

LA LEGISLACIÓN SOBRE CAMINOS ESPAÑOLES EN EL SIGLO XVIII. UNA CONTRIBUCIÓN A SU ESTUDIO

JULIÁN HURTADO DE MOLINA DELGADO
Presidente de Honor

RESUMEN

En el siglo XVIII, el siglo de las Luces, durante el reinado de Carlos III, se pone de manifiesto en los territorios de la corona española la falta de comunicación entre las provincias del interior y las marítimas, indispensable para el fomento de la industria y el comercio, así como para una explotación rentable de la agricultura. La Ilustración sitúa a este siglo como el de los caminos de España, por cuanto se inicia una legislación en sentido estricto para su construcción, conservación y protección. Así en 1761 se promulgó el primer Decreto que clasificó las carreteras e impulsó el primer plan general de actuaciones, señalando plazos de ejecución de las obras y determinando los modos de financiación de las mismas, del mismo modo que se promulgó el Plan de Esquilache.

PALABRAS CLAVE: Siglo XVIII, Legislación de Caminos españoles, Carlos III, Esquilache, Novísima Recopilación de las Leyes de España

ABSTRACT

In the 18th century, the Age of Enlightenment, during the reign of Charles III, the lack of communication between the inland and maritime provinces, essential for the promotion of industry, became evident in the territories of the Spanish crown, and commerce, as well as for profitable agriculture. The new enlightened postulates of the time place this 18th century as that of the roads of Spain, since strict legislation was initiated for their construction, conservation and protection. In 1761, the first Decree was promulgated that classified the roads and promoted the first general plan, in which the actions in this regard were established, indicating deadlines for the execution of the works and determining the methods of financing them, and the Plan of Esquilache.

KEYWORDS: 18th century, Legislation of Spanish Roads, Carlos III, Esquilache, Newest Compilation of the Laws of Spain

INTRODUCCIÓN

El siglo XVIII es el siglo de los caminos en España. En su primera mitad, tanto los reyes como los políticos y los escritores adquieren conciencia de la necesidad de construir y conservar buenos caminos. En la segunda, es cuando los deseos se tornan en decisiones eficaces y amplias, y cuando la actividad viaria es objeto de una incipiente ordenación y organización.¹

Es, pues, el siglo XVIII donde tienen su origen y antecedente inmediato los modernos caminos y carreteras, y la legislación viaria sus primeras y más serias manifestaciones. El P. Martín Sarmiento se expresaba así:

creo que ha llegado el siglo de hacer caminos. Ya era tiempo a la verdad después de tan repetidas quejas, y de la notoria necesidad que había en España de unos buenos caminos Reales, o que nuevamente se hagan, o que sólidamente se compongan².

T. Fernández de Mesa, en la misma línea, decía: «Es una Monarquía sin cómodos caminos, una nave sin remos, un ave sin alas y un cuerpo paralizante, en que no puede correr como conviene el jugo del gobierno y economía»; la construcción y cuidado de los caminos «es un glorioso asunto en que pueda emplearse la grandeza de V.M., no como quiera útil sino uno de los que más conducen para el provecho público y particular, como quiera que en el estriba facilitar el Gobierno, el saber, las riquezas, el comercio y cuanto hay de consideración entre los mortales»³.

¹ GARCIA ORTEGA, P., *Historia de la Legislación Española de Caminos y Carreteras*, Madrid, 1982, p. 45.

² MARTÍN SARMIENTO, P., *Apuntamiento para un discurso sobre la necesidad que hay en España de unos buenos Caminos Reales y de su pública utilidad*, en *Semanario Erudito*, de A. Valladares, T. IXX, Madrid, 1789, p. 13.

³ FERNÁNDEZ DE MESA, T., *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas*, Valencia, 1755, p. 6.

B. Ward, por su parte, se quejaba de que «la falta de comunicación entre las provincias interiores y el mar inutiliza hoy en gran parte la industria del cosechero labrador, y la fertilidad de la tierra»⁴. Según G. Menéndez Pidal «Verdad es que, desde hacía no años, sino siglos, se venía hablando en España de lo deficiente que era nuestra red caminera, pero también es verdad que, desde tiempo de los Reyes Católicos, nadie, hasta Felipe V, se propuso encontrar una solución de totalidad»⁵. También, Ponz, se vio precisado a declarar y admitir que «España ha estado con razón desacreditadísima por la incuria rematada en los caminos»⁶.

1. LEGISLACIÓN, PLANES, PROGRAMAS, PROYECTOS, CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LOS CAMINOS ESPAÑOLES EN EL SIGLO XVIII

Puede asegurarse que el verdadero origen de nuestras carreteras generales y de su legislación en España arranca de 1761, pues fue en efecto cuando se dio el primer decreto clasificando las carreteras generales, estableciendo arbitrios para su ejecución y formulando algunas reglas para su construcción y entretenimiento.

1.1. EL REAL DECRETO DE 10 DE JUNIO DE 1761

Este Real Decreto de 10 de junio de 1761, aludido, pero no recogido expresamente como «ley» en la Novísima Recopilación, sí está referenciado en la Ley VII de la misma. Dicho Real Decreto «expedido para hacer Caminos rectos y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas Provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cathaluña, Galicia y Valencia», comenzaba así:

Tengo considerado que uno de los estorbos capitales de la felicidad pública de estos mis Reynos es el mal estado en que se hallan sus Caminos por la suma dificultad, y aún imposibilidad de usarlos en todos los tiempos del año.

⁴ Ward, M., *Proyecto económico*, Madrid, 1762, p. 54.

⁵ MENÉNDEZ PIDAL, G., *Los caminos en la historia de España*, Madrid, 1951, p. 116.

⁶ PONZ, A., *Viaje de España*, T. U, Madrid, 1789, p. 4..

Continuaba indicando:

[...] y reflexionando también que los buenos Caminos, con algunos Canales para riego y navegación, pueden asegurar al mismo Estado todas las comodidades que produce el continuo fácil movimiento del comercio interior...;

y, en su parte dispositiva, entre otras cosas, resolvía:

[...] que se hagan sólidamente los caminos convenientes para la utilidad común de mis Pueblos, comenzando por los principales desde la Corte a las Provincias... y que concluidos estos se vayan executando todos los demás; que aseguren la fácil comunicación de unas Provincias con otras, y aún de unos pueblos con otros... y, teniendo entera satisfacción del zelo y actividad de vos el Marqués de Esquilache, he venido en nombraros Superintendente General... y mando que, con la reflexión a que la rectitud y solidez de los Caminos conducen mucho a minorar las distancias, y a asegurar su mayor duración, os dediquéis, desde luego, a formar las Instrucciones correspondientes para que con la brevedad, y economía posibles se comiencen los de Andalucía, Cathaluña, Galicia y Valencia a la Corte...⁷.

Se trata por tanto realmente del primer plan y programa que se elabora para las carreteras españolas, determinando las líneas generales de actuación y priorizando las que habían de ejecutarse en primer lugar y cómo atender la financiación de estas obras. Diversos autores han venido expresando sus diferentes puntos de vista en cuanto a denominarlo como Plan Esquilache, porque fue quien lo formuló y presentó al Rey, mientras que otros manifiestan que Floridablanca fue el más significado impulsor y ejecutor de ese plan, denominándolo Plan Floridablanca.

Respecto de las orientaciones generales de actuación, el mencionado Real Decreto de 10 de junio de 1761 recogía el sentir, casi unánime, de los políticos y escritores de la época. Veamos algunas muestras.

El P. Martín Sarmiento, como buen ilustrado, se había lanzado a teorizar sobre un magno plan de caminos para España, y, entre otras cosas, decía:

⁷ ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL, Estado, Leg. 4900, n.º 15.

Digo que, desde Madrid, como centro, deben salir líneas rectas hasta las extremidades de toda España, y que esas líneas denotaran las demarcaciones de los caminos. Y para que haya útil simetría entre ellos, imagínese que está colocado el astil de la cruz de la nueva Capilla Real de Palacio en el centro de un grande círculo que contenga los treinta y dos vientos o rumbos de la aguja de marear. Esa Cruz será lo que la columna dorada hacía en la plaza de Roma, para comenzar a contar desde ella las millas de los caminos... Los rumbos de Norte y Sur coinciden con el círculo meridiano de Madrid, y los de Oriente y Poniente con su círculo vertical. Los caminos de estos cuatro rumbos son los primeros que se han de emprender. Después, los cuatro intermedios por los rumbos de Sudeste, Sudoeste, Noroeste y Nordeste. Con estos ocho caminos reales que se hiciesen desde Madrid hasta las extremidades de España, mucho tendríamos adelantado⁸.

B. Ward no difiere en el fondo gran cosa del P. Sarmiento, al decir que:

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 de Perpiñán; y de estos se deben sacar al mismo tiempo otros a varios Puertos de Mar, y otras ciudades principales...⁹.

T. Fernández de Mesa, más cauto, opinaba así:

para resolver donde deben empezar o acabar los caminos, una cosa quisiera que principalmente se tuviese presente, y es, el mandar reconocer toda España, y antes de formar ningún camino Capital, proyectarlos todos o a lo menos los de los reinos inmediatos a cada carretera, pues, de otra suerte, es hacer un edificio sin planta, el empezar por una pieza, sin atender a la unión y correspondencia que debe tener con otra¹⁰.

Sin embargo, Jovellanos criticó, al finalizar el siglo, el plan de caminos de 1761 con estas palabras:

⁸ MARTÍN SARMIENTO, P. *op. cit.* p. 53.

⁹ WARD, B., *op. cit.* p.55.

¹⁰ FERNÁNDEZ DE MESA, T. *op. cit.*, p. 8.

Tratándose de caminos, se debe más atención a los interiores de cada provincia que no a sus comunicaciones exteriores. Nosotros olvidamos esta máxima cuando en el reinado anterior, y a consecuencia del reiterado Real Decreto de 10 de junio de 1761, emprendimos con mucho celo el mejoramiento de los caminos. El orden señalado entonces fue construir primero los que van desde la Corte a los extremos, después los que van de provincia a provincia, y, al fin, los interiores de cada una; pero no se consideró que la necesidad, y una utilidad más recomendable y segura, indicaban otro orden enteramente inverso¹¹.

La cita de textos de los principales autores de la época nos ofrece, con claridad, el clima y las causas determinantes del origen del moderno sistema de comunicaciones terrestres de España, y nos demuestra que ya se sugería y atisbaba la necesidad de un plan o programa, como requisito previo y necesario para 261.

En el siglo XVIII, pues, se hallan las raíces y antecedentes de los planes de Obras Públicas, en general, y de Carreteras, en particular, que habrían de estudiarse y formularse en el siglo siguiente¹².

En cuanto a los Proyectos, la escasez de personas facultativas, dignas de este calificativo, era, en general, uno de los grandes defectos de la actividad viaria en el siglo XVIII, por lo que no existían verdaderos proyectos, ni normas para redactarlos. «Los proyectos que se hacían no podían ser a veces más absurdos»¹³. Pero – decía A. de A. de Betancourt –:

¿qué proyectos, qué cálculos ni que aciertos se podían explicar de la clase de estudios que han hecho la mayor parte de los sujetos que hasta ahora se han empleado en estas obras publicas, ni qué medios se han puesto para facilitar la instrucción de unas personas en quienes se depositan los intereses, la seguridad, la confianza y una gran parte de la prosperidad de la nación?¹⁴

¹¹ JOVELLANOS, G. M. de, *Informe sobre la Ley Agraria*, reedición Madrid, 1955, p. 261.

¹² GARCÍA ORTEGA, P., *op. cit.* p. 51.

¹³ BIBLIOTECA NACIONAL, *Memoria sobre las Obras Públicas en España*, Madrid, 1856, p. 17.

¹⁴ BETANCOURT, A., «Noticia del estado actual de los caminos y canales de España en 1803», en *Revista de Obras Públicas*, n.º 5, Madrid, 1869, p. 54.

Sobre la construcción de caminos, el Decreto de 10 de junio de 1761 se refería a este punto con estas frases:

[...] y que se hagan sólidamente todos los caminos convenientes para la utilidad común de mis Pueblos, comenzando por los principales desde la Corte a las Provincial... y mando que... os dediquéis desde luego a formar las Instrucciones correspondientes para que con la brevedad y economía posibles se comiencen los de Andalucía, Cathaluña, Galicia y Valencia a la Corte....

No parece que se llegasen a formar tales Instrucciones, al menos con rango de norma jurídica, ni que la ejecución de las obras se ajustase a una técnica y a un orden satisfactorios.

Jovellanos, nuevamente, se lamentaba de que se habían emprendido muchos caminos a la vez, sin tener fondos suficientes para acabarlos: «es claro, que vale más concluir un camino que empezar muchos. Tampoco fue observada esta máxima». Y Betancourt, por su parte, añadía y señalaba que

los que principiaron a construir caminos en España no adoptaron, o por mejor decir, no conocían las dimensiones y especie de obras que convenían a este género de construcción... en unos casos se hicieron obras realizando gastos que pasaban los límites de lo necesario: en otros, con poca o ninguna inteligencia y muy erradas ideas de la verdadera economía, se hicieron obras efímeras y pasajeras....

Fernández de Mesa, que dedica hasta ocho capítulos de su obra a otros tantos aspectos de la ejecución material de los caminos, pone como ejemplo, para enseñar prácticamente el modo de hacerlos, la relación que había recibido, de la forma en que se construyó el que de Reinosa a Santander costeó Fernando VI.

Respecto del sistema de ejecución de las obras cabe señalar que existía una libertad absoluta de profesión, sin que el Gobierno tuviese funcionarios especiales para las que por si ejecutaba: el sistema de concesiones a particulares para cobrar portazgos, por vía de remuneración de trabajos públicos era conocido desde tiempo inmemorial. A este propósito, Núñez de Prado puntualiza:

A pesar de ofrecerles todo género de franquicias y privilegios, los hombres de negocios, ni individual ni colectivamente prestaron su concurso para llevarlas a cabo... Y es conveniente advertir para evitar errores de trascendencia que entre la multitud de estorbos... derivados, unos de las leyes y de las costumbres, y otros de la misma naturaleza... ninguno podía atribuirse a restricciones, que coartasen la iniciativa de los particulares, ni sociedades o compañías, para promover las obras publicas y tomarlas a su cargo. Las concesiones de empresas de este género se hacían por medio de reales cédulas, sin costosos requisitos y con facilidad suma¹⁵.

En cuanto a la conservación de los caminos, hemos de partir conceptualmente de que, en este sentido, tal conservación comprende la defensa y protección de estas vías, su mantenimiento y reparación, así como la seguridad para los usuarios.

Precisamente esta materia es objeto de atención preferente en las primeras disposiciones específicas reguladoras del servicio público viario español.

1.2. LA ORDENANZA DE INTENDENTES CORREGIDORES DE 13 DE OCTUBRE DE 1749. ANTECEDENTE DEL DECRETO DE 1761

Con anterioridad al Real Decreto que estamos examinando, la Ordenanza de Intendentes Corregidores de 13 de octubre de 1749, del Rey Fernando VI, restableció, y amplió, la dictada por su padre, Felipe V, en 4 de julio de 1718, y manda expresamente a los Intendentes que por medio de Ingenieros «de toda satisfacción e inteligencia» informen particular y separadamente, entre otros asuntos, sobre «que caminos se podrán mejorar y acortar para obviar rodeos, y que providencias se podrán dar para su seguridad...».

De otra parte, les ordena que hagan:

especial encargo a todas las Justicias de su provincia y Subdelegados de ella, para que cada uno en su término procure tener compuestos y co-

¹⁵ NÚÑEZ DE PRADO, J., *De las Obras Públicas en España*, en *Revista de Obras Públicas*, t. XVII, Madrid, 1869, p. 221.

merciables los caminos públicos y sus puentes en que interesa la causa común: que no permitan a los labradores se entren en ellos... y cuidaran de conservarlos corrientes y conforme a las órdenes dadas y ordenanzas municipales... obligaran a las Justicias de su distrito a que en todos los sitios donde se junten, uno, dos o más caminos principales hagan poner un poste de piedra levantado proporcionadamente con un letrero que diga «camino a tal parte», advirtiendo y distinguiendo los que fueren para carruajes y los de herradura... pondrán todo cuidado en que las Justicias de cada pueblo por sí y por Alcaldes de Hermandad y cuadrilleros cumplan exactamente con sus encargos en el reconocimiento y seguridad de los caminos, libre tránsito y comercio de los pasajeros, imponiéndoles rigurosas penas y haciéndoles responsables de cualquier robo o insulto que se cometa en su distrito...¹⁶.

Los preceptos específicos sobre caminos de esta Ordenanza fueron recogidos en los capítulos 51, 52 y 53 de la Instrucción de Corregidores de 1788.

1.3. LAS REGLAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LOS CAMINOS GENERALES DE 1 DE NOVIEMBRE DE 1772

Es imprescindible referirse a estas Reglas para la conservación de los caminos generales, de 1 de noviembre de 1772. Don Carlos III, por resolución del Consejo de 28 de febrero, y por cédula del Consejo de 1 de noviembre de 1772, dictó «reglas que deben observarse para la conservación de los caminos generales».

En todos los caminos generales, construidos y que se vayan construyendo, deberán observarse las reglas siguientes:

- 1.º Que en las márgenes de los citados caminos, que componen de murallas o paredes cobijadas con losas, se tenga cuidado de reponer prontamente cualquier piedra cobija.

¹⁶ NOVÍSIMA RECOPIACIÓN, Madrid, 1805, facsímil B.O.E. 1976, t. III, Libro VII, Título XI, Ley XXIV y libro VII, Ley V, p. 340 y 677.

- 2.º Que en los citados caminos se use de carros con rueda de llanta llana, ancha, lisas o rasas, sin clavos prominentes, observándose lo mismo en las galeras, coches, calesas, y otra cualquiera especie de carruaje.
- 3.º Que si anduviesen de tráfico sobre estos caminos carros de llanta estrecha y clavos prominentes, paguen doble portazgo, y donde no le hubiere que se impongan de nuevo respecto a dichos carros, convirtiendo su producto en los reparos del camino, quedando exceptuados los carros del mismo país siempre que procedan de buena fe.
- 4.º Que no se permitan por ningún motivo el arrastre de maderas por estos caminos, cuidando las Justicias que se lleven sobre un carro.
- 5.º Que los reparos menores de los caminos sean de cargo del pueblo en cuyo término se realicen, pero si necesitasen obras mayores se costearan del portazgo, donde to hubiere, y donde no, de los arbitrios concedidos para estas obras¹⁷.

Por Real Orden de 22 de abril de 1786 se mandó al Consejo tomar la debida providencia a fin de que quedase puntual y brevemente obedecida la Real resolución, «sobre que los pueblos de las carreteras principales de caminos compongan sólidamente la entrada y salida de todos ellos en la distancia de trescientas veinte y cinco varas».

No podemos olvidar un aspecto muy importante en este estudio, como es el relativo a la financiación de estas obras. Fernández de Mesa transcribe literalmente:

Supuesto que el gasto de la formación y composición de los caminos debe ser común de aquellos a quienes alcanza el provecho, de aquí se infiere, que el de los propiamente reales, por ser del Príncipe, y gozar en ellos de la protección, y jurisdicción, como también el útil de facilitar la pronta expedición de sus órdenes, correos y funciones militares no será

¹⁷ JUSTO, L., y BARCALA, L., *Leyes, Reglamentos e Instrucciones aplicables al Servicio de Obras Públicas, recopiladas en cumplimiento de la Real Orden de 6 de marzo de 1913*, t. III, Madrid, 1913, p. 29.

ajeno a su grandeza el contribuir con los réditos de su Real Fisco. Pero, como todos estos caminos, aunque siempre queden del Rey en cuanto a la protección, están la mayor parte dados a los Señores de Lugares, y a los mismos Pueblos, es consecuente que dichos Señores contribuyan también, puesto que gozan de la Jurisdicción, y dominio, lo que no veo que se observa, ni quien lo diga; pero no parece que tiene disputo, siguiendo el principio natural... Los Pueblos también deben contribuir a este gasto, con todos los propios de sus Universidades, si así conviniere; aunque antes solo el tercio de ellos estaba destinado para obras públicas... Además de esto, siendo justo, que, por el provecho, que participa en particular, acompañen en las Cortes, los Súbditos, deberán contribuir así respecto de estos Caminos, como de todos los demás, sin excepción alguna de personas¹⁸.

Ciertamente los criterios de Fernández de Mesa eran irreprochables, desde el punto de vista teórico; lo difícil era entonces, plasmarlos y concretarlos en reglamentos y ordenanzas de contribución.

Ward y Jovellanos eran partidarios de crear un fondo especial de mejoras, con cargo al cual podrían hacerse y mejorarse los caminos, pero ni uno ni otro fueron demasiado explícitos a la hora de determinar el sistema concreto para su formación y aplicación.

Hemos de referirnos a las obras nuevas y obras de conservación de caminos y, en tal sentido, tenemos que referirnos concretamente al Plan de 10 de junio de 1761, el Rey Carlos III mandó expresamente en el propio Real Decreto:

que desde primero de julio próximo, y por el tiempo de diez años, se cobren los expresados dos reales de vellón de sobreprecio en cada fanega de Sal, de las que se consuman en estos Reynos, sin excepción de personas algunas... consignando cien mil reales mensuales para el camino de Andalucía; otros cien mil reales para el de Cataluña; y cincuenta mil para el de Galicia, y costeándose el de Valencia con lo que sobre del ocho por ciento que se cobra en aquella ciudad después de pagada la cuota, o el cupo de su contribución....

¹⁸ FERNÁNDEZ DE MESA, T., *op. cit.*, p. 80.

Los derechos de portazgos, peazgos, barcaje y otros de esta clase debían invertirse precisamente en la conservación de los caminos, puentes y calzadas donde se cobraban: y para ello se procuraba que el arrendador del mismo derecho fuese al mismo tiempo el asentista encargado de la conservación de aquel trozo de camino.

Los distintos tipos, y naturaleza, de estos derechos, los abusos que, desde antiguo, se venían cometiendo y la necesidad imperiosa de mantener los que en justicia debían cobrarse y su verdadero destino, exigieron una atención especial del Poder público, que tuvo un notable reflejo normativo. La Ordenanza de Intendentes Corregidores de 1749 como la Instrucción de Corregidores de 1788 impulsaron e implementaron el celo de estos funcionarios en esta materia.

Para la más completa clasificación de los portazgos y demás imposiciones que se cobraban por razón del tránsito, se dictaron las normas específicas siguientes:

- a) «Reglas que han de observarse para la instrucción y decisión de expedientes sobre portazgos, pontazgos y barcajes», por resolución a Consejo de 11 de junio de 1780, y cedula del Consejo de 27 de abril de 1784¹⁹.
- b) «Aplicación de los derechos de portazgo, pontazgo, barcaje y otros de esta clase al objeto para que fueron impuestos» por Real Orden de 27 de julio de 1780.
- c) Instrucción de portazgos de 8 de junio de 1794, reguladora de los «derechos de portazgos, pontazgos y peazgos; su arrendamiento y aplicación del producto a los caminos».

Destaquemos, a nuestros efectos, el punto 6 de esta Instrucción que dice:

«6. Donde no alcanzase el producto de los portazgos, ni las rentas ordinarias que estén consignadas a las obras de caminos, deben los Directores acordar con los pueblos la contribución que puedan soportar con sus personas y bestias en los tiempos que tengan más desocupados de las la-

¹⁹ NOVÍSIMA RECOPIACIÓN, *op. cit.* t. III, libro VI, título XX, ley XV, p. 254.

bores, pagando a los pobres jornaleros del fondo de sus propios, porque estos por ningún caso deben ser privados de su jornal y sustent.

- d) Real Orden de 29 de noviembre de 1796, y Circular del Consejo de 3 de noviembre de 1797, que establece la prohibición de cobrar en las carreteras generales más derechos de portazgos, peazgos, etc. que los impuestos por Su Majestad.

En resumen, A. de Betancourt, en 1803, enumeraba los siguientes fondos destinados al ramo de caminos: A) el producto del impuesto de dos reales en fanega de sal; B) los dos impuestos particulares que tenía sobre sí el reino de Galicia; C) el 1% de la plata que desembarcaba en Cádiz; D) los arbitrios temporales que se exigían a los pueblos inmediatos a Cádiz; E) de otros fondos de la Comisión; y los productos de los portazgos.

Al concluir el siglo XVIII ya sintió el Gobierno la necesidad de impulsar la ejecución de las obras públicas y reconoció los graves inconvenientes que presentaba la aparente organización que existía de este ramo; falta de un Centro directivo inteligente que diera unidad al pensamiento que había de presidir el desarrollo de las obras, y empleándose en la dirección de las construcciones un personal desprovisto de los conocimientos más indispensables para las funciones que había de desempeñar, los resultados hasta entonces alcanzados eran sumamente exiguos; y las obras costaban sumas muy superiores a lo que correspondía a sus condiciones, además de los gravísimos errores que se cometían, y de los cuantiosos fondos que se empleaban sin resultado provechoso²⁰.

En el texto del Real Decreto de 10 de junio de 1761, el Rey Carlos III nombró al Marqués de Esquilache Superintendente General, así de cobrar los fondos como de dirigir las obras

para que, con inhibición de todos los Jueces y Tribunales, y facultad de nombrar los Subdelegados, que fueren de vuestra satisfacción, entendáis privativamente en las provincias... reservando a mi Real Persona el conocimiento de todo lo que sobre esto obraréis y resultare...

²⁰ GARCÍA ORTEGA, P., *op. cit.* p. 50.

1.4. EL REAL DECRETO DE 8 DE OCTUBRE DE 1778

Por el Real Decreto de 8 de octubre de 1778 se dispuso la agregación de la Superintendencia general de caminos y posadas a la de correos y postas y, entre otras particularidades, declaraba y establecía lo siguiente:

1. Uno de los objetivos y cuidados principales de la Superintendencia citada es la seguridad y comodidad de los caminos y tránsitos para la fácil comunicación y tráfico de los dominios.
2. El Superintendente general de caminos y posadas tendrá la facultad de nombrar Subdelegados, así como nombrar y destinar facultativos y los demás dependientes, prescribiéndoles sus incumbencias, y suspender o relevar a los individuos que actualmente están encargados de alguna comisión de esta incumbencia.
3. Estarán a disposición del Superintendente todos los arbitrios destinados a la conservación de los caminos, incluso el sobrante del uno por ciento de la plata que viniese de las Indias destinado al camino de Andalucía, el producto del sobreprecio de los dos reales de vellón que se cobra en cada fanega de sal, y los sobrantes de las Rentas de Correos, después de pagadas sus cargas.
4. Por la Secretaría de Estado y del Despacho de Indias y Hacienda se consultarán, formarán o expedirán 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».

Los Capítulos 11,12 y 13 del Título I de la Ordenanza general de Correos y postas, caminos y posadas, de 8 de junio de 1794, completaban y desarrollaban, en cierto modo, lo dispuesto por el Real Decreto de 8 de octubre de 1778, y, en concreto, regulaba la jurisdicción y facultades de la Superintendencia general de caminos y posadas.

En concreto, y en cuanto a nuestra actual Comunidad Autónoma de Andalucía, hemos de mencionar la existencia de la Junta Mayor de Caminos de Granada. La Circular de 2 de septiembre de 1791, con base en que el Superintendente general de postas y correos había delegado en la Junta Mayor de Caminos de Granada las facultades reales que en este ramo, le

había promulgado el Real Decreto de 8 de octubre de 1778, en el que disponía que

las Justicias y los Ayuntamientos de los Reinos de Granada, Jaén y Córdoba, estén persuadidos de que no han de ejecutar obra alguna de nueva construcción o reedificación en los caminos, puentes y posadas, sin que preceda la noticia y orden expresa de la Junta, a quien con arreglo a repetidas ordenes contenidas en la Instrucción de 5 de marzo de 1780, está encargado este ramo de la policía.

El cumplimiento de esta circular fue recordado por Real Orden de Carlos IV de 23 de julio, inserta en la Circular del Consejo de 23 de diciembre de 1796.

Por Real Orden, comunicada a la Dirección General de correos y caminos en 27 de julio de 1804, resolvió S.M. que se suprimiese la Junta de Caminos de Granada; y que la dirección de los que estaban a cargo de esta se pusiese al cuidado del Capitán General, a excepción de la carretera de Granada a Málaga, que debía correr privativamente bajo la inspección de un especial comisionado de S.M. con absoluta dependencia del Capitán General²¹.

1.5. EL INFORME BETANCOURT

Toda esta legislación y los proyectos y obras de construcción y conservación de caminos fue tenida en cuenta posteriormente en el siglo XIX, tanto como punto de referencia, como para impulsar la mejora y ejecución en el estado de los caminos. En tal sentido, nos referimos al Informe Betancourt y así en esta materia concreta tiene un valor extraordinario el testimonio de Don Agustín de Betancourt tal como aparece detalladamente en «Noticia del estado actual de los caminos y canales de España, causas de sus atrasos y defectos y medios de remediar los en adelante; Dada al Excmo. Sr. don Pedro Cevallos, por don Agustín de Betancourt, Año 1803»²² del que podemos extraer las conclusiones siguientes a este respecto:

²¹ ALZOLA MINONDO P, *Historia de las Obras Públicas en España*, Madrid, 1979, p. 292.

²² BETANCOURT, A., *op. cit.*, p. 5.

- A) La ignorancia y la mala fe son la causa de lo poco que se ha adelantado en esta importante materia, aunque se gastaron millones más que suficientes para concluir y perfeccionar enteramente todos los caminos que se han emprendido.
- B) La mala dirección de las obras fue causa de muchos defectos y de perjuicios incalculables.
- C) Los defectos cometidos por la ignorancia y desorden en la dirección y construcción de los caminos, se advierten, no menores, en su conservación.
- D) El establecimiento de los peones camineros, puestos generalmente de legua a legua para guardar y conservar los caminos, se hizo sin duda con la mejor intención, y con el objeto de la mayor economía; pero la experiencia de muchos años ha manifestado lo contrario. Mi dictamen es, que se vayan suprimiendo.

Muy posteriormente, a mediados de dicha centuria decimonónica, se redacta la Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España de 1856. De este importante documento podemos entresacar lo siguiente:

- A) La organización que se dio en 1761 al ramo de obras públicas no fue muy acertada. La falta de unidad en la Dirección y la escasez de conocimientos fueron pronto por desgracia causa de la paralización de muchas obras.

Dependiendo los caminos, administrativamente del correspondiente ministerio, los puentes, sin embargo, corrían a cargo del Consejo de Castilla, lo que por consiguiente nos ofrece una panorámica de aquella caótica organización, resultando que obras pertenecientes todas a un mismo camino, se hallaban a cargo de administraciones distintas y que marchaban con tan poco acuerdo que, a veces, se hacía el puente por donde no había de pasar el camino y el camino quedaba sin puente en los puntos en que debía cruzar la vía del río.

Por lo que hace a los conocimientos facultativos de los encargados de proyectar y dirigir las obras todavía se hallaban entonces, si cabe, en peores circunstancias que en lo relativo a la Dirección superior.

- B) Así las cosas, con objeto de remediar algunos de los graves inconvenientes que ligeramente hemos apuntado, y muy especialmente para evitar la falta de unidad y de miras y el desconcierto en que se hallaba este ramo, que a veces solían dar resultados verdaderamente ridículos, se modificó el Decreto de 1761 y por otro de 8 de octubre de 1778, se disponía la configuración de la Superintendencia de Caminos, Canales y Posadas a la de Correos, unificando y distribuyendo la Dirección de Caminos entre varios oficiales de la Secretaría de Estado.
- C) No produjo esta medida los resultados que de ella se esperaban. La disparidad que antes existía entre el Consejo y el Ministerio quedaba en pie ahora entre los diferentes Directores; y por estar estos interesados en los asuntos de caminos, fueron de tal naturaleza los abusos y controversias, que quedaban en manos del correspondiente ministro para decidir las querellas, y fue tal la ineptitud de casi todos los llamados facultativos que dirigían las obras, que fue preciso hacer nuevas modificaciones. Esto se verificó en 1785 agregando la Dirección General de Caminos y Posadas a la de Correos y Postas, aumentando el número de Jefes con el título de Directores Generales de Correos y Caminos, e incluyendo entre sus obligaciones la de hacer visitas generales a las carreteras.

Pero, siendo varios los Directores, y revestidos de amplias facultades, todavía tenía que faltar entre ellos la unidad de miras que tanto echaban de menos las personas entendidas. Las visitas de los Directores tampoco podían producir consecuencia alguna provechosa. Siendo todos ajenos a los conocimientos elementales de la construcción, la mayor parte de las veces iban acompañados por un simple albañil o cantero, como facultativo.

La falta de personas facultativas continuaba, como siempre, siendo uno de los más grandes defectos de aquella organización, y era origen de casi todos los despilfarros y males que se lamentaban.

- D) En febrero de 1799 la Junta de Dirección elevó una consulta al Gobierno proponiendo la reunión de todos los caminos y canales bajo una misma Dirección general y la formación de un Cuerpo faculta-

tivo que bajo las órdenes de la Junta proyectase y dirigiese todas las obras de caminos y canales, consulta que fue aprobada en el mismo año creándose una Inspección general que primero desempeñó el Conde de Guzmán y poco después el célebre Don Agustín de Bantancourt, fundándose también bajo la dirección de este distinguido español una Escuela destinada a formar hombres entendidos para el mencionado instituto que se denominó entonces Cuerpo de Ingenieros de Caminos y Canales del Reino, que es el nombre que hoy con una ligera modificación conserva²³.

En conclusión, hemos podido comprobar que la legislación en materia de caminos, que se dictó en el siglo XVIII, puso las bases de la evolución y mejora de los caminos y carreteras españolas en los siglos siguientes, suponiendo con todas sus limitaciones, propias de la época, un punto de referencia cuya determinante estela continúa en nuestros días, como exponente del colosal proyecto que supuso, gracias al espíritu ilustrado de la corona española, que dio el definitivo impulso en este brillante Siglo de las Luces.

²³ BIBLIOTECA NACIONAL, *Memoria sobre las Obras Públicas en España*, Madrid, 1856, p. 20.

ANEXO

Adjunto al presente trabajo, incorporamos una selección de los textos de algunos de los históricos preceptos y disposiciones legales dictados en materia de caminos españoles, incluidos en la Novísima Recopilación de las Leyes de España promulgadas durante el reinado de Carlos IV.

NOVÍSIMA RECOPIACIÓN DE LAS LEYES DE ESPAÑA

(redactada por Juan de la Reguera Valdelomar)

15 de julio de 1805.

Facsímil editado por Agencia Estatal del B.O.E., Madrid, 1993.

TITULO XXXV: DE LOS CAMINOS Y PUENTES

LEY

(Ley 49, tit. 32 del Ordenamiento de Alcalá; y D. Enrique III, tit. de poenis, cap. 26.)

Pena de los que cierran ó embargan los caminos y calles de paso y abasto

Mandamos, que el que cierre ó embargue los caminos, ó las carreras, ó las calles por donde las viandas suelen andar con bestias ó con carretas, a llevar ó traer viandas ó mercaderías de unos lugares a otros, que peche cien maravedíes para nuestra Cámara, y desfaga la cerradura ó embargo que fizo, a su costa dentro de cinco días. (Ley 5, tit. 26, lib. 8 R.) (2)

LEY II

(D. Fernando y Doña Isabel en Medina del Campo año 1497.)

Obligación de las justicias y Concejos á tener abiertos, reparados y corrientes los caminos carreteros de sus términos.

Mandamos a los Justicias y Concejos, que fagan abrir y adobar los carriles y caminos por do pasan y suelen pasar y andar las carretas y carros, cada Concejo en parte en su término por manera que sean del anchor que deban, para que buenamente puedan pasar e ir y venir por los caminos; y que no consientan ni den lugar los dichos Concejos, que los dichos caminos sean cerrados ni arados, ni darlos ni ensangostados, sopena de diez

mil maravedís a cada uno que lo contrario hiciere. (2.a parte de la Ley La, tit. 19, libro 6. R.)

LEY III

(D. Felipe II en Madrid por prag. de 8 de enero 1587.)

Las leguas se entiendan comunes y vulgares, y no de las que llaman legales.

Mandamos, que todas y cualesquier leyes y pragmáticas, cédulas y provisiones nuestras, de qualquier calidad que sean, que hablan y hacen mención de leguas, y hablen de aquí adelante, se hayan de entender y entiendan de leguas comunes y vulgares (1), y no de las que llaman legales: y así se haya de juzgar y juzgue. (Ley 8, tit. 25, lib. 5. R.)

LEY IV

(El mismo en las Cortes de Madrid de 1586 a 90, pet. 63.)

Construcción de pilares en los caminos para que se distingan en tiempo de nieves.

Ordenamos y mandamos que los del nuestro Consejo provean y den orden como se pongan pilares en los puertos para señalar los caminos, por los peligros que en tiempos de nieves incurren los que caminan por ellos, por no estar señalados. (Ley 58, tit. 4, libro 2. R.)

LEY V

(D. Fernando VI en la Ordenanza de Intendentes Corregidores de 1749, capítulos 28, 29 y 31; y D. Carlos III en la instrucción de Corregidores de 1788, capítulos 51, 52 y 55.)

Cuidado de los Corregidores sobre que los caminos estén corrientes y seguros, y tengan pilares que los distingan.

Los Intendentes Corregidores harán especial encargo a todas las Justicias de su provincia y Subdelegados de ella, para que cada una en su término procure tener compuestos y comerciables los caminos públicos y sus puentes, en que se interesa la causa común: que no permitan a los labradores se entren en ellos; y a este fin pongan sus fitos o mojones, y procedan contra los que ocuparen alguna parte de ellos con las penas y multas co-

respondientes a su exceso, a más de obligarles a la reposición a su costa: y que si necesitaren de mayor ensanche, ó reparos de puente ó calzada que facilite los pasos y tránsitos, den cuenta con la justificación necesaria a mi Consejo, para que por él se providencie lo conveniente en lo que no puedan costear los pueblos en cuyo territorio se deban hacer, ínterin que por mí no se tome otra regla y providencia: y cuidaran de conservarlos corrientes conforme a las órdenes dadas y Ordenanzas municipales. Obligarán a las Justicias de su distrito a que en todos los sitios en donde se junten uno, dos ó más caminos principales, hagan poner un poste de piedra levantado proporcionadamente con un letrero que diga: *camino para tal parte*, advirtiendo y distinguiendo los que fueren para carruaje y los de herradura; y cuidaran de que se conserven siempre dichos postes, y de renovarlos quando fuere necesario. Pondrán todo cuidado en que las Justicias de cada pueblo por sí y por los Alcaldes de la Hermandad y quadrilleros cumplan exactamente con sus encargos en el reconocimiento de los campos y montes, seguridad de los caminos, libre tránsito y comercio de los pasajeros; imponiéndoles este fin rigurosas penas, y haciéndoles responsables de qualquier robo ó insulto que se cometa en su distrito, si para evitarlos no visitaren por sí ó por sus guardas de montes los caminos y despoblados con frecuencia; procediendo en esto sin el menor disimulo, por to que en su observancia se interesa el público, y la seguridad necesaria a todos.

LEY VI

(D. Carlos III por resol. Á cons. de 28 de febrero y ced. Del Cons. De 1 de nov. De 1772)

Reglas que deben observarse para conservación de los caminos generales.

En todos los caminos generales, construidos y que se vayan construyendo en el Reyno, se observen las reglas siguientes:

1. Que en los márgenes de los caminos, que se componen de murallas ó paredes cobijadas con losas, se tenga cuidado de reponer prontamente cualquiera piedra cobija, que de esta se caiga por algún golpe de carro u otro accidente; mirando a que dichas márgenes sostienen el relleno y solido del camino, que en parte empuja contra ellas, y cuando estas falten, se saldrán los rellenos ó parte de ellos por el por-

tillo que se arruinare; pues con el peso de los carros, al pasar frente al portillo que se hiciere, como falta el 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 rueda de llanta ancha lisas ó 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 qualquiera especie de carruaje; excluyendo de esa providencia los carros recalzados de madera, como son los de las carretas de cabañas, y otras que no solo no perjudican los caminos, sino que los hace beneficio, pues con sus huellas anchas aprietan más los rellenos y suavizan el tránsito.
3. Que si anduviesen de trafico sobre estos caminos carros de llanta estrecha y clavos prominentes, paguen doble portazgo que otros qualquier 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 dichos carros, convirtiendo su producto en los reparos del camino.
4. Que de este gravamen deben ser exceptuados tales carros, quando son del mismo país y solo atraviesen los caminos nuevos y Reales; procediendo en todo esto de buena fe sin disimulación, ni declinar en vexaciones odiosas.
5. Que no se permita de aquí en adelante con pretexto alguno ni causa arrastrar maderas por estos caminos, ni aun por otros algunos en que puedan andar ruedas, aunque sean las tales maderas para la construcción de baxeles de la Real Armada; y en lugar del arrastre, cuidaran las Justicias de que se execute conforme a su peso sobre un carro, y si fuesen mayores sobre quatro ruedas, para evitar el perjuicio que ocasiona a la solidez de los caminos; en lo qual logran los ganados considerables ventajas y alivios para la conducción.
6. Que los reparos menores de echar tierra, ó cerrar alguna corta quiebra en los caminos, sea de cargo del pueblo en cuyo camino se causen; pero si necesitase obra de cantería, mampostería, poner guarda ruedas u otra cosa considerable, se haya de costear del portazgo,

donde lo hubiere, y donde no, de los arbitrios concedidos para estas obras (1).

LEY VII

(D. Carlos III por Real decreto de 8 de Octubre de 1778 comunicado d su primer secretario de Estado.)

Agregación de la Superintendencia general de caminos y posadas á la de correos y postas.

Debiendo ser uno de los principales objetos y cuidados de la Superintendencia general de correos y postas, sus mensagerias 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 del decreto de 10 de Junio de 1761 (2) 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 Reynos, y la dirección, disposición y arreglo de posadas dentro y fuera de los pueblos, con facultad de nombrar subdelegados, de 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 disposición del Superintendente general todos los arbitrios destinados la conservación de caminos, incluso el sobrante del uno por 100 de la plata que viniere de Indias destinada al camino de Andalucía, y el producto del sobreprecio de los dos reales vellón que se cobran en cada fanega de sal de las que se consuman en estos Reynos, para invertirlo en los enunciados fines; a cuyo efecto mi Secretario de Estado y del Despacho de Indias y Hacienda, por cuyos me-dios se han de recaudar respectivamente, dará las ordenes que acordare el de Estado, para entregar, y distribuir por mano de las personas que este nombrare, los productos de aquel tanto y sobreprecio, y de otro qualquiera arbitrio que pase por sus Secretarias según las reglas que diere: y además encargó, 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 use también de estas facultades se consul-

taran, formaran ó expedirán, por la Secretaria de su cargo las instrucciones que deban comunicarse generales ó 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 ó relevar enteramente á 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 mi les 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.

LEY VIII

(D. Carlos IV en Aranjuez por Ced. de 8 de junio de 1794 comprehensiva de la Ordenanza general de Correos y postas, caminos y posadas, tit. I, cap. 11, 12 y 15.)

Superintendencia general de caminos y posadas: su jurisdicción y facultades de este ramo.

10. Mi primer Secretario de Estado, como Superintendente general de caminos y posadas, cuidar de su construcción y conservación, y del arreglo y establecimientos del de postas en los lugares más oportunos, y por las carreras más cortas y menos expuestas a detenciones y peligros; y celará por sus Ministros y dependientes, que los caminos se mantengan transitables y seguros, y las posadas limpias, cómodas, y bien abastecidas de mantenimientos 'precios moderados con arreglo a arancel, que debe formarse por las Justicias todos los años con proporción a la abundancia ó escasez de frutos; y que las postas se mantengan prontas en todos tiempos sobre las tarifas con que se manejan.
11. Para conseguir tan importante fin como el de construcción y conservación de caminos y posadas, podrá nombrar, además del Director ó Directores generales que deban serlo, los que eligiere para

correos y postas, para conseguir por este medio una total reunión de estos ramos, los demás Jueces subdelegados y Directores ó aparejadores facultativos, durante la comisión, y dependientes necesarios, según y cómo está declarado en el ramo de correos y postas (ley 2, tit. 13, lib. 3), tanto para su nombramiento como para su remoción con causa ó sin ella, y para el goce de fuero y demás exenciones y privilegios.

12. La observancia de las instrucciones que están dadas sobre este asunto de caminos y posadas, su variación y derogación y la decisión de competencias, penderá de su prudente arbitrio según que la enseñe la experiencia, en los mismos términos que lo tengo declarado y encargado para las de la renta de correos y postas, a fin de que se consiga la felicidad de mis pueblos por medio de la más fácil y cómoda comunicación de cuanto es necesario para ello.
13. Los caudales destinados a la construcción y conservación de caminos, y los que en lo sucesivo se destinaren, de cualquier clase ó condición que sean temporales o perpetuos, quedaran sujetos a sus órdenes para recaudarlos ó invertirlos en tan importante objeto, según y como ordenare, y los portazgos ya impuestos ó que impusiere con el mismo fin, podrá mandarlos administrar ó arrendar, según tenga por conveniente, cuidando del arreglo de los aranceles para que no se cometan vexaciones, y que esta contribución se invierta en la conservación del mismo puente y camino donde se exigiera, de manera que los viajeros y trajineros experimenten la comodidad correspondiente al gravamen (1) (2).

LEY IX

(El mismo en la dicha instrucción, capítulo de los Subdelegados particulares.)

Subdelegación en las Justicias ordinarias con sujeción á la Dirección general en lo respectivo á caminos, posadas y portazgos.

Las Justicias ordinarias deben ser en todo el Reyno los Subdelegados particulares, cada uno en su término y jurisdicción, en lo respectivo a caminos, posadas y portazgos con sujeción inmediata A la Dirección general;

porque este es el medio único de evitar en lo posible disgustos, competencias y perjuicios que son inevitables, cuando se las separa de este conocimiento, y se confía a personas que hacen empeño en ostentar sus cargos en desdoro de la Jurisdicción ordinaria y sus Ministros, que por toda razón y justicia deben ser acatados y reverenciados, según disponen las leyes fundamentales de estos Reynos.

Solo en el caso de que se encuentre alguna Justicia que no quiera con el ruego, amenaza y aun castigo prestarse a las justas miras de la Dirección general en el desempeño de esta comisión, podrá proponerme otro Subdelegado; pero antes deben tentarse todos los medios de prudencia, tratarse y conferenciarse en Junta y proponer lo conveniente, para que, dándome cuenta, resuelva yo lo que estime más conveniente A la felicidad de mis pueblos.

LEY X

(El mismo por Real orden de 23 de Julio, inserta en circular del Consejo de 23 de Diciembre de 1796.)

Los pueblos de los Reynos de Granada, Jaén y Córdoba, no hagan obras ni gastos en caminos sin sujeción á la junta mayor de Granada y sus órdenes.

La ciudad de Alcalá la Real y demás pueblos de los Reynos de Granada, Jaén y Córdoba, cumplen puntualmente con la circular aprobada por mí en 2 de septiembre de 1791, y dirigida por la Junta mayor de Granada para que no hagan obras ni inviertan cantidad alguna de los caudales aplicados a caminos, sin que preceda el dar cuenta a dicha Junta, y observen con toda exactitud cuanto por esta se les prevenga.

CIRCULAR DE 2 DE SEPTIEMBRE DE 1791

Aunque para la puntual ejecución del Real decreto de 8 de Octubre de 1778 (Ley 7), en que se declaró corresponder privativamente el conocimiento de todas las obras de caminos, puentes y posadas, así en lo principal como en sus incidencias, al Superintendente general de postas y correos, que delegó estas reales facultades por lo respectivo a los Reynos de Granada, Jaén y Córdoba en la Junta mayor de caminos de Granada, se han

circulado por esta algunas órdenes y edictos a los pueblos de su distrito, señaladamente en el año de 80; ha acreditado la experiencia, la necesidad de renovar en lo sustancial dichas providencias, para que las Justicias y Ayuntamientos estén persuadidos de que no han de ejecutar alguna obra de nueva construcción ó reedificación en los caminos, puentes y posadas, que no preceda la noticia y Arden expresa de la Junta, a quien con arreglo a repetidas Reales Ordenes esta encargado este ramo de policía; siendo indispensable, por lo mismo, que las Justicias y Ayuntamientos donde la Junta no tuviere nombrado su comisionado especial, le den cuenta de todas las obras y reparos que se ofrezcan en los caminos públicos, puentes y construcción o reedificación de posadas, de la misma manera que donde haya comisarios deben Llegar a la Junta por medio de este Delegado suyo las expresadas noticias. Para que así tenga efecto se despachen circulares a todas las Justicias de su distrito y jurisdicción, reencargando la observancia de las anteriores providencias, y que a principio de cada año se lea en Ayuntamientos esta Arden con el edicto y real instrucción ya citados de 5 de Marzo de 1780; y que las Justicias conserven a sus comisarios las facultades que le están conferidas, manteniendo la buena armonía y correspondencia necesaria en inteligencia que estos empleados ó dependientes en los pueblos en donde hayan Gobernadores políticos, Corregidores o Alcaldes mayores letrados, deben entenderse acompañados de estos, y proceder con acuerdo suyo en todo, como así se les previene de Arden de la Junta con esta fecha; donde no los haya, lo serán desde hoy en adelante estos Magistrados, por cuyo medio cesaran las disputas y alteraciones que se han promovido hasta aquí.

