

## APUNTES PARA UNA HISTORIA DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA (y III)

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

Por José I. URIOL

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

### *(Conclusión) (\*)*

Es interesante conocer la tramitación administrativa de la construcción de una nueva carretera en aquellos años finales del siglo XVIII. Por uno de los documentos publicados en las obras de Jovellanos editada por la **Biblioteca de Autores Españoles** podemos hacernos idea cabal de aquella tramitación y de las Juntas de Caminos; eran estos unos antecedentes de los organismos autónomos actuales, financiados por el Estado y en los que se integraban las fuerzas vivas de la provincia o región, es decir que reunían "toda la autoridad civil y económica"; el personal ejecutivo de las Juntas eran facultativos y empleados a sueldo, en el caso de la carretera de Asturias un tesorero, un contador, y un secretario de la Junta... un director y un sobrestante facultativo"; y todo ello bajo una normativa preestablecida que en forma de instrucción fuese de obligado cumplimiento. He aquí el informe que Jovellanos eleva al superintendente general de caminos, el ministro de Estado, en 1783 proponiendo el programa a ejecutar y las medidas a tomar para la construcción de la carretera de León a Oviedo por Pajares, que constituye, como hemos anticipado un documento importante para conocer la tramitación administrativa que debería llevarse a cabo para la construcción de una carretera general, a finales del siglo XVIII:

"Excelentísimo Señor: Con fecha de 25 de mayo anterior, y de orden de su majestad, se sirvió vucencia pasar a mis manos varios documentos relativos a la continuación de la carretera general de Asturias, previniéndome que los reconociese, y que enterado del objeto de la orden que había dado motivo a ellos, informase a vucencia lo que sobre su contenido se me ofreciese, añadiendo las reflexiones que me pareciesen oportunas".

"Para corresponder a tan estimable confianza, he examinado cuidadosamente el contenido de los documentos remitidos que tengo a la vista, y he tomado además otras noticias relativas al asunto: por lo cual, y por el conocimiento antecedente que la experiencia me había dado en él, me parece estar menos desnudo que otros de la instrucción necesaria para informar a vucencia."

"Antes de hacerlo, me permitirá vucencia que le

represente que este camino es uno de los más necesarios e importantes del reino, y cuya conclusión promete mayores ventajas al Estado."

"La comunicación de Castilla con Asturias ofrece una grande extensión a muchos ramos de comercio útil y lucroso."

"Los granos, que tanto abundan en todo el reino de León y tienen en él tan corto precio, pasarán por este medio a los mercados de Asturias, donde ahora valen sobre el cuádruplo, reducirán el excesivo valor de sus precios, y podrán ser extraídos por los puertos del Principado a otras provincias del reino y a los extraños."

"Lo mismo sucederá con los granos y vinos de aquella parte de Castilla, pues aunque puede hacer sus extracciones por Santander, tiene esta salida a mayor distancia de sus pueblos."

"La extracción de las lanas se hará también con más comodidad por los puertos de Asturias. Una vez abierto el camino, se establecerán naturalmente los esquilos y lavaderos al pié de las montañas de León. Los ganados deben ir precisamente a veranear en ellas; y sobre el ahorro de conducciones, que en un género de tanto volumen como la lana será considerable, evitarán los dueños de cabañas, los riesgos que en las cercanías de Guadarrama y en la larga travesía de las montañas corren los ganados privados del abrigo de su lana en una estación que suele ser notablemente varia y destemplada."

"Asturias podrá también extraer a una y otra Castilla muchos preciosos frutos, grandes porciones de pescados frescos y salados, y algunos géneros manufacturados de hierro, madera, azabache, loza, curtidos etcétera."

"Gran parte de Castilla la Vieja será más fácilmente surtida de todos los géneros de nuestras Indias y otros ultramarinos que ahora percibe de muy lejos, ya le vengan por Galicia, ya por Santander o Vizcaya."

"Los tabacos, la sal y otros géneros de estanco que puedan venir por mar de nuestras provincias o de las extrañas para el surtimiento de la misma provincia y aún de otras, serían más fácilmente conducidos y con menos dispendio por la vía de Asturias."

"Estas ventajas deben ser tanto más seguras y generales, cuanto la comunicación directa y trasversal de todos los pueblos de Castilla la Vieja entre sí y con las provincias confinantes, esta franca y abierta, y sólo necesita de esta nueva salida al mar más inmediato."

"De todo resultará naturalmente un grande aumento en la agricultura y la industria de Asturias y Castilla, mayor extensión y actividad en su comercio, mayor comodidad y equilibrio en los precios de las cosas, más abundancia, más población y más riqueza."

(\*) Este artículo es la tercera y última parte del publicado bajo el mismo título en los números de julio y agosto de 1978.

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

"Pero esta comunicación en que se hallan cifrados tan preciosos intereses, está en el día absolutamente cerrada a toda especie de carruajes, y sólo abierta a las bestias de carga, en el verano por todos los puertos, y en el invierno solamente por el de Pajares."

"Aún este único recurso falta muchas veces por la abundancia de las nieves. Es raro el año en que no sea preciso usar de la espala para franquear el camino de Pajares: auxilio que de ordinario es insuficiente en los demás puertos."

"El de Pajares tiene también en su favor otras ventajas que le aseguran la preferencia sobre todos los demás. Es el menos alto, el menos áspero y fragoso, el más conocido y frecuentado, el más proporcionado al centro y corazón de la provincia, y en fin, el que conduce en derechura a Gijón, único puerto habitado en ella para el comercio de Indias."

"Si la costumbre y la autoridad hacen alguna cosa en estas materias, también las tiene Pajares en su favor."

"La costumbre, porque desde los principios del siglo XVI está reconocido por el mejor y más fácil. Diósele entonces la preferencia, abriendo y fabricando en él un camino carreteril que costeó el célebre obispo de Oviedo don Diego de Muros, de que aún duran muchos restos, y que a pesar de su ruina es el paso más frecuentado a Castilla."

"Tiene también la autoridad, porque el dictámen del Principado que pidió este camino, el del arquitecto don Marcos de Vierna que le reconoció y delineó, y el del supremo consejo que deliberó sobre su construcción, le dieron en otro tiempo una preferencia que al fin fue canonizada con la real aprobación."

"Esto debiera bastar por respuesta a los varios dictámenes que ha suscitado en los últimos tiempos el empeño de quitar a Pajares esta preferencia. Sin embargo conviene satisfacer a las aparentes razones de utilidad en que se apoyan algunos de ellos para dejar este asunto fuera de controversia."

"En octubre del año anterior parece que propuso a vucencia don Juan Antonio Monasterio, presbítero, natural de Asturias y fiscal eclesiástico del obispado de Cartagena, la idea de abrir una comunicación de Asturias con Castilla por el puerto de Arcenorio, desde León a Rivadesella."

"No he visto esta representación ni el dictamen de la Diputación acerca de ella; pero entre los documentos de este expediente hay otra representación del mismo Monasterio, con fecha del 7 del pasado, en la cual supone que la Diputación adoptó su pensamiento con la diferencia de proponer para este camino los puertos de Beza y Ventaniella con preferencia al de Arcenorio."

"El objeto es siempre abrir una comunicación desde Castilla al puerto del mar de Rivadesella, y en esta parte no puedo asentir al dictamen de Monasterio ni al de la Diputación."

"Cuando Rivadesella tuviese todas las ventajas que supone Monasterio, debe advertirse que es casi el

último puerto de Asturias a la parte oriental de su costa, el más inmediato a Santander, el más distante del centro del Principado, y por consiguiente aquel cuya comunicación sería la menos útil, así como la menos necesaria."

"Es verdad que este camino sería tal vez menos costoso; pero en el día no se trata de abrir un camino barato, sino de general comodidad y provecho."

"Más por desgracia el puerto de Rivadesella no tiene las ventajas que se suponen, y esta es una verdad comprobada por la experiencia."

"Es un puerto sin comercio y aún sin pesquería, en que sólo se puede entrar con tres precisos vientos y tiempo bonacible, con un fondo escaso, poco seguro y expuesto a los aguaduchos o avenidas del río en el invierno, de corta y mal situada población, y de ninguna concurrencia."

"No se puede negar que Gijón es el único puerto habilitado de Asturias, ni que ha logrado esta ventaja por ser el mayor, el más franco, el más rico y popular, el mejor situado, y el más frecuentado de cuantos tiene Asturias."

"Mucho tiempo há que otros puertos de mar se empeñan en disputarle esta preferencia; pero de cuando de tiempo inmemorial se la han dado los naturales imparciales y todos los extraños, ¿de qué servirán unos esfuerzos siempre frustrados por la notoriedad y desmentidos por la experiencia?"

"Se dice que el puerto de Gijón tiene algunos defectos, y ojalá no fuera cierto; pero con todos ellos, por más que se abulten, siempre queda reconocido por el mejor de la provincia."

"Respecto a Rivadesella, la preferencia es tanto más segura en favor de Gijón, cuanto es constante que muchas embarcaciones dirigidas a aquel puerto entran de arribada a Gijón, cuando el mal tiempo no les permite tomarle. Por lo mismo no puede dudarse que Pajares merece igual preferencia respecto de Arcenorio."

"En la Diputación de Asturias, contra lo ya acordado por ella misma y aprobado por su majestad, y fuera de lo prevenido en la orden de vucencia, se suscitó la duda sobre continuar el camino por el puerto de Pajares o por el de Piedrafita. En consecuencia se encargó a los comisarios que reconociesen una y otra ruta. Hiciéronlo así y tanto el ingeniero fray Guillermo Cosío, como los diputados don Ramón de Jove y procurador general que le acompañaron, se decidieron por Pajares."

"Sin embargo, el diputado don Lope José de Arguelles votó en favor de Piedrafita. La Diputación le mandó extender su dictamen, y acordó que se remitiese a vucencia."

"Este dictamen supone en favor de Piedrafita muchas ventajas, que serían dignas de atención si no se hallasen contradichas por el ingeniero y diputados que hicieron el reconocimiento."

"Cuando fuesen ciertas, no equivaldrían a los inconvenientes que se hallarían en la construcción de este camino. El mismo ingeniero supone que nunca se le

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

podrá dar ni la rectitud, ni la anchura, ni la solidez convenientes."

"Es además un puerto que las nieves hacen inaccesible, no sólo en el rigor del invierno, sino en las dos terceras partes del año, como lo testifican don Ramón de Jove en su informe de 14 de febrero, asegurando que había medido por sí mismo más de dos varas de nieve en el mismo tiempo en que no había alguna en Pajares."

"Ni el ahorro de distancia por esta ruta es tan considerable que obligue a abandonar la de Pajares, que tiene en su favor tantas y tan reales ventajas."

"La distancia de la ruta por Piedrafita, según las últimas medidas, es de 111,319 varas; por Pajares de 116,369, y la diferencia consiste en poco más de media legua."

"Pero en recompensa tiene Pajares en su favor el menor costo. Según el cálculo del ingeniero, el camino de Piedrafita costaría 10.337.000 reales; por Pajares 10.069.050, esto es, 267.950 reales menos."

"Resulta de todo que la ruta de Pajares debe preferirse a la de Piedrafita."

"Don Ramón de Jove y Navia, siempre inclinado a la novedad, y siempre contrario a sí mismo, después de haberse decidido por la ruta de Pajares en sus informes a la Diputación de 13 y 14 de febrero de este año, y de haber impugnado abiertamente las de Piedrafita, Arcenorio y Beza, en su carta a don Alvaro de Inclán, fecha en Vega Corneja a 1.º de mayo, que viene inserta en los acuerdos de la misma Diputación, ideó un nuevo camino por el puerto de la Mesa, y le propuso a vucencia en una representación que le entregó en Aranjuez con fecha del 2 del pasado."

"Esta ruta tuvo a su favor en algún tiempo el dictamen de don Isidoro Gil de Jaz, regente de la Audiencia de Oviedo, que pensó en franquearla, y no lo hizo por falta de fondos suficientes."

"Pasado aquel tiempo, y ausente Gil de Jaz, no se volvió a tratar de este proyecto, porque el puerto de la Mesa es sin duda de los que se ciegan enteramente con las nieves del invierno, sin carecer por eso de los demás inconvenientes a que están expuestos otros puertos fuera del de Pajares."

"Dice don Ramón que este puerto es el único de Asturias por donde han pasado coches de Castilla, y no se le puede negar del todo esta proposición."

"Hará como treinta años que el difunto marqués de Ferrera su tío, volviendo de la corte, atacado de grandes dolencias que no le permitían cabalgar, logró que su coche pudiese vencer el puerto de la Mesa."

"Este ejemplar se verificó en el verano, siendo el coche tirado de bueyes, y a costa de muchos riesgos y fatigas; y sin embargo, por su singularidad y rareza dura todavía en la memoria de aquellos naturales, poco más o menos como en la antigua Grecia la expedición de los Argonautas."

"Crear que con sólo dos millones de reales se podría fabricar este camino, es un sueño que sólo cupo en la alegre fantasía de Jove Navia."

"El mismo confiesa que la obra del puerto de la Mesa debe entenderse sin perjuicio de tirar la carretera general por Pajares; y aunque no he visto la primera representación de Monasterio, es posible que la haga con la misma calidad. Pero ahora no se debe de tratar de abrir muchos caminos, sino de continuar uno sólo y general."

"Cuando este se haya acabado, o a lo menos esté corriente, se podrá tratar de abrir otras comunicaciones a Castilla para que la utilidad del tráfico sea más general y extendida."

"Entonces convendrá que la ruta de Arcenorio o Beza y alguna otra sean franqueadas, porque estando muy distantes del centro del Principado, sería más fácil abrir por ellas una comunicación exterior a Castilla, que una interior a la carretera general."

"Pero de esto parece que se deberá tratar separadamente, mandando reconocer, medir y apreciar estos caminos, y señalando los fondos que deben costearse."

"El Principado no está en situación de sufrir nuevos arbitrios para este objeto, porque además de los dos reales en fanega de sal que contribuye para el fondo general de caminos, paga otros dos reales para costear las cinco leguas desde Oviedo a Gijón, que son una parte de su carretera general."

"Parece, pues, conveniente que vucencia, sin embarazarse en otras ideas, resuelva la continuación del camino de Asturias por el puerto de Pajares."

"Esta continuación deberá entenderse según los planos de don Marcos de Vierna, teniendo presente el informe del ingeniero fray Guillermo Cosío en lo que pareciese oportuno."

"A este fin parece indispensable que vucencia consigne sobre el fondo general de caminos la cantidad necesaria para la conclusión de éste, o bien por una vez o por medio de asignaciones anuales."

"Si vucencia tomase este último medio, que parece el más proporcionado, convendrá que la asignación sea cuantiosa, porque este camino debe hacerse con la posible celeridad por muchas razones."

"Porque es una comunicación precisa para carruajes, pues no hay otra en todo el Principado; porque debiendo construirse este camino siempre arrimado a ríos o montañas, pocas veces, se podrá dejar una comunicación interina independiente de él; porque la abundancia de las nieves hace que sólo se pueda trabajar y construir por el verano; y finalmente porque abunda tanto de puentes y pasos difíciles, que si no se trabaja en muchas partes simultáneamente la obra será eterna."

"Para que en este punto y demás relativos a este objeto se cumplan exactamente las órdenes del Rey y de vucencia, parece necesario encargar su ejecución a una junta de personas celosas del bien común y libres de afecciones particulares."

"Los vocales de esa junta deberán nombrarse ahora por vucencia, dejando el arbitrio de la misma la proposición de una... para sustituir las que faltaren por

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

muerte o larga ausencia. De este modo se evitarán las desavenencias que tales nombramientos suelen excitar en los cuerpos a quienes se cometen."

"Yo propondré ahora a vuestreza con toda parcialidad los que me parece que pueden ser más a propósito y en número suficiente para que elija de ellas las que fueren de su agrado."

"Es natural que esta junta sea presidida por el regente de la Audiencia, que es el primer magistrado de la provincia, y reúne en sí toda la autoridad civil y económica para su Gobierno."

"Será también conveniente que en la junta haya siempre un individuo de la Diputación, otro que represente la nobleza y común del Principado, otro de su clero, y otro del Ayuntamiento de la capital."

"Entre las personas que componen la actual Diputación, me parecen muy a propósito los condes de Peñalba y de Toreno y don Nicolás de Rivera Argüelles."

"Para representante de la nobleza y común, lo son el vizconde de Matarrosa, don Joaquín Méndez de Vigo y don Ramón Fernández de Arango."

"Por el clero, don Bernardino Antonio de Sierra, don Andrés Carlos y Prada y don Felipe Peláez de Caunedo, canónigo de aquella santa Iglesia."



Banco de España. Anónimo. Conde de Floridablanca.

"Por el Ayuntamiento de la capital don Antonio Careño, el marqués de Vista-alegre y don José Gabriel Fernández Cueto."

"En todas estas personas concurren las circunstancias de actividad, de desinterés y celo del bien común que se puede apetecer."

"Más para que en esta junta de Caminos no se introduzca el arbitrio que suele ser tan perjudicial en tales materias, convendrá formar una instrucción que contenga la forma de Gobierno a que debe arreglarse en el ejercicio de sus facultades."

"La junta que se mandó formar para el trozo del camino que corre de Oviedo a Gijón, dispuso e imprimió una instrucción que se halla aprobada por su majestad a consulta del Consejo y en la cual hay muchas reglas dignas de adoptarse."

"Juzgo, sin embargo, que esta instrucción se podrá mejorar porque la misma experiencia ha descubierto la necesidad de añadir a ellas nuevas prevenciones, de que ha sido buen testigo en el tiempo en que como fiscal de aquella junta entendí en el Gobierno del camino puesto a su cuidado."

"Suponiendo que a las providencias acordadas para la construcción de esta carretera general deberán seguir otras respectivas a su conservación y reparación, será pues conveniente que la junta de Caminos que se nombre tome a su cuidado uno y otro objeto, y que la instrucción los abrace entrambos."

"En este caso será preciso averiguar por medio de informes de esa junta en qué sitio se podrá establecer el portazgo, qué carruajes y personas deben sufrirlo y en qué cantidad, guardando siempre la debida proporción entre el cuanto del gravamen y la exigencia a que se destinen sus productos."

"Lo mismo se deberá hacer para el establecimiento de un pontazgo con el objeto de reparar los muchos puentes y pontones de que abundará esta carretera."

"La forma de exigir estas contribuciones, su recaudación y depósito, cuenta y razón de sus productos, inversión etcétera, serán también objetos sometidos a la vigilancia de la junta, y deben tener su lugar en la instrucción que se le diere."

"Este supuesto, la instrucción podrá contener cuatro partes. En la primera se notará la forma de Gobierno que ha de seguir la junta; en la segunda el número, sueldos y funciones de sus empleados; en la tercera, las reglas peculiares para la construcción del camino; y en la cuarta, las que se han de observar para su conservación y reparación."

"Yo hubiera pasado a formar una instrucción bajo de estas reglas, si no temiese que era extender demasiado la confianza con que el Rey me ha distinguido. Pero si fuese de su real agrado, estoy pronto a emprender este trabajo y a someterme a las luces y aprobación de vuestreza."

"Entre tanto, y para suplir la omisión de la Diputación en el cumplimiento de la orden de 12 de octubre último, que le mandaba formar un reglamento de dependientes y sus dotaciones, voy a exponer a vuestreza:"

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

"Que estos dependientes se han de reducir a un tesorero, un contador y un secretario de la junta, para que el Gobierno y economía de la obra se establezcan exactamente, y a un director y a un sobrestante facultativo para que ayuden a su buena ejecución."

"Si sucediere que se trabaje en muchas partes a un mismo tiempo, entonces será preciso multiplicar los sobrestantes en proporción a los puntos de camino en que se trabajare, pero cuidando siempre de que a la vigilancia de cada sobrestante se someta el distrito de 2.000 varas de camino."

"Todo esto procede en el supuesto de que esta obra se debe construir por destajos, pues la experiencia ha enseñado que ningún método es mejor ni más conforme con la economía que se desea en obras tan grandes y costosas."

"Es verdad que alguna vez se suele trabajar con menos solidez; pero esto no sucederá si cumplieran con su obligación los encargados; y a la verdad, supuesto el remate de cada trozo, ¿qué otro cuidado queda a la junta, al director y a los sobrestantes facultativos, que el de velar sobre el cumplimiento de sus obligaciones?"

"Hay también una precaución muy conveniente para lograr estos fines, y es que la obra se decida y ejecute por destajos de corta extensión, y que por ejemplo, no pasen de 100 varas. De esta manera será mayor la concurrencia de licitadores y el número de los que participen de la ganancia, más exactos los cálculos del costo, más fácil el apremio al cumplimiento, y más seguro el recurso contra los malos destajistas y sus fiadores."

"En cuanto a sueldos y salarios, debe ser un principio que los vocales de la junta no deben tener otra recompensa que el honor de ser elegidos para servir al Rey y a su país en este encargo, sin perjuicio de las distinciones que su majestad quiera conceder a los que se portaren con mayor celo y actividad en su desempeño."

"En cuanto a dependientes, se podrá hacer un grande ahorro si para los empleos de tesorero, contador, secretario y director, se nombrare a los mismos que lo son actualmente de la junta y carretera de Gijón."

"No teniendo el tesorero más sueldo que un tanto por ciento de las cantidades que entran en su poder, podrá continuar bajo la misma recompensa."

"Al contador y al secretario se les podrá aumentar una mitad o tercera parte del sueldo que actualmente gozan, que si no me engaño consiste en cien ducados el primero y doscientos el segundo."

"Al director se le podrá señalar el salario fijo de treinta reales diarios, suprimiendo la asignación que ahora goza por el camino de Gijón, y con calidad de que continúe cuidando de uno y otro como director general de la carretera."

"Este medio es tanto más adoptable, cuanto el actual director don Manuel Reguera González es, en mi dictamen, el mejor arquitecto que tiene el Principa-

do, y sin disputa el que sabe más en materia de construir caminos."

"El crédito de Reguera está afianzado con repetidas experiencias. Ha hecho varios trozos de camino en Asturias; ha construido el puente de Olloniego, que es el mayor de la carretera; ha dirigido en calidad de segundo esta misma carretera, y actualmente está encargado de las obras del puerto de Gijón, y es único director de su camino."

"El arquitecto don Francisco Pruneda, que por una representación sin fecha que se entregó a vucencia y se halla con este expediente, prefiere que se le confiera la dirección de este camino, o no tiene tanta habilidad como Reguera, o no la ha acreditado con tantas y tan seguras experiencias."

"El único que pudiera competir a Reguera en este encargo es don José Sanmartín, que ha dirigido la parte de la carretera que corre de Oviedo a Santullano pero su edad avanzada y el estado de su salud lo inhabilitan para el desempeño de una comisión que requiere tanto más actividad y trabajo, cuanto será mayor la extensión de los puntos y objetos que comprenda."

"El ingeniero fray Guillermo Cosío propuso a la Diputación que se nombrase un ayudante de director con el sueldo de diez reales diarios; pero, suponiendo que la obra se haya de hacer a destajo no tengo por necesario este empleado, como tampoco el guarda-almacén."

"El salario de los sobrestantes facultativos será de ocho reales diarios; pero convendrá subirle a diez cuando la obra vaya por sitios asperos y distantes de las poblaciones donde la subsistencia sea más cara y penosa."

"Esto es cuanto puedo decir a vucencia en vista de los documentos que se me han dirigido."

"Entre ellos hay un montón de representaciones entregadas a vucencia por don Ramón de Jove Navia, en que ya impugna la idea de llevar el camino por Piedrafita, ya la de abrirle por Arcenorio, Beza o Ventaniella, ya propone el nuevo rumbo por el puerto de la Mesa; y finalmente, satisface como puede a la queja que la Diputación dirigió a vucencia con motivo de su furtiva venida a esta corte trayéndose algunos documentos del expediente."

"En estos escritos hay un caos de especies sueltas, que, o no son del día, o están comprendidas en el juicio general que abraza este informe, y juzgo que no merecen otra satisfacción o providencia que desentenderse de ellas."

"Resumiendo, pues, mi dictamen, soy de sentir:

"1º. Que conviene mandar que desde luego continúe la construcción de la carretera de Asturias por el rumbo de Pajares con arreglo al plan de don Marcos de Vierna, y con presencia de las observaciones hechas por fray Guillermo Cosío."

"2º. Que se señale una consignación fija y anual proporcionada a la celeridad con que conviene construir este camino."

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

"3º. Que para el Gobierno, dirección y buena economía de esta obra, se nombre una junta bajo las reglas indicadas en este informe."

"4º. Que los empleados y dependientes de este camino sean los que actualmente corren con el camino de Gijón, aumentando proporcionalmente sus sueldos."

"5º. Que para el Gobierno de esta Junta, sus dependientes y empleados, construcción de este camino y su reparación sucesiva, se forme y comuniquen una instrucción cuya observancia se recomiende por vucencia."

"Sobre todo, vucencia resolverá lo que fuere de su mayor agrado. Madrid, 8 de julio de 1783."

Como vemos, después de proponer la construcción de la carretera de Oviedo a León, se argumenta la ventaja de su trazado por el puerto de Pajares, se solicita que se asignen las cantidades necesarias en el "fondo general de Caminos", es decir se incluya en la programación oficial, y se termina proponiendo la constitución de la correspondiente Junta de Caminos y los nombramientos de su miembros y de los **dependientes** necesarios así como se proponen los sueldos y retribuciones de estos últimos, recomendando la redacción de una instrucción para llevar a buen fin la empresa.

En cuanto al Canal de Castilla ya dijimos que en tiempos de Fernando VI se terminó prácticamente el tramo del Canal de Campos hasta Medina del Rioseco. En 1759, es decir, el año de la llegada a España y al trono de Carlos III, comenzaron las obras del Canal del Norte, en Alar del Rey, disfrutando estas obras de una consignación importante de 200.000 reales mensuales, llevándose a cabo con relativa eficacia; en 1792 se habían construido unas 14 leguas, haciendo posible la navegación hasta Calahorra del Campo, y ascendiendo las inversiones a unos 50 millones de reales.

En 1777, se encarga también Floridablanca, ya ministro del Estado, de la supervisión de los asuntos del Canal Imperial de Aragón que hasta entonces habían dependido de la secretaría de Hacienda y del Consejo de Castilla. A partir de ese momento las obras del Canal, bajo el mando de Pignatelli, adquieren un nuevo ritmo; dirige las obras Sánchez Boort; en 1778, extinguida la compañía Badin, la Hacienda Real se hace cargo totalmente del proyecto y se negocia un empréstito de 16.900.000 reales. En 1780, dice Pérez Sarrión, estaban construidos el acueducto del Jalón, las once compuertas del Bocal, buena parte de la presa de éste y los puentes, almenares y boqueras de más trabajo y coste; en 1784 cruzaba el canal, por acueducto, el Huerva, se había llegado a Zaragoza; las obras principales duraron dos años más; en 1786 se inauguraba el puerto de Miraflores, en Torrero; el 19 de agosto de 1790 se puso la última piedra de la presa de cabecera de la Acequia Imperial.

La obra del Canal fue una empresa de primera magnitud; el canal tenía 20 pies de ancho en la base, 26 pies en la superficie y 9 pies de calado, y 16 leguas entre El Bocal y Miraflores; normalmente trabajaron tres mil operarios, de ellos dos mil soldados y mil obreros, y según Floridablanca "llegaron a trabajar hasta siete mil hombres"; el sistema constructivo consistía en abrir el cauce, dejar entrar el agua y sólo si se producían filtraciones, se revestía. La utilización fue al principio sólo para riesgo, que era su finalidad primitiva, y desde 1785 para la navegación también.

La regulación de la navegación por el Canal Imperial responde a dos R.R.O.O.: una de 1788 estableciéndola y otra de 1789 que fija los aranceles de transporte o fletes. Para los viajeros había dos servicios: uno de **diligencia**, o por barco completo capaz para catorce personas, que se alquilaba por 450 reales tanto a la ida como a la vuelta desde Miraflores a El Bocal, y, que empleaba en la subida, día y medio con noche en Gallur y en la bajada sólo un día; y otro **ordinario**, o por plazas, que salía de Miraflores los lunes y de El Bocal, los jueves; tardaba dos días tanto el ascendente como el descendente. En las paradas había posadas del Canal donde se ofrecía cama y comida; el precio del viaje era de 1,25 real por legua es decir, el trayecto completo 20 reales.

Para el transporte de mercancías las tarifas dependían de la naturaleza del producto; los productos agrícolas de la zona, trigo, cebada, granos, etc. 24 maravedís por arroba; los vinos, licores etc. 34 maravedís por arroba; hierro y sus manufacturas, 16 maravedís por arroba, lo mismo que el carbón vegetal.

La navegación se realizaba a la sirga, con caballerías alquiladas hasta que el Canal tuvo yeguada propia; con los barcos cargados se usaban tres caballerías en dirección ascendente, y dos en la descendente; con los barcos vacíos, sólo una caballería; se efectuaban seis cambios o mudas en el trayecto completo; con viento favorable se usaba la vela de que disponían todos los barcos; los barcos mayores podían cargar hasta 2,700 quintales.

Según Canga Arguelles, en su **Diccionario de Hacienda**, en el período de 1772 a 1793 los gastos del Canal Imperial y el de Tauste alcanzaron a 103 millones de reales. En cuanto a los ingresos por riego y navegación ascendieron, según la misma fuente, y para el mismo período de tiempo a 13,3 millones de reales. La otra fuente de ingresos, distinta de la navegación procedía de las entregas de parte de los productos agrícolas de las zonas regadas, y venían a ser el quinto de los granos, y el séptimo de los demás frutos, y en los regadíos novales, esto es procedente de tierras anteriormente incultas, el séptimo y el octavo respectivamente.

Según Pérez Sarrión, los productos de la navegación por el canal, en esos años fueron:

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

| Años       | Reales de Vellón |
|------------|------------------|
| 1785 ..... | 13.799           |
| 1786 ..... | 3.851            |
| 1787 ..... | 11.460           |
| 1788 ..... | 1.167            |
| 1789 ..... | 111.446          |
| 1790 ..... | 93.069           |
| 1791 ..... | 87.761           |
| 1792 ..... | 103.328          |
| 1793 ..... | 149.322          |
|            | 575.322          |

Es decir, que en cuanto a productos del Canal en estos años, tenían mucha mayor importancia los procedentes de los riegos, que podríamos cifrar, en unos 12,7 millones de reales, en relación con los procedentes de la navegación que sólo ascendieron a 0,6 millón de reales.

Las obras del Canal y las críticas a la gestión y financiación de esta empresa fue uno de los temas sobre los que se montó el juicio contra Floridablanca después de su exoneración. Por ello en el documento llamado **Defensa legal**, se dedican muchas páginas a desmenuzar las incidencias de estas obras; vamos a

reproducir algunos párrafos que ilustran la historia de aquella vía de navegación del siglo XVIII.

Respecto a los estudios previos se dice: "A mediados del presente siglo, el señor Conde de Aranda, acompañados de los ingenieros don Sebastián Rodolphe y don Bernardo Lara, reconoció, de orden de la Corte, el antiguo cauce de la acequia y los territorios de su dirección, e hizo sacar planos, con el designio de continuar aquellas obras, pensando mover al Ministerio de Estado para la ejecución con los productos y fondos existentes de la renta de correos; pero no lo consiguió su excelencia, o porque se creyó entonces más necesario aplicar aquellos fondos a la casa de los mismos correos y la construcción del puente Largo sobre el Jarama, en el camino de Aranjuez, o por ciertos resentimientos personales, que no es del caso manifestar."

"Los planos y trabajos dispuestos por el señor Aranda quedaron en las secretarías del Despacho Universal hasta los años 1767 y siguientes, en que siendo su excelencia presidente del Consejo, acudió al Rey don Agustín Badin, comisario de guerra, y propuso por la vía de Hacienda, la continuación de la acequia a costa y cargo de una compañía de su nombre..."

Continúa contando la venida a España, del ingeniero holandés Kraycnoff y de otros técnicos, que propusie-



Canal Imperial. Puente de Formigales (del libro de P. Sarrión)

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

ron que "la acequia Imperial que sólo se había emprendido para riego, lo fuese también de navegación, facilitando de este modo la comunicación y transporte de frutos de los reinos de Aragón y Navarra y de mucha parte de Castilla, hasta el puerto de Alfaques, en el Mediterráneo, cuya libre navegación impedirían varias dificultades en algunos pasos del famoso Ebro."

Detalla luego los problemas financieros que se sucedieron y la adscripción de la empresa a Floridablanca: "Oprimido el Ministerio de Hacienda de estas tristes consideraciones, y de la escasez de fondos del real erario para encargarse del canal, procuró eximirse de su dirección, y propuso al Rey que se encargase el señor Conde... Así lo resolvió S.M. por Real Orden de 29 de mayo de 1777, y en consecuencia, se halló el señor Conde con esta enorme carga, sin fondos, sin recursos, y sin otras fuerzas para llevarla que las que proporcionasen el tiempo y los arbitrios que se pudiesen hallar."

Los recursos que utiliza el Conde para financiar las obras, además de los empréstitos en Holanda, son una tasa a la exportación de lanas, un empréstito interior —vales de los canales de Aragón y Tauste— y alguna participación en licencias de importación de carácter extraordinario en las colonias americanas. Estos caudales se invirtieron en las obras, y también sirvieron, en algunos casos, en cantidades reducidas para "pagar varias consignaciones a los artistas y fabricantes extranjeros, que enviaban los embajadores y ministros de nuestra corte para promover la industria nacional."

Explica Floridablanca que era objetivo del Gobierno "adelantar la industria nacional y la perfección de las artes y fábricas" y que para ello los embajadores españoles en el extranjero, especialmente los de París y Londres, enviaban técnicos y expertos de aquellos países que pudieran enseñar las nuevas técnicas del siglo de las luces a los españoles.

Y añade: "Además de esto, para la perfección de las artes y economía de las fábricas pensó el Rey en que se hiciese una colección de modelos de máquinas de las más útiles que hubiese en reinos extranjeros, especialmente en Inglaterra, Francia y Holanda. A este fin se costearon los viajes y expediciones que hizo, entre otros, don Agustín de Betancourt, y los gastos de recoger copias y construir los muchos centenares de planos y modelos que se han colocado y se enseñan, a los que quieren aprovecharse de ellos, en los cuartos entresuelos del palacio del Buen Retiro, con admiración de los inteligentes. En los modelos hidráulicos se hizo mayor acopio y gasto, porque así lo quiso el Rey padre, que creía que esta instrucción era más necesaria que otras en España". Es decir, que Betancourt se benefició también indirectamente de la empresa del Canal Imperial.

La explotación de la navegación por el Canal encontró trabas administrativas por parte de los empleados de aduanas, dificultades que no pudo superar el Conde, pues quizá detrás de ellas se escondían intrigas personales y políticas: "Se ha dicho que la navegación

pide varias observaciones; con el producto o valor de doscientos cinco mil o más reales, que ha tenido en los dos primeros años, deben haberse conducido muchos millares de arrobas, atendiendo a lo poco que cuestan las conducciones por agua, y serían muchas más las arrobas conducidas, si no le hubiesen atravesado por los dependientes de rentas los embarazos y dificultades que constan de los expedientes que existen en la Secretaría de Estado, y que sería justo vencer y allanar para que no sean de peor condición las conducciones por agua que las de tierra."

Y por último reproducimos este párrafo de Floridablanca sobre esta obra que sin duda, fue una de sus grandes ilusiones: "La utilidad de la navegación, después de hallarse corriente para desembarcar por el Ebro en el puerto de Alfaques, hasta donde se han conducido, con motivo de la guerra actual, bombas, balas y efectos de artillería, aún en medio del invierno, será de la mayor importancia... Si además se piensa en llevar la navegación del Ebro por la parte superior de Tudela, hasta donde se pueda construir un canal de comunicación con el Océano, llegaría a ser esta empresa la más grande o tal vez la más importante de la monarquía..."

En materia reglamentaria sobre el uso de coches, berlinas y demás carruajes, es de destacar que hasta el reinado de Felipe V, inclusive, la razón de estas normas era la bien o mal entendida austeridad castellana en contra del lujo, que en el reinado de Fernando VI no se promulga ninguna disposición sobre la materia, y que finalmente en el tiempo de Carlos III las que aparecen no pretenden ya luchar contra el lujo sino regular un medio de transporte cuyo uso se ha generalizado no sólo entre la nobleza sino también entre la burguesía, y defender intereses económicos legítimos relacionados con el uso de los coches. De acuerdo con ello, lo que se prohíbe ahora, por pragmática de 9 de noviembre de 1785, es usar y llevar en los coches, berlinas y demás carruajes de rua más de dos mulas o caballos, dentro de los pueblos y ciudades, por "los daños y perjuicios que experimentaba el Estado, en general, y el común de labradores en particular, por el uso excesivo de mulas en los coches y carruajes" como explica Sempere y Guarinos, que insiste en otro párrafo en que no se trata de una ley sustantiva sino de una providencia económica; se prohíbe también la importación de caballos extranjeros. Se excluyen de esta limitación "los coches y carruajes de tráfico y camino, y los que saliesen o entrasen en los pueblos, vía recta de algún viaje..." como es usual en esta regulación desde el siglo XVI, que favorece siempre al coche del camino respecto al coche de rua en materia de limitaciones y prohibiciones.

El aumento de coches justifica que aparezcan las primeras normas de tráfico; por su interés reproducimos la Real Orden de 21 de junio de 1787: "Enterado de ser frecuente el abuso de correr por las calles públicas de los pueblos los coches de rua, de cuyo desorden se han seguido y siguen perniciosas conse-

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

cuencias, pues se ha verificado, que no sólo en varias ocasiones se ha atropellado y maltratado a diversas personas, sino que en muchos casos se les ha causado la muerte; y deseando evitar semejantes infaustos sucesos, prohibo por punto general, que los coches de rua vayan por las calles de los pueblos con seis mulas, aunque sea yendo de viaje y con casaquilla los cocheros, debiendo en tal caso atacar, o poner en tiro las guías a trescientos veinticinco pasos o varas fuera de las puertas de la población, en los parajes que se especificarán por las justicias, y quitarlas por consiguiente en los mismos a la vuelta; y a los contraventores a esta mi disposición quiero, se les exijan precisamente las penas que prescribe el artículo 4 de la Real pragmática de 9 de noviembre de 1785 (que son la multa de cincuenta ducados por la primera vez, y doble por la segunda, aplicadas por terceras partes, cámara, juez y denunciador; y por la tercera perderá el dueño, las mulas o caballos de exceso con igual aplicación, dándose noticia de la persona que hubiere contravenido); y mando, que los coches de colleras, a quienes permito el uso de seis mulas, hayan de llevar siempre montado el zagal en los caminos de los Sitios Reales, y generalmente en las entradas y salidas de los pueblos y dentro de ellos, sin correr unos ni otros, ni los de posta en el distrito de la citada distancia de los trescientos veinticinco pasos o varas, bajo la pena, por la primera vez que lo hicieren, de diez ducados, aplicados la mitad al denunciador o ministros por quien sean aprehendidos, y la otra para gastos de justicia y un mes de cárcel; por la segunda contravención doblada pena y multa; y por la tercera serán castigados con la misma multa, y seis meses de trabajo en obras públicas los cocheros y caleseros que incurran en ella; castigándose también con la pena de vergüenza pública a los cocheros, siempre que atropellen y derriben alguna persona, aunque sea por la primera vez; cuya pena se ejecutará dentro de las veinticuatro horas, como en los casos de resistencia a la Justicia, escalamiento de cárcel, y otros semejantes de pragmática, sin perjuicio de agravarla, según el mayor daño que resulte, y el resarcimiento de este; y además ha de perder el dueño el coche, si fuere dentro de él, y las mulas, aplicado todo a la parte ofendida."

Edictos, bandos y resoluciones de esta década de los ochenta insisten en la obligación de guardar estas medidas de policía y en agravar las multas y penas a cocheros y propietarios. Se ordena: "que ningún cochero se separe del coche, mulas o caballos, siempre que esté parado y sin dueños dentro en las calles, paseos y demás sitios de la corte, ni deje ir sólo el ganado, ni corra con él cuando vaya a las cocheras a sacarlos o a encerrarlos: que los dueños de los calesines de alquiler vayan precisamente asidos del freno del caballo, y lo mismo en los coches de colleras: y que los mozos de los particulares, y los panaderos, arrieros, yeseros, cascajeros, trajineros con caballerías o carros, galeras y carromatos, y pasajeros que van montados, conduzcan sus ganados a paso regular".

En esta materia es curiosa la información que suministra, a pie de página, la **Novísima Recopilación** en que la propia Administración paga una indemnización: "En posterior orden de 25 de febrero de 1787, con motivo de haber atropellado una silla de posta a una lavandera, que atravesaba el camino de la puerta de San Vicente, no obstante las voces que la dio el postillón para evitarlo, mandó S.M. pagar a la ofendida el valor de la silla y tres mulas en cantidad de doce mil reales, sin embargo, de haber quedado sana, y resultando sin culpa el postillón, y justamente mando, se participase este caso al señor Gobernador del Consejo, para que excitara el celo del Tribunal y de la Sala de Alcaldes, a fin que con arreglo a lo resuelto por S.M., sin permitir de modo alguno moderación de las penas establecidas, ni su conmutación en otras arbitrarias, tengan aquellas su puntual observancia."

También se ordena por Real Orden que "nadie pueda llevar cochero que no pase de la edad de diecisiete años" bajo severas penas y multa de doscientos ducados. Por otra Real Orden de 1789 y "con motivo de haberse verificado algunos vuelcos, y atropellamientos de coches y personas, por no guardarse las pragmáticas y, bandos que prohíben correr por las calles, mandó S.M., que se renovaran, advirtiendo en ellos, que en la prohibición de correr se comprende todo galope o trote apresurado, que se impondrá la pena de vergüenza pública al cochero que contraviniera, sin distinción de fuero de ellos y de sus años, y que los alcaldes, tenientes y demás jueces subalternos celen con particular exactitud las contravenciones, en la inteligencia de esta S.M. a la vista de los descuidos, y de hacer experimentar, a los que los tuvieren, los efectos de su Real desagrado."

La iniciación, en este sentido, de una política coherente en materia de carreteras permite clarificar los conceptos de portazgo y de peaje, depurándolos de su carácter, generalizado en épocas anteriores, de impuestos indirectos, sobre los usuarios y los pasajeros, y dejándolos reducidos a su verdadera naturaleza de tasa por el uso del camino, y afecta por tanto a los gastos de éste. Ya por Real Orden de 1780 se establece que "los Grandes y demás Señores de vasallos de estos Reinos inviertan precisamente los derechos de portazgo, peazgo, barcage y otros de esta clase en el loable objeto para que fueron impuestos; previniéndoles, que yo espero de su conocido amor a mi Real servicio, y de su celo del bien del Estado, que no incurrirán la más leve omisión, porque de lo contrario me verá en la sensible necesidad de poner en ejercicio la suprema jurisdicción que Dios me ha confiado, para evitar que los medios establecidos para el bien y felicidad de mis pueblos se conviertan en su perdición y ruina".

El tema era, sin duda, de la mayor importancia, y urgente por tanto su completa regulación. Esta se recoge en la resolución del Consejo de 27 de abril de 1784, que constituye un reglamento completo de esta institución, en la misma línea que la anterior, a fin de que los peajes que se cobren sean exclusivamente

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

para su verdadera finalidad, el mantenimiento de los caminos, estableciendo la preferencia a la libertad del tránsito y al beneficio del comercio:

"Para la completa instrucción y decisión de los expedientes formados en el asunto de portazgos y barcages, he tenido a bien mandar, se guarden y observen las reglas siguientes":

"1. Se continuará en completar la averiguación de los portazgos, pontazgos, peajes y demás exacciones o imposiciones que se cobran por razón de tránsito, bajo de cualquier denominación o título que sean, y el estado de los puentes o caminos, en la forma que lo tiene acordado el Consejo, para que todo conste en él individualmente, formándose en las dos Escribanías de Cámara y de Gobierno libros maestros, en que con división de provincias se anote y resuma por orden alfabético de los pueblos la resultancia de dichas averiguaciones."

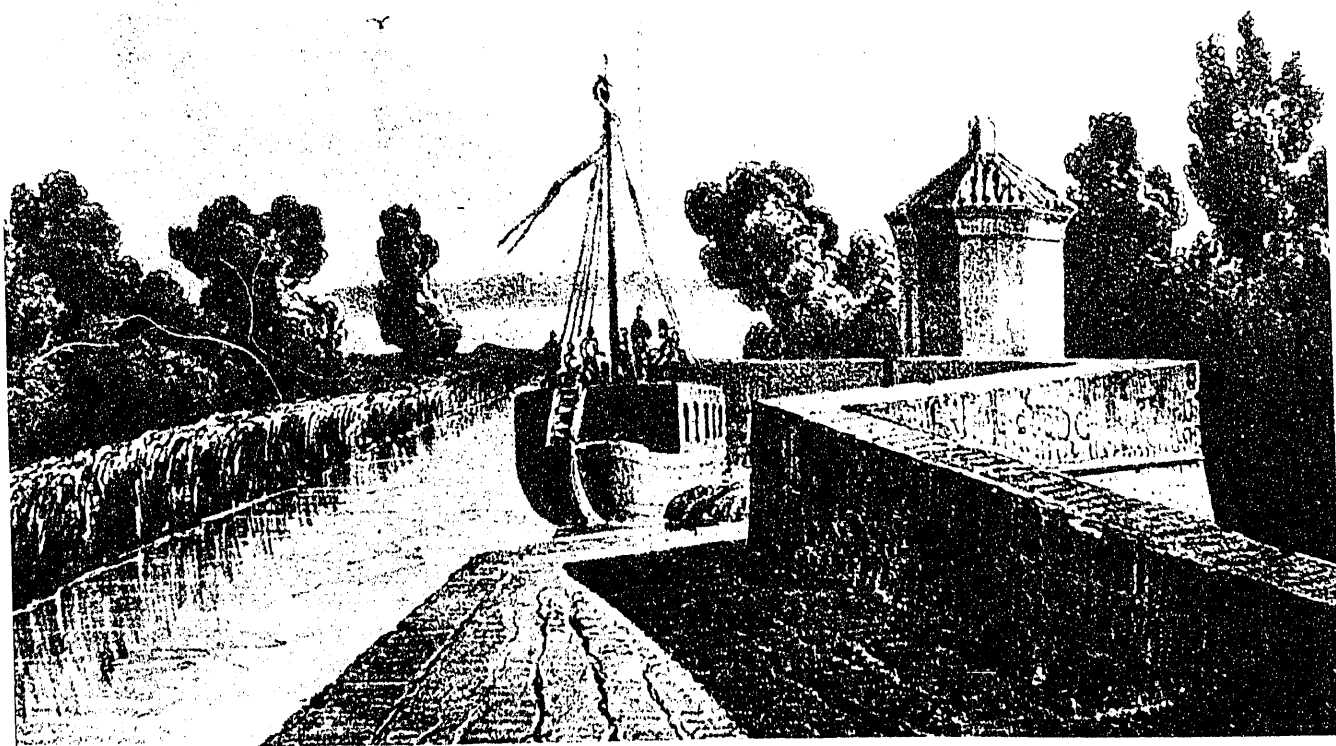
"2. Igualmente se anotarán los títulos y aranceles con su respectiva aprobación, si la tuviesen, adiciones o variaciones que resultasen; de manera que en estos libros haya un registro general y noticia completa de semejantes imposiciones, a que pueda recurrirse en todos los casos; cuidando de adicionar dichos registros con lo que fuese descubriéndose o adelantándose en lo sucesivo."

"3. Por la propia razón los Intendentes y Corregidores tendrá su registro particular comprensivo de su partido o provincia, para que les sirva de Gobierno en cuanto ocurra, y cuiden del propio modo de irles adicionando, sin necesidad de repetir diligencias sobre lo mismo para cada caso; siendo de obligación de los Intendentes y Corregidores que salen, entregar estos libros a sus sucesores."

"4. Todos los llevadores de portazgos perpetuos han de cumplir con la obligación de componer y reparar los puentes, caminos o tránsitos en que cobren estas imposiciones; a cuyo fin les requieran los Intendentes y Corregidores respectivos del partido, prefiriéndoles término, y en su defecto se haga de oficio con su citación, y a su costa."

"5. Cuando la obra fuese de un coste muy considerable, y excelente al capital y producto del pontazgo, portazgo, etc., se prorrateará, repartiendo al llevador de estos derechos el cupo que por regla proporcional le corresponda, sin emulación ni colusión, a imitación de lo que se observa para distribuir el repartimiento entre los pueblos del contorno a prorrata de los haberes de cada uno."

"6. Para evitar la ruina de estos puentes y caminos sujetos a portazgos, será de precisa obligación de los portazgueros hacer todos los reparos menores, repo-



Canal Imperial. Puente del Jalón (del libro de P. Sarrión)

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

niendo los desgastes y quiebras, que vayan acaeciendo en ellos, a costa del producto del portazgo o pontazgo; cuidando los Intendentes y Corregidores de que así se cumpla por medio de un reconocimiento o visita anual; obrando en esto sumariamente y de plano, con declaración de peritos, y citación de los interesados, ejecutando sus autos y providencias, sin embargo, de apelación, que sólo tendrá lugar en el efecto devolutivo."

"7. Si los reparos fuesen mayores, y excedentes del producto anual del portazgo, los portazgueros estarán obligados a dar cuenta al Corregidor o Intendente respectivo, para que se reconozcan, tasen y represente al Consejo por la Contaduría de Propios y Arbitrios con testimonios de las diligencias, para que la cantidad excedente se supla de dichos efectos, y pueblos interesados en la composición, cumpliendo el dueño del portazgo con pagar el importe de la prorrata, según queda explicado en la regla quinta."

"8. Si por las diligencias mandadas ejecutar de orden del Consejo resultase, que el portazgo, pontazgo, etc., fue impuesto temporalmente, y para fines que ya han cesado, cuidará el Consejo, con audiencia fiscal y de los interesados, de hacer cesar en dicha exacción, sin admitir equivalencias o interpretaciones violentas para su continuación, por deber preponderar la libertad del tránsito y beneficio del comercio al interés particular."

"9. La exacción de estos derechos se hará precisamente con arreglo a los títulos y aranceles primitivos que estuvieren aprobados, reponiendo el Consejo toda intrusión, adición o aumento posterior, procediéndose en ello con la propia audiencia y consideraciones explicadas en la regla precedente."

"10. Cuidará el mi Consejo de que se pongan en secuestro los referidos derechos, cuyos llevadores no exhibieren dentro de cierto término privilegio y arancel Real, reservándose, como me reservo, la incorporación de ellos con destino a la conservación de caminos, dando el justo equivalente."

"11. Ultimamente, para que esta materia se ponga expedita en equidad y justicia, y el público logre la satisfacción de que con el producto de estas imposiciones se reparen los tránsitos donde se cobran, se representará al mi Consejo por las Cancillerías, Audiencias, Intendentes, Corregidores, Justicias del Reino, y demás personas a quién corresponda, lo que advirtiesen, aunque sea por incidencia de otros recursos o pleitos pendientes, sobre que hago estrecho encargo a todos para que conspiren a su cumplimiento."

La importancia que se reconoce a la construcción y conservación de caminos se deduce también de la Real Orden de 30 de noviembre de 1784 por la que "se sirvió S.M. resolver, que todos sus Ministros sin distinción ninguna paguen los derechos de portazgos, y demás de esta naturaleza que hallan ya impuestos o que se impusieron para la conservación de los mismos caminos y puentes donde se cobran, siempre que pasaren por ellos, aunque vayan a tomar posesión de

sus empleos, porque hasta tomarla no son tales Ministros, y van a serlo para su propio adelantamiento e interés, excepto el caso de que vayan a evacuar alguna comisión determinada de orden de S.M., o de su Tribunal, pues entonces deber ser exentos. Lo mismo se sirvió S.M. mandar respecto a la tropa, y criados de la Casa Real sin excepción ninguna, por ser muy justo que, pues todos disfrutan de la comodidad y seguridad de los puentes y caminos, todos contribuyan a su reparo y a la manutención de los empleados en su custodia y conservación".

También se inicia con Carlos III, la regulación de la dirección técnica de las obras. Por auto del Consejo de 27 de enero de 1777 y "con motivo de los excesivos gastos que causaban los maestros para el reconocimiento de las obras de puentes, se mandó, que los que se nombrasen o fuesen a semejantes obras, o reconocimiento de ellas, se costeasen a sí mismos los gastos que les ocurriesen, sin que el pueblo donde estuviesen ni otro alguno, tuvieran necesidad ni debiese darles alojamiento, prevención de comida ni otra cosa, y que las Justicias donde se hicieran los reconocimientos, recogiesen recibo formal del maestro que los ejecutase, expresando en él las cantidades y partidas que por razón de su trabajo recibiese, y los días que realmente ocupó, en la citada diligencia, con todo lo demás que acreditase la legitimidad de los gastos, para evitar los exorbitantes, que sin necesidad solían hacer los pueblos en perjuicio de los caudales públicos, y que en esto mismo se pusiese en todos los despachos que con este fin se librasen."

Y, por último recordemos que en 1779 se establece el principio general del visado de los proyectos por la Real Academia de San Fernando, sugiriéndose que los proyectos se encarguen a los profesores que recomienda la Academia: "Para evitar los inconvenientes experimentados, cuando se represente en el Consejo alguna instancia dirigida a obtener facultad o permiso de emplear caudales en obras públicas, no se admita, ni los planes y dibujos de ellas, sin estar primero visados por la Academia de S. Fernando, con la firma de su secretario al pie de ellos en prueba de haberse ya visto y aprobado, quedando siempre a los interesados el arbitrio de acudir a la misma Academia, a fin de que se les indique algún profesor capaz de desempeñar bien el intento, y se les eviten por este medio pasos y dispendios infructuosos y presentados desde luego por las partes los dibujos con estos requisitos, cuando el Consejo, no obstante lo referido, quisiese asegurarse de si en efecto han sido aprobados por la Academia, o que ésta responda a algún reparo o dificultad, la pedirá la noticia o dictamen oportuno sobre el particular, para que providencie lo que juzgue más del caso, y por este medio, sin que la Academia se ingiera en cosa que no le competa, ni se la distraiga del principal conato de la enseñanza pública, se conseguirá el fin de la regularidad de los edificios."

El concepto de edificio de esta norma es amplio, incluye también los puentes; respecto de estos últimos una real resolución de 1784 dice: "en vista de la

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

facilidad con que los llamados profesores facultativos se extendían y excedían en las regulaciones de gastos y obras de puentes con notable, frecuente y muy experimentado perjuicio de los vasallos, mandó S.M., que el Consejo tomase providencia, para que en las obras que ocurriesen de alguna consideración, se nombrasen los sujetos que le propusiesen las Reales Academias de las tres Artes, según la calidad de cada caso, pues cuidarían éstas de proponer los más próximos a los sitios de las obras, y que resuelta alguna de esta especie, se consultase a S.M. por la Secretaría de Estado, a cuyo cargo estaba el superintendente de caminos, aunque no hubiese necesidad de repartimiento."

### BIBLIOGRAFIA

**Tratado legal y político de Caminos Públicos y Posadas.** Tomás Fernández Mesa. Valencia 1755.

**Proyecto económico.** Bernardo Ward. Madrid 1762.

**Itinerario español y Guía de caminos.** Juan Matías Escribano. Madrid 1775 (3ª impresión).

**Historia del lujo y de las leyes suntuarias de España.** Juan Sempere y Guarinos. Madrid 1788.

**Novísima recopilación.** Libro VII.

**Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España en 1856.** Dirección General de Obras Públicas. Madrid 1856.

**Las Obras Públicas en España. Estudio histórico.** Pablo Alzola y Minondo. Bilbao 1899.

**El Canal de Castilla.** Revista de OBRAS PUBLICAS n.º. 1.755. Madrid 1909.

**La época de Goya.** Angel Salcedo Ruiz. Madrid 1924.

**Obras originales del conde de Floridablanca.** B.A.E. (LIX) Madrid 1952.

**Obras de don Gaspar Melchor de Jovellanos.** B.A.E. (L). Madrid 1952.

**El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII.** Vicente Palacio Atard. Madrid 1960.

**Recuerdo a Bernardo Ward y sus caminos.** Francisco Wais San Martín. Revista de OBRAS PUBLICAS n.º 298. Madrid 1963.

**Viajes de extranjeros por España y Portugal (III).** Recopilación de J. García Mercadal. Madrid 1962.

**Diccionario de Hacienda.** José de Canga Arguelles B.A.E. (CCX). Madrid 1968.

**Historia de España y América (IV).** Editorial Vincens Vives. Barcelona 1971.

**Viaje de España.** Antonio Ponz. Madrid 1972 (reproducción facsímil).

**El Canal Imperial y la Navegación hasta 1812.** Guillermo Pérez Sarrión. Zaragoza 1975.