

APUNTES PARA UNA HISTORIA DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA (II)

LAS CARRETERAS Y LOS CANALES DE NAVEGACION EN LOS REINADOS DE FERNANDO VI Y CARLOS III

EL AUGE DE LA CONSTRUCCION DE CARRETERAS Y CANALES. CARLOS III

Por **José I. URIOL**
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

En 1759 ocupa el trono de España otro hijo de Felipe V, Carlos III, que llega al Gobierno con experiencia después de haber desempeñado ya esta alta magistratura en el Reino de Nápoles y en un momento en que la coyuntura económica es muy favorable: excedentes en la Hacienda Real, aumento demográfico, auge de precios y salarios, expansión agrícola, comercial e industrial, mejora de los rendimientos coloniales, etcétera. Con Carlos III llegan al poder los hombres de la Ilustración, con nuevas ideas, que desde el Gobierno estimulan una política innovadora y en cierto modo revolucionaria basada en el racionalismo, en la secularización y en el individualismo; estos párrafos de una carta de Jovellanos a Godoy son, quizá, un buen resumen de las ideas de los políticos ilustrados: "En este orden de las causas de prosperidad de una nación tiene el primer lugar la ilustración que se presenta a mis ojos como la primera fuente de toda prosperidad... los principios de prosperidad de las naciones se reducen a tres puntos: buenas leyes, buenas luces y buenos fondos." Con estos esquemas las obras públicas, en general, y las de comunicaciones interiores, en particular, son unas de las ayudas del Gobierno, valiosas e imprescindibles, a las colectividades para que afronten el despegue económico deseado. La puesta en marcha de todos estos principios, desde el Poder, es lo que se ha llamado el Absolutismo Ilustrado del siglo XVIII.

Respecto a las carreteras dice la **Memoria de Obras Públicas**, de 1856, "el verdadero origen de nuestras carreteras generales y de la legislación de obras públicas en España arrancan, más bien, de 1761" es decir, que es en esta época de Carlos III, cuando se plantea por vez primera y en forma coherente la problemática de la red de carreteras en el contexto general de la política del Estado. Se ha considerado siempre por quienes han estudiado esta época, que la programación de carreteras de Carlos III se debe a Bernard Ward; éste era un irlandés al servicio de la Corona española que en 1750 fue enviado al extranjero, a cargo del erario público, a fin de estudiar las distintas soluciones adoptadas en los países más prósperos para promover el progreso; volvió de sus viajes en 1754 y fue designado por Fernando VI ministro de la Real Junta de Comercio y Moneda, y director de la Real Fábrica de Cristales de San Ildefonso, trabajos que compartió con la redacción de su obra magna, llamada **Proyecto Económico**, en la que trabajó durante seis años, y, aunque ya terminada

en 1760, no se publicó hasta 1762, a causa del fallecimiento de Ward; es de señalar la coincidencia de estas fechas con la legislación de carreteras de Carlos III.

La motivación última del **Proyecto** de Ward quizá queda expresada en estos párrafos: "Consideramos que en el sistema político de Europa ninguna potencia es hoy grande ni chica, ni rica ni pobre, sino comparándose unas con otras; y así la que no adelanta mientras adelantan las demás, atrasa."

"Felipe II, aún antes de la conquista de Portugal, era el príncipe más poderoso de Europa. Tiene hoy España los mismos Estados que en aquel tiempo, excepto los de Italia y los Países Bajos, que jamás añadieron fuerzas ni riquezas a esta Corona, pero el caso es que desde el tiempo de Felipe II han adelantado sus intereses todas las potencias vecinas, y nosotros nos hemos quedado atrás."

"Según el ardor con que se aplican otras naciones, es probable que dentro de medio siglo harán grandes progresos en todo género de establecimientos útiles; y si durante este tiempo continúa la inacción de España, es indudable también que entonces no pesará la mitad que pesa ahora en la balanza de las potencias de Europa; y así podemos hacer la cuenta de que cada diez años que pasan sin adelantar sus intereses, es como si hubiese perdido una de las más ricas de sus provincias."

Y el remedio que propone a esta situación es estimular el trabajo de los españoles en todas las actividades favoreciendo el comercio exterior e interior y removiendo los obstáculos al desarrollo. De ahí la importancia de que el Estado haga a su costa las obras de infraestructura: "En cuanto a las obras generales y públicas, como navegación de ríos, canales, caminos, etcétera, es regular que las haga el Rey, según corresponde."

A nuestros efectos, el capítulo más importante del **Proyecto** es el sexto donde se plantea el tema de las comunicaciones en los siguientes términos: "El atraso que padecen, en España, la agricultura, las fábricas y el comercio, bien se sabe que en gran parte procede de la falta de comunicaciones de una provincia con otra en el interior del Reino, y de todas con el mar; éstas se consiguen por medio de ríos navegables, canales y buenos caminos..."

En cuanto a los canales, su propuesta es que, donde sean necesarios, se otorgue su concesión a alguna compañía holandesa, ya que, en su opinión, es aquella comunidad nacional la más experta en estas materias.

(*) Continuación del artículo publicado en nuestro número del mes de julio.

LAS CARRETERAS Y LOS CANALES DE NAVEGACION EN LOS REINADOS DE FERNANDO VI Y CARLOS III

Y en cuanto a caminos, propone la construcción de caminos aptos para el transporte sobre ruedas: "Como no puede haber ríos navegables ni canales en todas partes, se ha de suplir esta falta con buenos caminos, cuya utilidad y necesidad se hace patente viéndose que seis caballerías tiran en un carro más peso que llevan doce al lomo, y en un camino bueno e igual bastan cuatro caballerías, cuando en el que va por tierra quebrada, en que menudean los malos pasos, se necesitan seis, y así vemos que se puede reducir a la tercera parte el coste de transportar nuestros frutos por tierra y, por consiguiente, el labrador que dista cuarenta y cinco leguas del mar tendrá la misma ventaja que el que ahora dista quince y fácilmente se comprende lo que esto serviría para adelantar nuestra agricultura, comercio y circulación."

Sobre las características técnicas empieza a cuestionar el modelo romano, que tanto entusiasmaba a Fernández Mesa: "Tenemos en España la gran ventaja de encontrarse en casi todas partes piedra, cascajo y arena, lo que me hace creer que la mayor parte de nuestros caminos se podrían hacer a mucho menor coste de lo que se cree, como en Suecia, donde no necesitan zanjas de uno y otro lado, sin señalar el camino, como un lomo en medio y una caída suave para el agua, sin más obra por encontrarse luego un suelo firme."

"Sólo en el terreno gredoso y húmedo se podrían imitar los caminos en Francia... pero con mucho menor coste... a razón de 100.000 reales por legua una con ctra... pero pongamos el doble: sea cada legua a 200.000 reales."

A continuación viene el párrafo más conocido de Ward, en que programa las seis carreteras radiales básicas de la red española aún hoy vigentes, y que coinciden con las carreras de postas ya establecidas desde 1720: "Necesita España de seis caminos grandes, desde Madrid a La Coruña, a Badajoz, a Cádiz, a Alicante y a La Raya de Francia, así por la parte de Bayona como por la parte de Perpiñán, y éstos se deben sacar al mismo tiempo para varios puertos de mar y otras ciudades principales: uno del de La Coruña para Santander, que es el más esencial y urgente en el día, otro para Zamora hasta Ciudad Rodrigo; del de Cádiz, otro para Granada, y así de todos los demás. Después se necesitan diferentes caminos de travesía de unas ciudades a otras, y haciendo el Rey el primer costo, como corresponde, es muy justo que en lo sucesivo mantengan estos caminos los pueblos mismos que disfrutarán el beneficio de esta providencia, cada uno en su distrito y jurisdicción; pero la primera atención se ha de aplicar a que todos los caminos y ramales vayan en línea recta a costa de cualesquiera dificultades, pues cada legua que se ahorre de camino es un tesoro que vale para las conducciones muchos millones en el transcurso del tiempo, y facilita más y más el comercio, el giro, la comodidad, las artes y el trato de las gentes." En el párrafo, se insiste en ideas ya mencionadas anteriormente por Fernández Mesa: la ejecución a cargo de la Hacienda, la conveniencia de

adoptar trazados rectos en planta, y la participación de los usuarios en los costes de mantenimiento del camino construido.

La interrelación entre buenos caminos y tráfico la expresa en estos párrafos, en los que hay una crítica al proyecto de camino de Madrid a La Raya de Francia por Zaragoza y Barcelona, al que hemos hecho referencia, y que en efecto no se construyó: "De esta disposición de caminos se sigue otras igualmente útiles, como son coches y carruajes para el transporte de mercancías y aumento de pasajeros, postas y buenas posadas. He visto varios proyectos sobre estos asuntos, pero todos sin fundamento sólido, pues pretender buenas posadas y postas sin que pase gente es un absurdo, ¿y cómo ha de pasar gente, si no hay dependencias que los llamen de una parte a otra, ni comodidad de caminos, que los conviden? En habiendo comercio y circulación en el interior del Reino, pasarán millares de una provincia a otra, y este es el verdadero fruto de los establecimientos antecedentes. Supongamos que hoy se pongan postas de aquí a Barcelona: en más de 100 leguas ha de haber 50 postas y 300 caballerías, y sus correspondientes postillones con el corto número de personas que salen diariamente de Madrid para Barcelona, o de Barcelona para Madrid? Lo mismo digo de las posadas, ¿cómo pueden tener camas, buena ropa, criados, cocinero, limpieza y provisiones, si no pasa gente para el consumo de los comestibles?"

"Lo que facilita el comercio adelanta igualmente estos asuntos: nada conviene más que establecer coches y carruajes, que vayan en días señalados de un paraje a otro; supuesto que salgan todas las semanas un coche de Madrid a Cádiz, con esto todas las posadas donde han de parar, con la seguridad de tener huéspedes cuatro veces cada semana, sin contar lo casual, harán sus prevenciones..."

Las tesis de Ward, que antes de su publicación debieron circular a modo de informes por los despachos oficiales, fueron recogidas en el Decreto de 10 de junio de 1761 en el que "se mandaron formar las instrucciones correspondientes, para que desde luego con la brevedad y economía posible se comenzaran los caminos de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia, consignando S. M. cien mil reales mensuales para cada uno de los dos primeros, cincuenta mil para el de Galicia y costeándose el de Valencia con el sobrante del 8 % que se cobra de aquella ciudad hasta lograr su conclusión y que sucesivamente se emprendieran otros, dando cuenta a S. M. del progreso de estas obras y de los que se distinguiesen en ellas para premiarlos y también los que contribuyan a causar embarazos y demás que ocurriese digno de su noticia para adaptar prontamente a los casos sus resoluciones", según dice la **Novísima Recopilación**. Para la financiación de la construcción de los caminos se creaba un fondo especial dotado por los ingresos de una tasa de dos reales en cada fanega de sal; el impuesto o mejor la tasa nacía con una vida de veinte años; sin embargo por Real Decreto de 27 de

LAS CARRETERAS Y LOS CANALES DE NAVEGACION EN LOS REINADOS DE FERNANDO VI Y CARLOS III

junio de 1781 se prorrogó su vigencia por otros diez años, y un nuevo Real Decreto de 4 de mayo de 1791 autorizó otra prórroga de otros diez años; es decir esta tasa impositiva es la que financió principalmente las inversiones de la red de carreteras de la segunda mitad del siglo XVIII.

En el reinado de Carlos III, en materia de transportes interiores, cabe distinguir dos épocas: la de 1759 a 1777 y la de los últimos años que coincide con el Ministerio de Floridablanca. Floridablanca sucede al Marqués de Grimaldi en la Secretaría de Estado de 1777, cargo que desempeña hasta 1792 en que se le exonera del cargo y se le destierra, ya en tiempos de Carlos IV. Los enemigos de Floridablanca lanzan contra él sátiras y panfletos y consiguen que se le forme un juicio exigiéndole responsabilidades de su gestión pública y en particular de las obras realizadas bajo su Ministerio; esta circunstancia nos permite conocer las realizaciones del reinado de Carlos III a través de tres documentos escritos directamente por Floridablanca o por sus abogados y secretarios en defensa de su actuación: son ellos, el **Memorial** que presentó a Carlos III en 1789, y a Carlos IV al empezar su reinado, las **Observaciones sobre el papel intitulado confesiones del Conde de Floridablanca**, de 1789 también, y la **Defensa legal**, de 1793, en los que, a pesar de su carácter apologético, se encuentra información detallada sobre lo realizado en aquellos años y que se reproduce en la mayor parte de los informes posteriores.

He aquí lo que Floridablanca cuenta sobre las carreteras construidas en la primera época, entre 1759 y 1777, antes de hacerse cargo de ellas el Ministerio de Estado: "Estas disposiciones de vuestra majestad para el adelantamiento de la agricultura, de las ciencias y artes, van acompañadas de las que ha tomado para facilitar el tráfico interno de sus vasallos y la comunicación de sus luces, frutos e industrias. Para todo esto era absolutamente necesaria la construcción de caminos y canales, que son como las venas y arterias de circulación del cuerpo del Estado. Sin tal circulación, ¿cómo era posible que subsistiese y fortificase esta gran monarquía? El socorro mutuo de los pueblos y provincias, la salida de sus frutos y maniobras, y el giro del comercio interior, debía estar impedido en gran parte, sin abertura, facilidad y comodidad de los caminos."

"Así era, y por más que Vuestra Majestad, desde los principios de su feliz reinado, se dedicó a esta necesaria e importante materia, creando para ella, en 1760, el arbitrio de la sal, sólo se había conseguido en diez y nueve años construir menos de cinco leguas en el camino de Valencia desde Aranjuez, otras tantas a la salida de aquella ciudad, lo mismo a la de Barcelona, poco más de tres desde La Coruña, y menos de una para la carretera de Andalucía."

"Aun estas cortas porciones de camino, las de los sitios reales y las de los puertos de Guadarrama y Santander, construidos en el anterior reinado, se habían abandonado de modo, por no cuidarse su conser-

vación, que estaban casi destruidos e intransitables, habiendo ocupado parte de los terrenos del de Santander los hacendados confinantes. Poco más o menos, había sucedido lo mismo con los demás caminos de Navarra, Vizcaya, Alava y Guipúzcoa, que estas provincias habían emprendido por sí mismas." Es decir que, según Floridablanca, en esos 19 años se había construido sólo unas 19 leguas del plan de 1761. Pero conviene puntualizar esta información un tanto polémica de Floridablanca a fin de conocer con la mayor objetividad posible la historia de nuestras carreteras.

En primer lugar debe quedar constancia que en estos años se terminaron los caminos a los Sitios Reales. Ponz, en la carta quinta del tomo primero de su **Viaje**, fechada en 1769, da noticia del camino de Aranjuez, en términos elogiosos: dice así: "Desde Aranjuez, por dos hermosas calles de árboles, el magnífico puente **Largo** sobre Jarama, que está a distancia de una legua y se acabó en el presente reinado. Es todo de piedra blanca de Colmenar, y con dos banquetas, una a cada lado, para que la gente de a pie pueda ir sin temor de los carruajes. En la entrada hay un león que con las garras tiene dos tarjetas, y en una dice: **En el feliz reinado de Carlos Tercero**, y en la otra: **Hizo este puente Marcos de Viena. Año 1761...** Todo el camino desde Aranjuez a Madrid es una de las obras más grandes que se han hecho, y de las más útiles, y si se lograre salir con el empeño de que prevalezcan los árboles que se plantan en secano al uno y al otro lado de todo él, no se podría imaginar mayor magnificencia."

Y en la carta primera del tomo segundo del **Viaje** añade: "Desde fin de año 1765 y principios del 66, en que se escriben estas cartas, se han acabado los expresados caminos de Aranjuez y El Pardo, y se perfeccionó la gran empresa de limpiar Madrid, empedrar y enlosar en la mejor forma sus calles, siendo hoy por estas razones una de las Cortes más aseadas de Europa." Y respecto al camino del Escorial escribe en la misma fecha: "No solamente el camino, que la Comunidad de El Escorial ha costado, superando muchas dificultades en aquel cuarto de legua de que se hace mención en esta carta, está ya perfectamente concluido, sino el que de orden del Rey se ha construido en lo restante de las siete leguas, que hay desde Madrid a El Escorial; en cuyo distrito se han fabricado varios puentes y el principal el del arroyo del Tercio, poco más de una legua antes de llegar a El Escorial... Una de estas casas está inmediatamente al lugar de Galapagar, y desde el frente de ella sigue otro tramo de camino nuevo hasta Guadarrama, donde se une con el de aquel puerto, que mandó construir el señor Rey Don Fernando VI..." Es decir que también el camino de Madrid al puerto de Guadarrama queda completamente listo en estos años; puente de Segovia, carretera de Castilla, Aravaca, Las Rozas, puente de Retamar, Guadarrama y San Rafael, asegurando definitivamente el acceso con carros de los granos y demás suministros, desde Castilla la Vieja a la villa y Corte. En la Edición de 1775 del **Itinerario** de Matías

LAS CARRETERAS Y LOS CANALES DE NAVEGACION EN LOS REINADOS DE FERNANDO VI Y CARLOS III



Museo del Prado. Goya: Carlos III.

Escribano este camino es el indicado en la salida de Madrid para León, Galicia y Asturias; según esta guía había que pagar peaje en el puente de Retamar, cuatro reales por cada par de ruedas y dos cuartos por cada caballería y en el paso del puerto, doce reales por cada par de ruedas y medio real por cada caballería, que son superiores a los peajes indicados en 1750, en un párrafo anterior.

En segundo lugar, también corresponde a estos años muchos de los caminos de Vizcaya, Guipúzcoa, Alava y Navarra, que tanta admiración produjeron a los viajeros foráneos de los últimos años del siglo XVIII, y que según Artola se ejecutaron por los respectivos organismos provinciales como respuesta a la construcción de la carretera de Reinosa a Santander a cargo de la Hacienda Real, para asegurar la competencia de los puertos marítimos vascos y guipuzcoanos respecto a Santander.

Se planteó en Bilbao, según dice, la conveniencia de resolver definitivamente el paso de carros por la peña de Orduña "no siendo justo que el Señorío quedase rezagado cuando tiene uno de los puertos

más seguros para el trato con la partes del norte y otras, y de fácil comunicación con las Castillas". Ya el Regimiento general había acordado, en 1751, la apertura del camino a Burgos, desde Bilbao, y las Juntas habían decidido la exacción en Vizcaya de arbitrios, por vez primera, para allegar fondos, encargándose los estudios técnicos al ingeniero militar don José Crane, pero es en 1764 cuando se autoriza por Real Orden la cobranza de esos arbitrios para caminos la facultad de imponer peaje en la carretera de Orduña, y la toma de dinero a cuenta para financiar las obras de Orduña y Pancorbo, decidiéndose en Juntas celebradas en Guernica que el nuevo camino fuera financiado a partes iguales por el Señorío, la villa de Bilbao y su Consulado. Según Palacio Artad, en 1775 estaba terminado el camino desde Orduña, con una longitud de 14 leguas, una anchura de 5 toesas, esto es, 30 pies, y un coste de 7,2 millones de reales; el camino estaba bien construido, lo que permitía decir a los bilbaínos: "no cede a otro alguno en bondad, fortaleza y hermosura de su construcción". Según Palacio Artad, el arancel del peaje era el siguiente:

Caballería mayor	1 real
Caballería menor	20 maravedís
Carro y carromato de dos ruedas	4 reales
Galera y carromato de cuatro ruedas	8 reales
Coche y berlina	8 reales
Calesa	4 reales

En Guipúzcoa se planteó, hacia 1750 también, la conveniencia de asegurar el tráfico sobre ruedas hasta Vitoria; el camino de Irún a Vitoria se venía realizando desde los siglos XVI y XVII fundamentalmente por el puerto y túnel de San Adrián, por Segura y Cegama, pero el paso del túnel era muy difícil para los vehículos de ruedas, por lo que a pesar de las mejoras que se ejecutaron en este camino por acuerdo de las Juntas Generales celebradas en Elgoibar en 1737, se decidió sustituir este trazado por otro, algo más largo, que por Mondragón se dirigiese a Salinas de Léniz. En 1752 ya se estaba trabajando en este camino según un proyecto del arquitecto Ibero, y en 1757 se nombró una comisión, en la que estaba el Conde Peñaflores, fundador de la Sociedad Vascongada de Amigos del País, para impulsar la realización de las obras. Con unas y otras incidencias, las obras del camino de coches terminaron en la década de los setenta.

Dentro de Guipúzcoa, y según Artola, se construyeron en esta época otros nuevos caminos: en 1776 el camino de Oriamendi, en 1772 el del río Deva costeadado por Vergara, Plasencia, Elgoibar y Eibar, y en 1775 el del puerto de Campanzar pagado por la villa de Mondragón.

En cuanto a las carreteras de Alava, Alzola no precisa las fechas exactas en que se realizan, al decir "la provincia de Alava ejecutó simultáneamente las obras de las carreteras de Francia y de Vitoria a Pamplona"; sin embargo viajeros de finales del si-

LAS CARRETERAS Y LOS CANALES DE NAVEGACION EN LOS REINADOS DE FERNANDO VI Y CARLOS III

glo XVIII dan por contruidos estos caminos en la década de los setenta también. Peyron, cuyo viaje por España está fechado en 1772 y 1773 dice, en su viaje de vuelta a su país: "La Puebla, pueblo cerrado de murallas y allí es donde se encuentra el hermoso camino que conduce a los Pirineos... el viajero ya no tiene que proveerse de víveres, los encuentra en todas las posadas del camino...", y el camino que recorre corresponde a la nueva carretera, Vitoria, Escoriaza, Mondragón, Vergara, Villafranca y Tolosa. Y Bourgoing, el embajador de la Francia revolucionaria, escribe: "En 1777 las únicas buenas existentes (carreteras) desde Bayona hasta Cádiz eran las de Vizcaya, las de Navarra y las que desde El Escorial y Aranjuez se dirigen a la capital"; es decir que en 1777, en su primer viaje, ya estaba en servicio el tramo de la carretera de Irún en su recorrido por las provincias vascas. En el **Itinerario**, de Matías Escribano, en su edición de 1775 figura, ya como **camino de ruedas** el de Vitoria para Bayona, por Salinas, Mondragón, Villafranca, Tolosa, Hernani e Irún, información que corrobora la de los viajeros franceses antes mencionados.

En cuanto al camino de Reinosa a Santander, la información de Floridablanca no se ajusta en todo a la más extensa sobre el mismo tema que suministra Palacio Atard en el libro ya mencionado y para el mismo período. Nos cuenta que a partir de 1763, a pesar de una rebaja de los aranceles en las carretas de lana que vuelven a pagar cuatro reales en lugar de seis, se incrementa la recaudación de los peajes, que ascienden ahora a más de 60.000 reales al año, muestra evidente del aumento de los tráficos. Al mismo tiempo, el Intendente de Burgos, Pérez Delgado, siguiendo órdenes superiores, compone los malos pasos existentes en el camino de Burgos a Reinosa y respecto al que analizamos, informa: "Por lo que mira al camino desde Reinosa a Santander, está perfectamente cuidado, a reserva de tales cuales losas que sirven como llaves para seguridad de la calzada, que necesitan reemplazarse y en algunos pasajes también se necesita terraplenarlo de cascajo, así para la mayor suavidad como para que no perezca el empedrado." Para la mejor conservación propone se designe a una persona responsable de ella; de acuerdo con esta propuesta se designó a Francisco Manuel Cueto para la conservación del camino. En 1774, este funcionario informa a la superioridad en el sentido de que gracias a los trabajos de reparación ejecutados, del orden de 25.000 reales en cada uno de esos años, permanecía "el camino tan entero y sin decadencia alguna como en el instante en que se concluyó, sin embargo del gran tráfico, de la conducción de maderas para el servicio de la marina y del estar situado en el país mas copioso y abundante de aguas y nieves".

A pesar de estas buenas impresiones sobre el comportamiento de la carretera frente a las lluvias, los días 19, 20 y 21 de junio de 1775 se produjeron unas lluvias torrenciales que produjeron efectos catastróficos en toda la región y particularmente en la carretera, cuyas

obras quedaron seriamente dañadas; en el tramo de Reinosa a Buelna, a pesar de los grandes daños podría darse servicio con grandes esfuerzos si se construían algunos puentes de madera para los mayores estragos que correspondían al tramo de Buelna a Santander, con destrucción del importante puente de Cartes, en cuyo tramo la única solución sería construir unos badenes que permitirían vadear el río con aguas bajas pero en cualquier caso el tráfico encontraría serias dificultades. Los problemas, pues, que encontró Floridablanca, en la carretera de Reinosa a Santander, procedían de unas avenidas inusitadas y de carácter catastrófico y no de una gestión deficiente en su conservación y explotación.

Además de la continuación del Canal de Castilla, otra de las obras importantes de estos años en materia de transportes interiores es el Canal Imperial de Aragón como vía de navegación entre Tudela y Zaragoza. Para esta nota hemos utilizado preferentemente la excelente monografía de Guillermo Pérez Sarrión **El Canal Imperial y la navegación hasta 1812**, que cubre precisamente la época que estudiamos de finales de siglo XVIII y principios del siglo XIX.

La Acequia Imperial, antecedente del Canal del mismo nombre, fue construida en tiempos del Emperador Carlos V para regar las tierras de la vega de Zaragoza; el proyecto era de Gil de Morlanes; las obras se realizaron a cargo de la Hacienda Real, que a cambio de la inversión participaría de los incrementos de la producción del regadío. La Cédula para la iniciación de la empresa, fechada en 22 de junio de 1529, preveía realizar las obras en cinco años. A pesar de estas buenas intenciones, las obras duraron diez años; la presa de cabecera estaba en el término de Fontellas (Navarra), en el lugar que se llamaría desde entonces el Bocal del Rey; el Jalón se cruzaba por un sifón, por debajo del cauce del río y la acequia sólo hasta el término de Garrapinillos, antes de Zaragoza. Durante el siglo XVI, XVII y mitad del XVIII, la Acequia Imperial sirvió con muchas dificultades para los riegos de esta zona. En 1772, una avenida del Ebro rompió la presa y el cauce de la acequia quedó seco; se inician las obras de reparación, pero ya en 1738 se empieza a pensar en utilizarla como canal de navegación.

En 1768 se aprueba la restauración y construcción de la Acequia Imperial, otorgándose la concesión de su explotación a una Compañía de dos franceses al servicio de España, Bâdin padre e hijo, proyectándose su continuación hasta el lugar de Quinto, en el Ebro, con una longitud total de treinta y cuatro leguas; en 1769, se elabora un nuevo proyecto que hace llegar el canal navegable hasta la Zaida con una anchura media de canal de 6 toesas —unos 10 metros— y con un presupuesto estimado de 10.000.000 reales.

Ante numerosas irregularidades financieras, el Consejo de Castilla toma cartas en el asunto y designa a Pignatelli, Protector del Canal, con amplios poderes; en 1772 cuando ocurren estos hechos se habían gastado más de 3.600.000 reales y lo ejecutado no era

LAS CARRETERAS Y LOS CANALES DE NAVEGACION EN LOS REINADOS DE FERNANDO VI Y CARLOS III

mucho y con gran desorden administrativo y técnico. Corresponde pues a esta primera época la puesta en marcha de la empresa cuya culminación estaba reservada a Floridablanca.

Estos años, por otro lado, son según Vicens Vives, de gran transcendencia en la historia económica española: "En el bienio 1774-1775, la gente registra por sí misma el brusco escalón inflacionista. Los salarios suben en todas partes a remolque de los precios, pero en mayor intensidad, según sabemos, en Barcelona que en Madrid, en la periferia que en el centro. He aquí el momento decisivo de la transferencia del peso de gravedad económico en la España Moderna. Para comprobarlo, se publica el decreto referente a la libertad de comercio en América (1778). En pocos años, el triunfo de las regiones litorales será un hecho; Cádiz rebosa de riqueza y Barcelona duplica beneficios, triplica el volumen de su comercio, mientras en el interior de Cataluña se instala la nueva industria de hilado y tejido de algodón. La revolución industrial comienza en esta parcela del suelo peninsular."

A estos años corresponden importantes disposiciones relativas a la libertad del comercio de granos (1765), al fin de la política de monopolio del puerto de Cádiz en el comercio con América (1765), a la libertad de entrada de buques con fibra algodonera en cualquier puerto (1778), y a la regulación de caminos y transportes.

Por real resolución de 16 de enero de 1769 se determinó que cada legua tuviera ocho mil varas castellanas de Burgos —son las llamadas leguas carolinas o de veinticuatro mil pies—, que las leguas para cada camino se contasen desde Madrid y desde la puerta "que más en derechura se dirigiese a la línea del camino"; señalándose con unas pilas altas de piedra, en cuyo frontis se esculpiera con números romanos la inscripción **A Madrid tantas leguas**, y que las medias leguas se señalasen con pilas menores. Ya hemos señalado anteriormente que según Fernández Mesa, la legua usual española es la 20.000 pies equivalentes a 5.573 Km.; esta otra legua de 24.000 pies, equivalente por tanto a 6.687 Km. es más similar en su extensión a la legua utilizada en los tratados españoles de cosmografía de los siglos XVI y XVII, los tratados de Rodrigo Zamora, de García de Céspedes, del Padre Tapia, de Antonio de Nájera y de Pedro Nuñez y en los **Itinerarios** de caminos de Villuega y de Meneses del siglo XVI, que es la legua de diez y siete y media leguas por grado, equivalente a 6.349 Kilómetros. Realmente en las medidas camineras españolas subsisten, a lo largo del tiempo, estas dos leguas, llamadas leguas largas y cortas, que equivalen aproximadamente a 6,5 Kilómetros y a 5,5 Kilómetros, así por ejemplo, dice Ponz refiriéndose a la distancia de Madrid a Toledo: "siendo la suma de todo el camino doce leguas, pero estas son cortas, y yo las reputo en poco más de diez de las regulares en España"; y Jovellanos apunta en otro pasaje "que la medida daba como 36.000 varas, de Gijón al puente de Trujillos, que harán

4,5 leguas carolinas, y que nadie echaba más distancia en el día que de cinco a cinco y media de las comunes, las cuales andaban siempre entre 5.000 y 6.000 varas".

Otra disposición importante en materia de caminos es la de 1.º de junio de 1767, firmada por el Marqués de Grimaldi, y titulada **Ordenanza para la conservación del Puente Real de Jarama, nuevo camino y plantío de árboles que a costa del Real Erario se ha hecho y construido desde el Real Sitio de Aranjuez a Madrid**, que aparte de su interés como primer reglamento de conservación de carreteras tiene amplio ámbito de aplicación ya que se extendió a todos los caminos reales por lo que estimamos oportuno reproducirla completa. Dice así:

1.ª "Manda S.M. que ninguna persona, de cualquier estado o condición que sea, haga represa, pozos o bebederos para dar de beber a los ganados, o para otros usos a las bocas de los puentes y alcantarillas, ni a las orillas del camino a menor distancia que la de treinta varas de él; que si alguno lo ejecutase sea denunciado a las justicias de aquella jurisdicción, las cuales le obligarán a que llene y macize inmediatamente dichos pozos, y le multarán a sesenta reales de vellón por cada uno que haya hecho, y si reincidiese, en doble cantidad."

2.ª "Que cualquier pasajero que con su carruaje rompiese o arrancase algún guardarruedas del camino sea denunciado, y pague por cada uno cuarenta reales para volverlo a poner, y además de esto sesenta reales de vellón de multa por su descuido y malicia."

3.ª "Que cualquier carruaje que se cogiese entre barandillas o antepechos a los puentes dando vuelta, con lo cual suelen maltratar dichas barandillas, sea denunciado; y además de obligarle a pagar el daño que haya hecho, se le multe con sesenta reales de vellón."

4.ª "Que si los carreteros o carruajeros a quienes se rompe el carro, galera u otro carruaje en el camino, abriesen surcos en él o en su glacis donde meter las ruedas para volverlos a cargar, inmediatamente sean denunciados y se les obligue a pagar lo que importe el daño, y además se les multe en sesenta reales de vellón."

5.ª "Que a los arrieros o carruajeros que se encuentren en el mismo camino o en sus glacis haciendo suelta o dando de comer a sus ganados, se les multe, por la primera vez, en diez y seis reales por cada carruaje, y en cuatro por cada caballeriza o buey, y por la segunda, en el doble."

6.ª "Que a los labradores que al tiempo de cultivar las heredades inmediatas al camino, por arrimarse demasiado a sus cortes, dejasen caer tierra en los glacis o fosos de él con que se impide el curso de las aguas, sean obligados a limpiarlos y dejarlos corrientes, quitando la tierra que hubiese caído."

7.ª "Que a los carruajeros que se cogiese cruzando el camino por otros pasajes que los destinados, a este fin, o que han servido siempre para ir de unos

LAS CARRETERAS Y LOS CANALES DE NAVEGACION EN LOS REINADOS DE FERNANDO VI Y CARLOS III

pueblos a otros, o para el cultivo y abono de sus tierras, con lo cual desbaratan y demuelen las márgenes de dicho camino, deshacen el glacis e impiden el curso de las aguas, se les obligue a pagar el daño que hiciesen, y además de esto se les multe en sesenta reales de vellón."

8.^a "Que a cualquier persona que rompa, pique, dé golpes tire piedras o haga otro cualquier daño a los guardarruedas, antepechos u otras obras del camino, o a las pirámides que señalan las leguas, o que borre las inscripciones que éstas tienen, las manche o escriba en ellas, como se ha experimentado que lo ejecutan, se les asegure en la cárcel, y den cuenta a las justicias para imponerle el castigo que merece su malicia, como a los dañadores de la cosa pública."

9.^a "Que a cualquier persona que golpé, mueva, tronche, quite ramas, corte, arranque o haga otros daños a los árboles que se han plantado o plantasen a las márgenes del camino, se les aprenda, denuncie y exija inmediatamente diez ducados de multa; y si el daño fuese hecho, no por descuido, sino por malicia, se le asegure en la cárcel, dando cuenta a S.M. por mi mano, para que además de la multa se le imponga el castigo que corresponda."

10.^a "Que siendo así que el mayor daño a los árboles suelen hacerlo los arrieros y carreteros por cortar varas para guiar sus caballerías y los pastores y vaqueros que en las inmediaciones del camino guardan ganados por el descuido de dejarles rascar en los árboles, comer sus retoños y roer sus cortezas, se impondrá la misma multa de diez ducados por cada árbol que de los dichos modos, perjudiquen; pero se les dejará en libertad después de habersele exigido por la primera vez; y por la segunda vez se les retendrá en la cárcel, y se dará cuenta a fin de castigarles como corresponda."

11.^a "Que han de poder hacer dichas aprensiones y denuncias el guarda celador que S.M. ha nombrado para el camino, los demás guardas, los alguaciles de cada pueblo, y otro cualquier vecino o persona particular."

12.^a "Que dichas denuncias se hayan de sentar ante las justicias de los pueblos de cada jurisdicción, los cuales breve y sumariamente, a la verdad sabida y sin forma de juicio, han de imponer las citadas multas, y cumplir lo demás que previene esta Ordenanza sin omisión ni demora alguna, como se debe esperar de su celo al servicio de S.M., del público, y comodidad de los mismos pueblos."

13.^a "Que de las multas que se impongan se hagan tres partes, y se aplique la una al juez ante quien se sienta la denuncia, otra el denunciador, y otra para los gastos de composición del mismo camino, haciéndose esta satisfacción luego que se cobre."

14.^a "Que la parte que corresponde a la composición del camino se entregue por la justicia al guarda celador para que la lleve a Aranjuez dentro del tercer día, y la entregue al pagador de aquel sitio, de quien

tomará recibo, que deberá traer a dichas justicias para que conste ha ejecutado la diligencia."

15.^a "Finalmente, que de esta Ordenanza envíen copias impresas a los pueblos por cuya jurisdicción pasa el camino, para que enterados de ellas sus justicias y habitadores, la guarden y cumplan, hagan guardar y cumplir; que así es la voluntad de S.M."

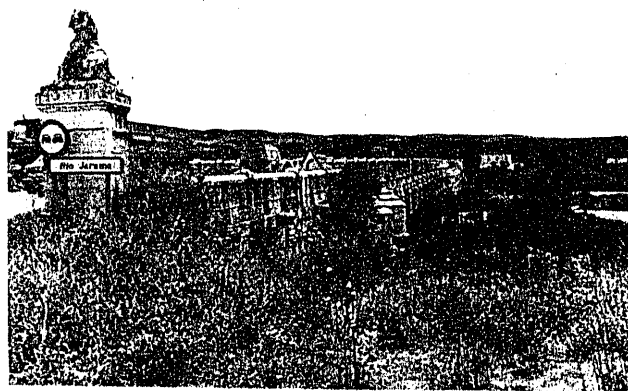
Señalemos que en 1767 se designa ya con el nombre de **celador** al responsable del camino, designación que aún perdura en nuestro cuerpo de camineros.

Esta disposición se complementa con otra cédula del Consejo de 1 de noviembre de 1772, en la que se incluyen normas sobre tránsitos de carros y arrastre de maderas:

"En todos los caminos generales, contruidos y que se vayan construyendo en el Reino, se observen las reglas siguientes":

1. "Que en los márgenes de los citados caminos, que se componen de murallas o paredes cobijadas con losas, se tenga cuidado de reponer prontamente cualquier piedra cobija, que de éstas se caiga por algún golpe de carro u otro accidente; mirando a que dichas márgenes sostienen el relleno y sólido del camino, que en parte empuja contra ellas, y cuando estas falten, se saldrán los rellenos o parte de ellos por el portillo que se arruina; pues con el peso de los carros, al pasar frente del portillo que se hiciere, como falta del empuje al relleno, huyen las piedras a aquella parte flaca y se aumenta el costo de la conservación."

2. "Que en los citados caminos se use de carros con ruedas de llanta ancha lisas o rasas, con tres pulgadas de huella a lo menos, y sin clavos prominentes, embebiéndose estos en la llanta; observándose lo mismo en las galeras, coches, calesas y otra cualquiera especie de carruaje; excluyendo de esta providencia los carros recalzados de madera, como son los de las carreteras de cabañas, y otras que no sólo no perjudican los caminos, sino que los hacen



Puente Larga del Jarama, cerca de Aranjuez (1761).

LAS CARRETERAS Y LOS CANALES DE NAVEGACION EN LOS REINADOS DE FERNANDO VI Y CARLOS III

beneficio, pues con sus huellas anchas aprietan más los rellenos, y suavizan el tránsito."

3. "Que si anduviesen de tráfico sobre estos caminos carros de llanta estrecha y clavos prominentes, paguen doble portazgo que otros cualesquier carros, en resarcimiento del daño que causan a los mismos caminos; y donde no hubiere establecido portazgo, se imponga de nuevo con noticia y aprobación del mi Consejo respecto a dichos carros, convirtiendo su producto en los reparos del camino."

4. "Que de este gravamen deben ser exceptuados tales carros, cuando son del mismo país y sólo atraviesan los caminos nuevos y Reales; procediendo en todo esto de buena fe sin disimulación, ni declinar en vejaciones odiosas."

5. "Que no se permita de aquí en adelante con pretexto alguno ni causa, arrastrar maderas por estos caminos, ni aún por otros algunos en que puedan andar ruedas, aunque sean las tales maderas para la construcción de bajeles de la Real Armada; y en lugar del arrastre, cuidarán las justicias de que se ejecute conforme a su peso sobre un carro, y si fuesen mayores sobre cuatro ruedas, para evitar el perjuicio que ocasiona a la solidez de los caminos; en lo cual logran los ganados considerables ventajas y alivios para la conducción."

6. "Que los reparos menores de echar tierra, o cerrar alguna corta quiebra en los caminos, sea de cargo del pueblo en cuyo término se causen; pero si necesitase obra de cantería, manpostería, poner guardarruedas y otra cosa considerable, se haya de costear del portazgo, donde lo hubiere, y donde no, de los arbitrios concedidos para estas obras."

Aparece ya la distinción de los carros con llantas de más o menos de tres pulgadas, penalizándose el uso de los de llanta estrecha, y prohibiéndose el arrastre de maderas "aunque sean las tales maderas para la construcción de bajeles de la Real Armada."

Pero la gran época en la construcción de obras públicas, en el siglo XVIII, corresponde al Ministerio de Floridablanca. Como ya hemos adelantado, D. Francisco Antonio Moñino sucede al Marqués de Grimaldi en el Secretaría de Estado, en 1777, y permanece en el cargo hasta 1792, ya en tiempos de Carlos IV. En 1778, las nuevas carreteras, que financiadas por el impuesto sobre la sal se ejecutaban por la Secretaría de Hacienda, pasan a la jurisdicción de Floridablanca por el Real Decreto de 8 de octubre de 1778 que agrega la Superintendencia General de Caminos y Posadas a la de Correos y Postas; la disposición es transcendente en la historia de las obras públicas en España. En ella se faculta al Superintendente, Floridablanca, para nombrar subdelegados, facultativos y **dependientes**, para dar las instrucciones generales y particulares pertinentes sobre los caminos, y sobre su conservación y para tomar las medidas necesarias para la seguridad del tránsito. También se le otorga una gran libertad en la disposición y utilización de los fondos. Por su interés

reproducimos de nuevo íntegramente esta disposición:

"Debiendo ser uno de los principales objetos y cuidados de la Superintendencia General de Correos y Postas, sus mensajerías y demás agregados, la seguridad y comodidad de los caminos y tránsitos para la fácil comunicación y tráfico de todos mis dominios, he resuelto declarar, que sin embargo el decreto de 10 de junio de 1761, y de cualesquiera órdenes y resoluciones posteriores, pertenece, y ha de pertenecer desde ahora como en otros tiempos, a la misma Superintendencia General la de caminos Reales y de travesía de estos mis Reinos, y la dirección, disposición y arreglo de posadas dentro y fuera de los pueblos, con facultad de nombrar subdelegados, y absoluta inhibición de cualesquiera Jueces y Tribunales, a reserva de lo que se exceptúa en el presente decreto a favor de mi Consejo Real. Y en este concepto estarán a la disposición del Superintendente general todos los arbitrios destinados a la conservación de caminos, incluso el sobrante del uno por ciento de la plata que viniere de Indias destinado al camino de Andalucía, y el producto del sobreprecio de los dos reales vellón que se cobra en cada fanega de sal de las que se consumen en estos Reinos, para invertirlo en los enunciados fines; a cuyo efecto mi secretario de Estado y del despacho de Indias y Hacienda, por cuyos medios se han de recaudar respectivamente, dará las órdenes que acordare el de Estado, para entregar, y distribuir por mano de las personas que éste nombrare, los productos de aquel tanto y sobreprecio, y de otro cualquiera arbitrio que pasare por sus Secretarías según las reglas que diere; y además encargo, se apliquen a tan importante objeto los sobrantes de la renta de correos, pagadas sus cargas, destinos y obligaciones actuales; arreglando sus tarifas y administración con proporción a las mismas cargas, y a lo que se practica generalmente; y proponiéndome los demás arbitrios y medios, que juzgue oportunos y suficientes, para costear los gastos que se ocasionen."

"En uso también de estas facultades se consultarán, formarán, o expedirán por la Secretaría de su cargo las instrucciones que deban comunicarse, generales o particulares para todo lo relativo a estos importantes puntos, como asimismo para cuidar de la conservación de los caminos, y seguridad de los caminantes en sus tránsitos: y le concedo autoridad para nombrar y destinar facultativos, y los demás dependientes, prescribirles sus respectivas incumbencias, y mandar suspender o relevar enteramente a los individuos que en la actualidad se hallen encargados de alguna comisión de esta naturaleza; entendiéndose que sin embargo de la confianza que hago, han de subsistir las providencias que tengo tomadas a consulta del Consejo y los encargos específicos que por mí le están hechos, y demás que considere conveniente hacerle en esta materia, debiendo aquel Tribunal darme cuenta por su medio y consultarme todo lo necesario y oportuno."

Esta disposición, junto con la de 1761 mencionada en el texto son dos de los pilares de la política de

LAS CARRETERAS Y LOS CANALES DE NAVEGACION EN LOS REINADOS DE FERNANDO VI Y CARLOS III

carreteras del siglo XVIII. Los resultados conseguidos por Floridablanca en materia de carreteras se recogen en el **Memorial** ya mencionado y se refieren a las realizaciones hasta 1788, esto es, al período del ministerio de Floridablanca bajo el reinado de Carlos III:

"En los nueve años en que vuestra majestad ha servido poner a mi cuidado la superintendencia general de caminos, se han reedificado, renovado y mejorado muchos puentes, pretilos, alcantarillas de desagüe y otras cosas de que carecían. Además, ha visto vuestra majestad, por el plan o resumen que he presentado pocos días ha, que sin comprender algunas obras ni gran parte de lo trabajado en este año, se han construido más de ciento noventa y cinco leguas, y habilitado en mi tiempo en todas las provincias más de doscientas de a ocho mil varas, teniendo cada legua cerca de una cuarta parte más de las comunes. Se han fabricado también trescientos veinte y dos puentes nuevos y habilitado cuarenta y cinco, y se han ejecutado mil cuarenta y nueve alcantarillas, habilitando otras. Fuera de estas obras, y otras que se especifican en el plan, se han ejecutado otras muchas, que se citan en sus notas, de aberturas y desmontes de puertos, murallones y sostenimiento, calzadas y viveros de árboles y otras cosas que sería largo y molesto referir."

"Al mismo tiempo se han formado reglamentos para la conservación de que antes no se había cuidado, estableciendo para ello peones camineros en cada legua, con un celador facultativo en cada ocho, que vele sobre todos, y edificado casas para estos peones en aquellos parajes en que la distancia de los pueblos no ha permitido en ello su colocación. Son ya cuarenta y nueve las casas hechas para este fin, que acompañan los caminos y sirven de recurso y consuelo a los viajeros en cualquier accidente desgraciado."

"También se han construido casas de administración para los portazgos que es preciso exigir para la conservación, mientras que los caminos principales se concluyan, y puedan entonces destinarse a mantenerlos, aquellos arbitrios que ahora se emplean en construirlos; fondas y paseos, casas de posta, ermitas o iglesias capaces y aún poblaciones, se han construido y construyen donde la necesidad lo pide y lo permite los terrenos para que haya mansiones cómodas en los caminos."

"Entre tantas obras útiles de caminos, sobresalen la del paso de Sierra Morena o puerto que llaman del Rey, la del puerto de la Cadena en la carretera de Cartagena, la del camino de Málaga desde Antequera, y la del de Galicia desde Astorga. ¡Qué dificultades, qué peligros, qué incomodidades y qué gastos no había para hacer aquellos tránsitos! No hay quien no admire y bendiga a vuestra majestad cuando pasa por aquellos parajes, y particularmente por el de Sierra Morena, sorprendiendo a los más hábiles y autorizados extranjeros el arte, la magnificencia, la solidez y comodidad con que están ejecutadas tan difíciles y costosas obras".

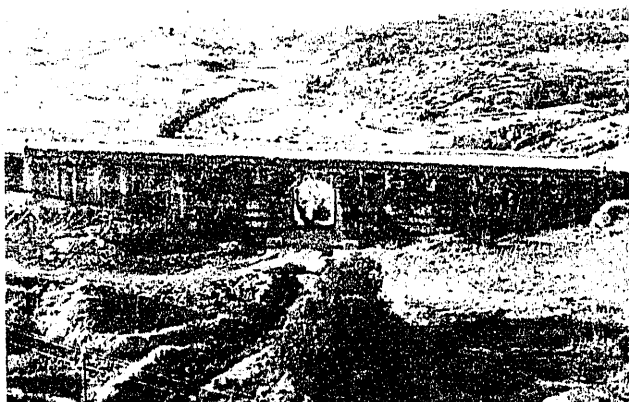
"Se ha establecido la posta de ruedas, que no había,

en las ciento y más leguas que hay desde la corte a Cádiz, facilitando este útilísimo recurso a aquel gran emporio del comercio del mundo, a los puertos inmediatos y a las grandes ciudades de Sevilla, Córdoba, Ecija y otras de la carrera. A este fin se han construido casas de posta y todo lo demás necesario. Otro tanto se va estableciendo en la carrera de Francia, estando ya corriente la posta desde Vitoria, y la expedición semanal de coches de diligencia de Madrid a Bayona, para la que se han habilitado posadas cómodas y convenientes, que faltaban en el centro de Castilla."

"Lo gastado con mis arbitrios y recursos, en esta gran empresa de caminos, se acerca, según el plan presentado, a noventa millones de reales, y no habiendo producido más que veinte y siete el arbitrio de la sal en los nueve años que corre a mi cargo esta materia, se ve que he hallado medios de juntar más de sesenta millones para gastos, en que no entran los causados en las demás obras de canales de navegación y riego, pantanos, formación de puertos, edificios públicos para las ciencias y artes, adorno y seguridad de algunas ciudades, y otras ideas de que se ha tratado y tratará en esta representación."

"Es verdad que a todo me han ayudado los mismos pueblos, deseosos de su bien; los arzobispos y obispos que he nombrado en otra parte, las sociedades patrióticas y aún las personas particulares bien intencionadas. También me han auxiliado los sobrantes de la renta de correos, que mis antecesores destinaban arbitrariamente a otros fines, y yo propuse a Vuestra Majestad su aplicación a caminos, quitándome la libertad de disponer de ellos. Igualmente ha aprobado, con la autoridad de Vuestra Majestad, el aumento que ha tenido la colección arreglada y exacta de los mostrencos y bienes vacantes, que se perdían o desperdiciaban desde que se pusieron a cargo de las justicias ordinarias."

"De modo que se han hecho y van continuando tan útiles y grandes obras, sin que salga dinero alguno de la tesorería general de Vuestra Majestad, ni de los caudales puestos a cargo del Ministerio de Hacienda."



Puente del arroyo del Tercio, C^a Madrid a El Escorial.

LAS CARRETERAS Y LOS CANALES DE NAVEGACION EN LOS REINADOS DE FERNANDO VI Y CARLOS III

"No ha faltado quien diga que estas cantidades deberían haberse aplicado al pago de las deudas de la corona, como si Vuestra Majestad pudiera en justicia y conciencia dar a unas otro destino que aquel para el cual las han contribuido y propuesto liberalmente los pueblos y personas que las suministran, y a otras mejor aplicación que la de emplear en los trabajos y mantener millares de vasallos pobres, que en estos años e inviernos calamitosos perecían, y aún perecen, con la escasez y miseria."

"¡Qué poco entiende de deudas de la corona, y del modo de pagarlas, quien discurre así! ¿Sería justo privar a los pueblos de su alimento, de sus abastos, tráfico, salidas de frutos e industria, y de sus comunicaciones, hasta que se pagasen las deudas del Estado en doscientos o más años, que serían preciso para ello con las miserables cantidades que los mismos pueblos o los particulares dan para caminos y obras públicas? Las deudas de la corona contraídas por Vuestra Majestad, o se han pagado, o se contentan los acreedores con sus intereses, que se satisfacen con puntualidad, sin considerable incomodidad del erario. Para las deudas de otros reinados, que son crecidas, es preciso buscar medios y arbitrios más abundantes que los de privar a los pueblos de su tráfico y circulación. En este punto no me atrevo a decir que hay recursos que satisfagan a la justicia, salven la reputación y no graven el erario."

"¡Oh, y cómo se olvidan las necesidades y los trabajos de los infelices vasallos, atascados en esos caminos antiguos, ahogados en los ríos y torrentes, volcados y destrozados sus carruajes, con pérdida de su vida o de la de sus bestias de carga! ¡Cómo se olvida, repito, la escasez a que la misma corte y capitales se ven sujetas en los inviernos de nieves y lluviosos, hallándose cerrados los pasos y faltando hasta el pan en Madrid y sitios reales, como sucedió más de una vez! La idea de tales censores es tan extravagante como lo sería la de dejar morir de hambre a la tropa, Ministerio y demás empleados en el servicio de Vuestra Majestad, por no pagarles sus sueldos y aplicarlos a extinguir las deudas."

"Dejemos pues unos proyectos tan inhumanos, y seamos justos confesando que la grande obra de los caminos es de las más necesarias, útiles y gloriosas que ha hecho y hace Vuestra Majestad en beneficio de sus amados pueblos. Con ella socorre Vuestra Majestad a todas las provincias de esta gran monarquía, habiendo en cada una de las veinte y seis intendencias de que se compone, dos o más grandes obras públicas pendientes a un mismo tiempo, y esto sin comprender las islas Canarias. Así se mantienen innumerables pobres, y dejan con el fruto de sus fatigas un monumento perpetuo de utilidad y comodidad a sus paisanos."

"Por otra parte, es de admirar la economía de estas obras, pues habiéndose regulado en otro tiempo cada legua de camino nuevo en un millón de reales, no llega lo que ahora se gasta a la tercera o cuarta parte de

esta cantidad, considerando el total, como es de ver en el plan elevado y exhibido a Vuestra Majestad."

"Esto se debe a la extraordinaria actividad e inteligencia de celosos magistrados y dependientes, que, sin más paga ni remuneraciones que la que pueden esperar del cielo, abandonan sus propios negocios, el regalo y comodidad de sus casas y se entregan a las fatigas y rigores de las estaciones para estar a la vista de los trabajos y cuidar de su economía y exacta ejecución. Entre los muchos personajes que pudiera citar, merecen particular mención el Marqués de Cabriñana, en Córdoba; el de Montevirgen, en el reino de León; el de Valera, en Valencia; en Santander, el actual prior y cónsules; en Navarra, sus diputados; en Palencia, el caballero don Cristóbal Ramirez; en Antequera, el Conde de la Carmona; en Málaga, el coronel don Diego de Córdoba; en Murcia, el regidor perpétuo don José Moñino; en Baza, el dignidad de aquella, Iglesia don Antonio José Navarro; en Vitoria y su carrera, el celoso caballero don Pedro Jacinto de Alava; en Cuenca, su corregidor don Juan Serrano y el canónigo subcolector don Juan Antonio Torres; en Jerez, su corregidor don José de Eguiluz; en Plasencia, además de su liberal y celosísimo obispo, de quien ya he hablado a Vuestra Majestad, ha sido grande el celo de don Antonio Zancudo y don Francisco García Pascual; en Zaragoza, el de su intendente don Antonio Jiménez Navarro; en Barcelona, Burgos, Toro, Valladolid, Jaén, Soria, Guadalajara, Segovia, y Sevilla, el de sus intendentes, Barón de la Linde, don José Horcasitas, don Francisco Javier Azpiroz, don Jorge Astrandi, don Pedro López de Cañedo, don Lúcar Palomeque, don Miguel Vallejo, don Juan de Silva, y don José de Abalos, a quién dejó este empleo la celosa y extraordinaria actividad y conducta de don Pedro de Lerena, su antecesor, hoy ministro de Hacienda de Vuestra Majestad. El corregidor que fue de Murcia, don Juan Pablo Salvador y Aspren, ya difunto; el actual de Toledo, don Gabriel Amando Salido; el de Alcoy, don Juan Romualdo Jiménez; el de Orihuela, don Juan Lacarte; y los gobernadores de Alicante y Lérida, don Francisco Pacheco y don Luis Blondel de Druhot, son dignos, por su celo singular en estas materias y en otras muchas del bien público, de ser nombrados a Vuestra Majestad con particular distinción y acreedores a la memoria y gratitud de todo buen ciudadano."

"El capitán general de Cataluña, Conde del Asalto, se ha distinguido y distingue muy particularmente en el mismo asunto, con la actividad, desinterés y rectitud que todos le reconocen; otro tanto sucede con el capitán general de Castilla, don Luis Nieulant, y especialmente en los encargos del socorro de pobres; el capitán general de Galicia, don Pedro Zermeño, ha mostrado su celo también en las obras públicas, y no debo omitir la actividad del Conde O'Reylli, siendo capitán general de Andalucía, para la fundación del hospicio de Cádiz, obras y caminos de Jerez; ni del Marqués del Branciforte, comandante general de Ca-

LAS CARRETERAS Y LOS CANALES DE NAVEGACION EN LOS REINADOS DE FERNANDO VI Y CARLOS III



Una carretera nueva del siglo XVIII. Obsérvense las losas en el arcén y el poste cuentaleguas.

narias, para el recogimiento de pobres, diputaciones y escuelas de caridad y aquellas islas."

"Los presidentes de las chancillerías de Valladolid y Granada, don Pedro Burriel y don Juan Mariño, han comprobado el acierto de Vuestra Majestad en sus elecciones con los desvelos y fatigas que han empleado por sus personas y por medio de las juntas de policía y caminos, que presiden para el bien de aquellas capitales y sus territorios, dando a Burriel motivo de excitar su celo y caridad las inundaciones, ruinas y desgracias experimentadas en Valladolid, y a Mariño, el mal estado de la policía material y formal de Granada y sus caminos, que halló a su entrada, aunque había dado principio a su remedio el talento y amor al público del caballero don Pedro de Mora."

"Don Cenón de Sesma, alcalde del crimen del Consejo de Navarra, y don Bartolomé de Estada, alcalde mayor de Cinco Villas de Aragón, a quienes Vuestra Majestad acaba de premiar, se han hecho acreedores a su soberana gratitud, por el cuidado, fatiga, humanidad y patriotismo con que acudieron a socorrer a los infelices vecinos de la ciudad de Sanguesa, sepultados en las ruinas de sus casas, y arrastrados de las corrientes de una furiosa inundación, en que pereció gran parte de aquel desgraciado pueblo."

"Siento haber molestado a Vuestra Majestad con tan larga relación de los buenos generales, ministros y vasallos que se han distinguido más particularmente en sus trabajos por el bien de sus prójimos y ciudadanos; pero habiendo sido testigo de sus servicios y beneficios, por las órdenes, providencias y auxilios que Vuestra Majestad me ha mandado darles, me sería

muy escrupuloso no repetir y reunir aquí los elogios que, según los tiempos, he hecho a Vuestra Majestad de sus acciones, por si acaso es, como deseo, este el último testimonio que puede producir de su derecho al agradecimiento y a la remuneración de Vuestra Majestad y de toda la nación."

"Siento también no poder extenderme, sin la justa nota de molesto, a nombrar millares de personas que han contribuido a los mismos fines, aunque con menos representación, y concluiré recomendando a Vuestra Majestad y a la gratitud nacional los dos directores principales de caminos, don Vicente Carrasco y don Joaquín de Iturbide, que antes ejecutando, y ahora dirigiendo las grandes empresas pendientes, han merecido las particulares honras y adelantamientos con que los ha favorecido Vuestra Majestad. Otro tanto diré de los directores facultativos y arquitectos don Juan de Villanueva y don Manuel Serrano, ya difunto, que merecen ocupar el primer lugar en la memoria nuestra, por sus trabajos, los cuales costaron al último la vida, y presentaron un motivo justo a Vuestra Majestad de dar señales de su paternal beneficencia a sus hijos y viuda."

A esta relación cabe añadir que en otro párrafo del **Memorial** dice que se ha terminado también un camino "sólido, cómodo y aun magnífico" de Lorca a Aguilas en Murcia, y el resumen sobre las obras en los caminos principales que figura en las **Observaciones** y que dice:

"El camino de Andalucía hasta Cádiz está ya todo corriente, y acaban de llegar los planos por mayor y menos, y sólo falta concluir el grande y costosísimo puente de las Ventas de Alcolea, lo cual se logrará en todo el año siguiente; en el mismo se espera quede corriente el camino de Francia; lo está ya el de Cataluña por Valencia, y el de Portugal lo ha estado siempre, aunque no están concluidos todos los trozos que se han de afirmar, y que piden tiempo para no perder los trabajos que se anticipen."

Es de destacar que ya en este resumen aparecen los otros dos caminos que aconsejaba Ward, el camino de Francia por Irún, y el de Portugal. Su inclusión en el programa de carreteras generales estaba autorizada, implícitamente, en el Real Decreto de 1761, ya que en esta disposición se previene "que sucesivamente se emprendieran otros (caminos)."

Las realizaciones de Floridablanca merecieron los plácemes de los contemporáneos más ilustres usuarios de los caminos tanto españoles como extranjeros. Ponz y Jovellanos, entre los primeros, y Bourgoing y Townsend, entre los segundos, son ejemplos de esta afirmación, como puede comprobarse en párrafos de unos y otros viajeros que se han reproducido en un artículo anterior de esta Revista titulado **Los caminos de ruedas del siglo XVIII**.

LAS CARRETERAS Y LOS CANALES DE NAVEGACION EN LOS REINADOS DE FERNANDO VI Y CARLOS III

Completando los párrafos de Floridablanca con sus descripciones en los diferentes recorridos que hicieron por nuestro país puede darse una idea bastante aproximada de la red española de carreteras al finalizar el reinado de Carlos III: a las carreteras construidas en tiempos de Fernando VI, de Reinosa a Santander y del puerto de Guadarrama, hay que añadir, casi siempre como mejoras de los caminos de ruedas preexistentes, los caminos, de Vitoria a Irún y a Pamplona, de Bilbao a Pancorbo, de Madrid a los Reales Sitios, el camino de Madrid a Cádiz, casi en su totalidad, el de Madrid a Valencia por Fuente de la Higuera, varias leguas, desde Barcelona, en los caminos hacia Zaragoza y Valencia, los caminos desde Madrid a los pasos de la sierra del Guadarrama por el alto del León y por Somosierra, el tramo de Burgos a Vitoria en la carretera de Irún, varios tramos de las carreteras de Galicia y Extremadura, el tramo de Murcia a Cartagena, y de Lorca a Aguilas, la comunicación de Antequera con Málaga y Velez-Málaga, los caminos desde Avilés y Gijón a Oviedo, y algunos otros más.

La carretera de Reinosa a Santander, gravemente dañada por las inundaciones catastróficas de 1775, se empezó a reparar en 1787 bajo la Administración del Consulado de Santander a cuya institución encargó Floridablanca tanto el cobro de los peajes como la realización, a su costa, de las obras de reparación; la dirección técnica correspondió a un arquitecto santanderino, primero, Alfonso de Jorganes, y a Agüera, después, y las obras se terminaron en 1791, prosiguiéndose con otras cuatro leguas y media hasta Quintanilla invirtiendo en total unos 3,1 millones de reales según Palacio Atard. Ya en el expediente de esta prolongación se expuso la idea de que el camino de Santander a Reinosa debía dirigirse hacia Palencia y no hacia Burgos, para facilitar la salida de los trigos y harinas que se conducían por el Canal de Castilla.

También corresponde a estos años, según Alzola, la construcción de otras carreteras en las provincias vascas: de Durango al límite de Alava y de Durango a Eibar por Ermúa, según proyecto de Echánove y Terminades en 1787, y el camino real de coches de San Sebastián a Pamplona tanto en Guipúzcoa como en Navarra, etcétera.

Mientras las carreteras construidas en la época anterior, 1759-1777, destacaban por su magnificencia y grandiosidad, las construidas en esta época son más sobrias y económicas. Ponz subraya esta diferencia al describir las obras de la carretera de Andalucía: "Desde Ocaña a La Guardia hay tres leguas de excelentes camino, reducido a una cabal anchura, sin el exceso que he notado en algunos otros, cuya superfluidad es muy costosa, tanto en sus primera formación, como después en los reparos que continuamente necesitan. Me han parecido como los que anduve generalmente por Inglaterra más de mi aprobación que los de algunas provincias de Francia, excesivamente anchos..." Por el contrario, en el acceso a Barcelona desde

Esparraguera, tramo construido en el período anterior, la anchura del camino era de 50 a 60 pies según testimonio de A. Young.

En el camino de Burgos hasta el confín de Alava, en dirección a Bayona, la anchura es de 12 varas, unos 10 metros, en el perfil transversal ordinario que aumentaba sólo a 14 varas, unos 11,70 metros, en la legua inmediata a Burgos, según la descripción de la Gaceta de Madrid, que reproduce Wais en la **Revista de OBRAS PUBLICAS** de septiembre de 1963; de las 12 varas de anchura, 8 correspondían al firme, unos 6,70 metros, y 4 a banquetas laterales, por uno y otro lado. Esta obra se empezó en 1788 y se terminó en 1791; en la parte de Burgos el coste era a cargo de la Real Hacienda y en la parte de Alava corría por mitades, a cargo de la Hacienda y de la provincia; su trazado era preferentemente en terraplén, algunos importantes por su cota y por los muros de sostenimiento "donde fue 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."

Según Palacio Atard, este camino de Burgos a Vitoria fue la obra maestra de su época, y para confirmarlo reproduce un párrafo de Larruga que dice: "En conclusión este camino que por su solidez y comodidad puede compararse a los mejores de Europa, según informan cuantos han viajado por ellos, ha causado considerables beneficios en la parte que corresponde a Castilla la Vieja, primero derramando en aquellos pueblos casi todo el caudal que ha costado su fabricación, y después facilitando a sus naturales la extracción de sus frutos y el aumento del comercio. No es pequeño el que logran todos los que transitan desde el centro del reino a países extranjeros por aquella carretera principal, pues habiéndose ejecutado este camino, y los que años pasados ejecutaron a sus expensas las provincias de Guipúzcoa y Alava sobre la misma ruta, se hace al presente el viaje desde la ciudad de Burgos a la de Bayona de Francia, que distan 46 leguas, en una tercera parte menos de tiempo y con comodidades que antes eran desconocidas."

Wais, por su lado añade, entre otros, estos párrafos: "Se fabricaron... 5 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 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, a costa de propios 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 este puerto."

(Continuará)