XVIII, el proceso de su construcción fué tan lento que aún era un problema cuando en el XIX empezaba el de aquellos otros caminos, los de hierro.

* * *

En este vago plan de las obras públicas vemos aparecer como más definido, dentro siempre de términos muy generales, lo relativo a los caminos. En esto es, pues, en lo que mejor podemos fijarnos.

Los caminos, naturalmente, eran ya antiguos en el XVIII. Podrían serlo más o menos, estar mejor o peor contruídos y ofrecer unas u otras condiciones para el tránsito de personas, animales y vehículos, pero existían, cualquiera que fuese su número y situación, ofreciendo una base para ampliaciones y mejoras. Así Ward, al proponer las seis grandes vías a partir de Madrid y sus derivadas, exponía un sistema en el que parte habría de ser modificación de otros antiguos y defectuosos. Ejemplo de esto lo encontramos en una de las secciones del camino de Madrid a la frontera francesa de Irún. De los próximos a la frontera, que se extendían por tierras de las Vascongadas, había mucho establecido y apro-

vechable. Ya no eran las sendas y estrechos caminos que habían intimidado a la Condesa D'Aulnoy en su viaje por España en 1679, según la descripción fantástica y deliciosa que de él hizo en un libro. En el siglo XVIII habían crecido y mejorado, a favor del régimen foral de esas provincias, en las que existían Cuerpos con autoridad propia para aunar las voluntades de los municipios. Pero quedaba en la parte de Castilla, por de pronto, el recorrido de Alava a Burgos que requería una transformación de la que, lecturas de viejos papeles, nos puso en conocimiento. Revolviendo datos y acudiendo a Gacetas antiguas, tan distintas de los actuales *Boletines* del Estado, pudimos dar con una que trae un relato que nos ha parecido interesante sacar de nuevo a la luz.

Veamos esas Gacetas, con sus hojas de color apagado, patinadas por los siglos. Lo que en tiempos muy pasados contenían era, sobre todo, noticias de todo el mundo, y entre ellas las de Madrid. En una del mes de enero de 1793 encontramos como excepción la de este título:

"Relación de las obras del nuevo camino construído de orden del Rey, y costado por su Real Erario, desde la ciudad de Burgos hasta el confín de la provincia de Alava, en dirección a Bayona."

Esta noticia del nuevo camino resultaba algo tardía en 1793, pues comenzadas las obras en 1788, se terminaron al final de 1791. Habían sido emprendidas en virtud de órdenes de 12 de junio de 1781 y de 13 de julio de 1788, encargándose las a D. Pedro Jacinto de Alava, Ministro honorario del Consejo de Hacienda, y Subdelegado de Correos en la ciudad de Vitoria; a su disposición se pusieron los caudales necesarios. Fué auxiliado por el Arquitecto D. Manuel de Echánove.

La longitud, la línea, dice la noticia, era de 281 a 173 pies castellanos "y el importe efectivo, costado por S. M., de 6 162 479 reales y 14 maravedises el pie de línea, en que van incluidos no solamente todos los salarios de los empleados, más también la compra de terrenos necesarios, la demolición de edificios que embarazaban el tránsito, y los daños que son inevitables en semejantes obras". Si damos al pie su equivalencia de 0,2786 m., encontramos la longitud total de 79 Km., y el coste de unas 20 pesetas el metro lineal de camino.

"Contiene en sus márgenes, seguimos copiando, piedras grandes de sillería, que forman dos faxas cómodas para los caminantes de a pie, y tiene de anchura, de un margen al otro, 8 varas, a más de dos de ensanche o banqueta por cada lado, que todo junto compone la amplitud de 12 varas útiles, y de 14 en la legua más inmediata a la ciudad de Burgos."

De lo que no dice nada es del firme, si era sólo de tierra consolidada o llevaba piedra y cascajo y en qué forma. Es dudoso, porque ha sido en la mitad del siglo XVIII cuando las condiciones de los caminos experimentaron una mejora notable. La técnica de los firmes lisos y sólidos, que había sido casi

olvidada desde tiempos de los romanos, revivía, precisamente, en Francia e Inglaterra, en esos años, a favor de trabajos de Ingenieros como Metcalfe, Telford y Macadam. Como la noticia de la Gaceta concluía ponderando la solidez y comodidad del camino, "*comparable a las mejoras de Europa*", cabe suponer que ya los adelantos que en aquellos tiempos empezaban transcendían al camino de Burgos.

De lo que sí hace mención la noticia es de las obras del paso de los ríos. Se "fabricaron", decía, cinco puentes de sillería, de los cuales el mayor, sobre el Bayas, en Miranda, de 54 pies de luz en el arco central. Dos sobre el río Oca, en Briviesca y Castil de Peones, y otros dos en los ríos Oca a Santa María del Invierno. Además, 18 puentes menores, y más de 850 alcantarillas. Se aprovecharon cuatro puentes del antiguo camino, en Briviesca, Quintanapalla y Miranda. En cuanto al movimiento de perfiles longitudinales, está, como obra más importante de la explanación, la de suavizar los declives en la cuesta de Rodilla, "donde fué necesario fabricar varios paredones, entre ellos uno de 670 pies de largo, con 10 de grosor en su planta, 5 en la cima, y de 14 a 24 de elevación". Añade: "para que los labradores no se propasen a usurpar las banquetas, en perjuicio de la anchura del camino, se han fixado por ambos costados dos hileras de postecillos de piedra, distantes unos de otros 150 pies, los cuales, elevándose hasta cuatro pies de tierra, sirven para señalar constantemente la jurisdicción del camino, y también para que en tiempos de nieve no se extravién los caminantes".

Entre estos postes se plantaron árboles, con tal variedad de especies y solícito cuidado que dan a entender la inclinación por este sistema de adorno y de protección contra los rigores de un sol de verano en Castilla: olmos, nogales, chopos, cerezos, álamos, servales, hayas y robles, en número de más de 8.000; y se cultivaban siete viveros para grandes cantidades de esas especies, más tilos, álamos blancos, bálsamos del Perú y chopos de Lombardía y del Canadá.

Y para completar el establecimiento del camino y que nada faltase para su mejor utilización, se construyeron, en los cuatro años que duraron las obras, tres nuevas posadas, se mejoró otra ya existente, y se pensaba empezar, ya a costa de propios y arbitrios, una grande en Miranda. No se olvidaron las fuentes, y fueron seis, con sus correspondientes abrevaderos, las colocadas al borde del camino; y dos cuadrantes solares. En el punto más alto del recorrido, en la cima de la cuesta de Rodilla, se daba al caminante posibilidad de orientarse, mediante la instalación de una brújula, a la cual, sin duda, se debe el nombre que aún hoy se sigue dando a ese puerto. Por último, en el límite de las dos provincias de Alava y Castilla, un obelisco de 30 pies de altura, sobre su pedestal, señalaba el paso de una a otra, y anunciaba, por inscripción a cada

lado, el tiempo y modo en que cada uno se había llevado a cabo.

Sirve esta *carrera*, concluía la noticia, para la comunicación del centro del Reino con el extranjero, mediante enlace del nuevo camino con los que, "en años pasados, fabricaron a sus expensas las provincias de Guipúzcoa y Alava, sobre la misma ruta, reduciéndose en un tercio el viaje para las 46 leguas que dista Burgos de Bayona de Francia". No reunía el viejo camino directo de Burgos a Madrid las condiciones entonces apetecidas, y eran otros los preferentemente seguidos, a juzgar por estas últimas palabras que copiamos:

"Si se continúa, como es de esperar, la obra comenzada, en las cuarenta leguas que restan desde Burgos a Madrid por la dirección de Aranda y Somosierra, serán incalculables las utilidades que resulten al comercio del interior del Reyno, y especialmente a la capital, porque el ahorro de las 14 leguas que se logrará ha de causar rebaxa notable en

el porteo de los muchos géneros que se llevan, a lo interior, de las montañas de Burgos y provincias exentas, con inclusión de cuanto entra por los puertos de Santander, Bilbao, San Sebastián y la frontera, y los retornos. *Y no es corta consideración que reduciéndose a una sola las dos carreras de postas y carruajes que hoy se frecuentan desde Madrid a Burgos, sería mucho más fácil y menos costoso mantener cualquier establecimiento para los que gusten de caminar con comodidad y presteza; y también que habiendo de ser mayor el número de viajeros, y menor el de las posadas necesarias, éstas se mejorarían y conservarían sin auxilio del Gobierno, por el interés que forzosamente rendirán a sus dueños y sirvientes.*"

Había, por lo que se ve, un problema de la comunicación directa a Burgos, que en términos diferentes y acerca de otra clase de camino, había de dar que hablar también cerca de dos siglos después.