

Los inicios camineros en Navarra

MARÍA ASCENSIÓN DE FRUTOS GARCÍA

La presente comunicación puede servir para ayudarnos a conocer la situación de los caminos en Navarra en la segunda mitad del siglo XVIII, debido a la escasez de trabajos que den a conocer el estado de la red vial, tanto en esta comunidad como en el resto del país.

No se pretende abarcar la totalidad del problema de la construcción de carreteras en Navarra, sino, sobre todo, los problemas sociales y dar una visión general de la situación para comprender mejor la actuación del conde de Gages y valorar justamente su obra.

Existen pocos estudios sobre el tema en la historia económica de España ¹ pero esto no impide llegar a una visión general del problema, preámbulo necesario para el análisis de la situación en Navarra.

Según *Desdevises du Desert* hasta 1750 España era un pueblo de 9 millones de habitantes en un país sin carreteras. La red romana fue la base de algunas posteriores ². Entre 1500 y 1750 nos encontramos con una estructura viaria sin apenas cambios con mejoras mínimas, si atendemos a la deficiencia de su trazado ³. Los Reyes Católicos en uno de los capítulos del programa de unificación nacional desarrollaron las garantías de seguridad sobre caminos que ofrecía la Santa Hermandad: de la conservación, ampliación y mejora se ocuparon varias veces las Cortes durante su reinado ⁴, sin grandes resultados, por otra parte. En este período se continúan utilizando las rutas de épocas anteriores ⁵. La situación no tiende a cambiar hasta comenzado el siglo XVIII.

La circulación, debido al relieve fue precaria. Una parte importante de las provincias de Gerona, Barcelona, Lérida, Zaragoza, Huesca y Navarra quedaban incomunicadas durante parte del año ⁶. El comercio no se desarrollaba al faltar el adecuado sistema de transporte y red viaria que comunique zonas de producción y consumo ⁷, sin que de ello se libere Navarra que, en muchos casos, ve impedida la exportación de sus productos retrasando así un mayor desarrollo económico.

1. MADRAZO, S., *El sistema de transportes en España. 1750-1850*, Madrid, 1985, p. 14.

CARANDE, R., *Carlos V y sus banqueros*, Valladolid, 1987, p. 291, t. 3.

2. Cita de *Desdevises du Desert* recogida por MADRAZO, S., *El sistema de...*, p. 17.

3. *Ibidem*, p. 67.

4. CARANDE, R., *Carlos V...*, p. 291.

5. MADRAZO, S., *El sistema de...*, p. 17.

6. *Ibidem*, p. 36.

7. LÓPEZ GONZÁLEZ, J., El sector servicio. «España en la época de las Reformas». *Historia de España y América*, t. X. Madrid, 1985, pp. 291 y 320.

En este período previo, se manifiesta la falta de organismos administrativos y técnicos para la planificación de caminos, la limitación de créditos, los pésimos métodos empleados, el desconocimiento de los reglamentos para hacer caminos, la utilización de mano de obra no especializada y el empleo de material poco adecuado. El Estado no se preocupaba de la construcción o financiación que quedaba en manos de los corregidores, quienes no podían imponer el trabajo a las colectividades, salvo casos militares o, por el paso de algún cortejo real, aunque se presionaba a los ayuntamientos para que mantuviesen en buen estado los caminos (recurriéndose a la prestación personal en estos casos) ⁸.

Esta jurisdicción local para construcción y reparación de caminos tendía a favorecer los intereses de cada lugar en concreto, sin perspectiva de futuro ⁹. El Estado no se hará cargo de la red viaria hasta los decretos de 1718, 1749 y 1761 en los que se planteó el sistema de comunicaciones ¹⁰.

Según Menéndez Pidal, el advenimiento de la dinastía borbónica no supuso una ruptura con la tradición, aunque la caminería del siglo XVIII tiene características bien distintas a las del siglo precedente. Desde los Reyes Católicos hasta Felipe V no se procuró una solución total. La nueva dinastía se hizo cargo de la caminería, pero su transformación fue lenta, por lo costosa que era ¹¹.

Tras la Guerra de Sucesión se analizan las necesidades del país, como la de elaborar un plan conjunto de caminos y su posible rectificación. Se piensa en las necesidades de un comercio que iba alcanzando mayor importancia y una agricultura en expansión. El objetivo era aumentar la longitud de la red de caminos y el ensanchamiento de algunas vías ¹². La ausencia de institutos para formar a la gente será un grave inconveniente ¹³.

En 1718, según G. Urtúriz, se dispuso de informaciones para elaborar un plan conjunto de reparación y rectificación de la red caminera con un mejoramiento y ensanche, base para las realizaciones de la segunda mitad de siglo. Felipe V va a mostrarse muy activo en este aspecto pero sin grandes resultados por la torpeza con que la máquina real actuaba. El reglamento se perfecciona a través de los años como la reforma introducida en 1739 ¹⁴.

Así nos presentamos en la segunda mitad de siglo, que es la época que nos ocupa, con una estructura vial que apenas había cambiado en 15 siglos, pero a partir de estas fechas captará la atención del Estado tanto en la planificación como en presupuestos, sin que se vuelque en la ejecución de ello todo el apoyo oficial, sí se estimulan las realizaciones. Los fallos administrativos fueron considerables, pero hay una sujeción a las normativas ¹⁵.

Las realizaciones camineras tienen un despegue espectacular desde mediados del siglo XVIII. Era imposible seguir conservando unos caminos en los que solo se practicaban parcheos y que traían como consecuencia un estrangulamiento de la economía ¹⁶.

Fernández Mesa realiza un análisis de la red caminera, elaborando un informe muy negativo. Busca modelos extranjeros, no siempre viables. Para él lo mejor es el modelo de la calzada romana y una red orgánica para aumentar su efectividad ¹⁷.

8. MADRAZO, S., *El sistema de...*, pp. 18 y 67.

9. MENÉNDEZ PIDAL, G., *Caminos en la historia de España*, Madrid, 1951, p. 8.

10. MADRAZO, S., *El sistema de...*, p. 67.

11. MENÉNDEZ PIDAL, G., *Caminos en la...*, pp. 8 y 115.

12. ANES, G., «El Antiguo Régimen. Los Borbones». *Historia de España*, t. IV, p. 220.

LÓPEZ GONZÁLEZ, J.J., *Historia de España...*, t. X-1, p. 320.

RINGROSE, D.R., *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, 1972, p. 17.

13. MADRAZO, S., *El sistema de...*, p. 201.

14. Cita de Urtúriz recogida por MENÉNDEZ PIDAL, G., *Caminos en la...*, pp. 116 y ss.

15. MADRAZO, S., *El sistema de...*, pp. 14, 85, 94, 95, 183, 201 y 220.

16. *Ibidem*, pp. 183 y 198.

17. MENÉNDEZ PIDAL, G., *Caminos en la...*, pp. 116-118.

Las primeras carreteras en Navarra se construyen durante el reinado de Fernando VI, así como diversas rutas importantes, como el puerto de Guadarrama y el de El León. Además se realiza una legislación como la de 1749 que regulaba la señalización...¹⁸. Hay otros ejemplos de bases legislativas y financieras de la red entre 1761 y 1794¹⁹, pero se alejan de nuestro campo a análisis.

El marqués de la Ensenada es quien ejecuta los proyectos y emprende una serie de trabajos importantísimos, como los ya mencionados del Puerto de Guadarrama para facilitar la comunicación entre las dos Castillas, el de Reinosa a Santander y entre otros los del País Vasco, Cataluña y Navarra²⁰.

Ya en Navarra hay dos características destacables: por un lado, según las guías de los siglos XVI-XVIII, parte de la provincia quedaba incomunicada en numerosas ocasiones, y por otro, en parte de la red viaria navarra se utilizaba el caballo como medio de transporte mientras en el resto de España se preferían mulas, machos y asnos²¹.

En época de Felipe II, con motivo de la llegada de su tercera esposa, Isabel de Valois, se mejora el mal estado de los caminos. Madrazo en su obra recoge la declaración del rey: «Ya se lo dije (al virrey de Navarra) de palabra que hiciese aderezar los caminos y poner en la mejor orden que pudiese los pueblos como cierto habría hecho y hará»²².

El inicio espectacular de las realizaciones se produce en el siglo XVIII con el virrey Juan de Gages²³. Junto a Mira en Cataluña son los dos grandes nombres propios de la caminería española en este período²⁴.

El desarrollo de las comunicaciones en Navarra vino dado sobre todo por el comercio y la producción²⁵; la construcción de nuevos caminos y carreteras se fomentó por la necesidad de importación y exportación de productos. No va a ser tan fácil la realización de estas obras, que se van a encontrar con la oposición en unos casos de algunos eclesiásticos y en otros de las autoridades navarras.

A principios de 1751 ya encontramos al conde de Gages dirigiendo la realización de los caminos promovidos por el rey, cuyos objetivos eran conseguir una utilidad pública y el beneficio de agricultores y comerciantes, favoreciendo el intercambio. Navarra se incluía dentro de los planes camineros con las órdenes expedidas en 1-IX-1750 y las posteriores de 31-III y 6-V-1751, por el marqués de la Ensenada, por las que se debían iniciar la composición de los caminos reales. Las resoluciones del rey son muy claras en esto y el conde de Gages no desaprovecha el visto bueno real²⁶.

18. *Ibidem*, pp. 117-118.

ANES, G., *Historia de...*, p. 220.

19. MADRAZO, S., *El sistema de...*, pp. 162-163.

20. REGLA, J., «El siglo XVIII». *Historia de la cultura en España*. Barcelona, 1957, p. 77.

21. MADRAZO, S., *El sistema de...*, pp. 36 y 395.

22. *Ibidem*, p. 64.

23. Entre los virreyes de Navarra figura en un lugar destacado Juan Bentura Dumont, conde de Gages, que llegó a Pamplona el 6 de mayo de 1749. Nació en la ciudad de Mons (Bélgica), sirviendo desde muy joven en la guardia valona durante el reinado de Felipe V y participó en numerosas batallas. Su virreinato en Navarra duró 4 años, y si no fue un hombre muy querido sí que fue respetado. Su obra principal fue el arreglo de los caminos reales y la construcción de una carretera de Pamplona con Tudela y otras.

En 1752 recuperó algunas villas como Los Arcos, El Busto, Torres, Sansol y Armañanzas que en 1463 fueron secesionadas de Navarra e incorporadas a Castilla. Murió el 31 de enero de 1753, de avanzada edad y aquejado por la gota.

24. MADRAZO, S., *El sistema de...*, p. 66.

25. GALLEGU, J.A., *Historia contemporánea de Navarra*, Pamplona, 1982, p. 38.

26. 1751, febrero, 12. Pamplona. Palacio. Carta del conde de Gages al obispo de Pamplona. A.G.S./S.S.M. (Secretaría y Superintendencia de Hacienda). Leg. 290.

1751, mayo, 20. Pamplona. Carta al obispo de Tarazona y el deán de Tudela. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, mayo, 26. (S.L.). Carta del conde de Gages al marqués de la Ensenada. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

Durante el tiempo en que se suspendían las labores de los caminos, tres ingenieros llamados subalternos, se ocupaban de realizar un plano de lo que se iba a ejecutar posteriormente, que se enviaba al marqués de la Ensenada para que viese la evolución de los trabajos y los nuevos proyectos. El ingeniero director del proyecto en 1751 era Gerónimo Marqueli, que además se ocupaba de las obras de la ciudadela y del arsenal²⁷. Posteriormente se hará cargo de la apertura del camino carretero el ingeniero Felipe Crame²⁸.

La red viaria navarra no desmerece de la del País Vasco, y desde que se inició la realización de los caminos pavimentados hasta el siglo XIX, se produce una intensa transformación²⁹. Al dejar la iniciativa en manos de directores y facultativos, los caminos oscilan entre los 7 y 12 m entre fosas, en caminos provinciales, dimensiones que mantienen los navarros; en tramos nacionales se llegaron a los 20 m; las carreteras reales tienen una anchura entre 9 y 18 m. Para evitar la ostentación de estas medidas se sugiere que se realicen obras de acuerdo a las necesidades reales³⁰. Desde 1750 se intenta hacer unos pavimentos que conjuguen la duración y buen estado del firme con la comodidad y economía³¹.

Los navarros en la construcción de sus carreteras adoptan el sistema recogido por Madrazo y otros autores, aunque con variantes: «El firme del camino exigía una explanación en cuyos laterales se colocaban dos líneas paralelas de piedras maestras (...). Sobre la caja abierta se disponía un cimientado de piedras sentadas sobre sus caras mayores (...). Esta primera capa la formaban introduciendo en los requicios otra tongada de piedras en forma de cuña y tierra ligera (...). Sobre esta fundación se extendía el resto del firme (...). Había de tenerse cuidado en los desagües de los márgenes (...). El camino se levantaba unos 27 cm. más que las orillas»³².

Los ingenieros del siglo XVIII buscan el trazado más corto, siempre que sea posible (los reglamentos recomendaban la línea recta sobre todo en zonas poco accidentadas). El propio conde Gages sigue el camino viejo (considerándolo una reparación y no construcción aunque prácticamente lo sea, siempre que no encuentre inconvenientes como pantanos, inundaciones, subidas... o sean impracticables en invierno, lo que remedió suavizando las alturas y cortando en líneas rectas los rodeos, en algunos casos; construyendo alcantarillas y puentes para el paso de agua o ampliando el ancho de la zanja a cada lado; el material de cubrición era el cascajo que se encontraba a mano³³. El trabajar sobre terrenos accidentados variaba el sistema de trabajo³⁴. Cuando se realizaban obras tocando piedra labrada se daba como recompensa parte de ese camino por el que se realizaban los trabajos, con gran ventaja para sus dueños³⁵.

En 1750 los pueblos afectados habían costado la que Madrid consideró la primera carretera navarra, la de la Ribera. Esta seguía el «Camino Viejo». Iba desde Pamplona (Puerta de San Nicolás) pasaba por Tafalla, Olite y llegaba hasta Valtierra donde se dividía en dos ramales, el que iba hacia Aragón por Tudela y el que iba a Castilla por Barca de Castejón. Es un eje que se va imponiendo, desde Madrid a

27. 1751, julio, 1. Pamplona. Carta del conde de Gages al marqués de la Ensenada. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

28. (1765). Carta de Pedro José Mendieta de Berganza al rey A.G.S./S.S.M. Leg. 290.

29. MADRAZO, S., *El sistema de...*, p. 259.

30. *Ibidem*, p. 186. RINGROSE, D.R., *Los transportes...*, p. 17.

31. MADRAZO, S., *El sistema de...*, pp. 194-195.

32. *Ibidem*, pp. 194-196. RINGROSE, D.R., *Los transportes...*, p. 34. LÓPEZ GONZÁLEZ, J.J., *Historia de España...*, p. 322.

33. MADRAZO, S., *El sistema de...*, p. 187. 1751, julio, 1. Pamplona. Carta del conde de Gages al marqués de la Ensenada. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

34. MADRAZO, S., *El sistema de...*, p. 195.

35. 1751, julio, 1. Pamplona. Palacio. Carta del conde de Gages al marqués de la Ensenada. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

Pamplona. Pero el objetivo de Gages era llegar desde la capital navarra hasta los límites de Aragón y Castilla. Según Clavería se construyeron 20 leguas ³⁶.

Los esfuerzos no continuaron hasta 1784, cuando se empezó a construir la carretera de Pamplona a Tolosa por Irurzun y Lecumberri, aunque Clavería atribuye esta construcción también a Gages. En 1797 la Diputación comenzó las obras del camino de la capital a Estella y la de Noain a Sangüesa, a la vez que los vecinos de Artajona abrían una rama que se unía con la de la Ribera en el Carrascal, proceso que quedó paralizado por los acontecimientos del período ³⁷.

El conde de Gages ordena trabajar en los caminos a todos los vecinos sin distinción; consideraba que todos debían colaborar en la elaboración del camino que era intransitable y así informó en octubre de 1750 y 1 de noviembre a Ensenada ³⁸. Esto se entiende por el escaso dinero que aportaba la administración a la obra.

La Diputación Navarra insiste en lo gravoso que era para los ciudadanos del Reino el trabajo obligatorio en la reparación de caminos ³⁹, quejas que no fueron aceptadas por Gages ante las consecuencias negativas que podía acarrear la suspensión de los trabajos ⁴⁰. La división del trabajo entre muchos evitaría el desembolso de elevadas cantidades de dinero. En todo caso sugiere que el cobro lo hiciese la Diputación y su vínculo así como la inversión del dinero que pertenece al Real erario en el arreglo de caminos, aunque no hubiese precedentes, utiliza la excusa de que así se realizaban las obras en el resto del mundo, pues sino los gastos serían inabarcables ⁴¹. Con Carlos II, algunos proyectos no llegaron a concluir por ese motivo, como la carretera entre Madrid y Andalucía, Cataluña y Valencia, etc.

Desde antiguo en España se había recurrido a la prestación personal para construir los caminos, y eso mismo sucedía en Navarra. Se utilizaban la sextafería, las peonadas y zafras, así como la prestación real. Estas prácticas exigieron un trabajo que incidía de modo gravoso en los más pobres, afectando a sus recursos, fatigando a sus ganados y en la posterior dedicación a las faenas agrícolas. Esta situación de trabajar sin percibir jornal en ocasiones provocó quejas y altercados ⁴².

El conde de Gages dispuso que un tercio de los vecinos y de sus bagajes se ocupasen alternativamente de la construcción del ensanche y reparo de los caminos públicos, manteniéndose a sus propias expensas y con sus propios materiales; ante algunas quejas determinó que los útiles fuesen de los fondos vecinales, además se distribuía diariamente dos libras de pan y un azumbre de vino. El virrey eligió

36. 1751, febrero, 12. Pamplona. Palacio. Carta del conde de Gages al obispo de Pamplona. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, julio, Pamplona. Carta del conde de Gages al marqués de la Ensenada. A.G.S./S.S.H. Leg. 290. MADRAZO, S., *El sistema de...*, p. 49.

GALLEGO, J.A., *Historia contemporánea...*, p. 38.

CLAVERÍA, C., *Historia del Reino de Navarra*, Pamplona, 1971, p. 393.

37. *Ibidem*, p. 393.

GALLEGO, J.A., *Historia contemporánea...*, pp. 38-39.

38. 1751, febrero, 12. Pamplona. Palacio. Carta del conde de Gages al obispo de Pamplona. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, abril, 28. Pamplona. Carta del conde de Gages al marqués de la Ensenada. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, mayo, 20. Pamplona. Carta al obispo de Tarazona y deán de Tudela. A.G.S. Leg. 290.

39. 1751, abril, 21. Pamplona. Carta de la Diputación del Reino de Navarra al conde de Gages. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

40. 1751, abril, 28. Pamplona. Palacio. Carta del conde de Gages a la Diputación de Navarra. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

41. 1751, abril, 28. Pamplona. Carta del conde de Gages al marqués de la Ensenada. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

(S.F.). Informe de la Diputación de Navarra. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, mayo, 16. Aranjuez. Carta a la Diputación de Navarra. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

42. ANES, G., *Historia de España*, p. 224.

MADRAZO, S., *El sistema de...*, pp. 203 y 340.

diciembre para las obras, cuando las labores del campo eran prácticamente nulas, cuando estas se reanudasen se suspenderían las obras camineras. Para argumentar contra la Diputación alegaba que en la Ribera había mucha gente para trabajar, grandes caudales y era menos duro el trabajo. Se acogió también a las antiguas leyes y ordenanzas por las que siempre fueron financiadas este tipo de obras por las rentas vecinales y trabajo comunitario ⁴³.

Las obras comenzaron en septiembre, con el sistema de un tercio de vecinos, cesando en marzo por la obligación que tenía cada vecino, debiendo ir una vez por semana. Se retomó el trabajo a finales de abril o primeros de mayo, según los lugares, hasta S. Juan. Las labores finalizaban hacia el 15 de julio o incluso agosto, sugiriéndose el trabajo en los caminos hasta la vendimia por estar desocupados. Una vez concluida la siembra, se volvería a emprender la obra para finalizarla en primavera, llegando a los límites de Aragón y Castilla ⁴⁴.

La obligación era para todos, pues incluso Manuel Espeleta, diputado regio tuvo que contribuir con un peón cuando se llegó al valle de Olza, donde él vivía ⁴⁵. La diferencia con el País Vasco es que allí se gravaban determinados productos ⁴⁶.

La Diputación protesta continuamente y pide una convocatoria a Cortes para poder reclamar los procedimientos del conde de Gages, sobre todo con la gente de escasos recursos, sugiriendo la paralización de las obras mientras se convocaban las Cortes. El conde de Gages no está de acuerdo con la invitación de suspender las obras, piensa que estas deben seguir y que la Diputación debe adelantar el dinero necesario para no interrumpirlas ⁴⁷.

El rey se negará a la petición de convocatoria a Cortes por no encontrar motivos suficientes para ello, ya que el sistema empleado era el que tradicionalmente se había empleado en Navarra para ese tipo de trabajos, además de no tener dinero para sustituirlo ⁴⁸. Pese a todo se procuraría tomar medidas para atender los gastos ocasionados por las obras, siempre en la medida de lo posible ⁴⁹.

Desde 1751 surgen problemas con algunos miembros de la Iglesia, que tampoco querían contribuir a sus turnos o a los gastos ocasionados.

En Labiano, Fausto Luis Redín y Bentura Iribarren, que eran religiosos, no querían contribuir con las labores, teniendo dos casas vecinales. No se admiten esas negativas cuando ambos disfrutaban de todas las ventajas del concejo, participando el primero de ellos en las labores del mismo. Se dice que no se encontraban exentos por su fuero y que debían contribuir a aquello de lo que disfrutaban. Se ordena al obispo de Pamplona que tome medidas para que estos efectuasen su parte del trabajo. El

43. 1751, abril, 25. Pamplona. Carta de la Diputación de Navarra al rey. A.G.S./S.S.H. Leg. 290. (S.F.). Informe de la Diputación de Navarra. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, mayo, 6. Aranjuez. Carta a la Diputación de Navarra. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

44. 1751, abril, 28. Pamplona. Carta del conde de Gages al marqués de la Ensenada. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, mayo, 26. Carta del conde de Gages al marqués de la Ensenada. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, julio, 1. Carta del conde de Gages al marqués de la Ensenada. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

(S.F.). Carta del conde de Gages. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

45. *Ibidem*.

46. (1753), octubre. Carta de Pedro José Mendieta de Berganza al rey. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

47. CLAVERÍA, C., *Historia del reino...*, p. 293.

1751, abril, 25. Pamplona. Carta de la Diputación de Navarra al rey. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, abril, 28. Pamplona. Carta del conde de Gages al marqués de la Ensenada. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

48. 1751, mayo, 6. Aranjuez. Carta a Tomás Pinto Miguel. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, mayo, 6. Aranjuez. Carta del marqués de la Ensenada a los señores de la Diputación del reino de Navarra. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

49. 1751, mayo, 6. Aranjuez. Carta del marqués de la Ensenada al conde de Gages. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, agosto, 28. Carta de Tomás Pinto Miguel al marqués de la Ensenada. A.G.S./S.S.H. Leg. 290. (S.F.). Informe de la Diputación del Reino de Navarra. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

obispo toma las medidas oportunas para que se cumplan las obligaciones amenazando con la excomunión en caso contrario, pero podrían encargárselo a peones ⁵⁰.

Se justifica el trabajo y contribución de los eclesiásticos porque la utilidad pública estaba por encima de cualquier privilegio o merced y sería un acto muy positivo para sus principios cristianos. En caso de resistencias el obispo se ofrecía a enviar los despachos necesarios para obligar a los eclesiásticos a contribuir. La oposición de alguno de ellos va a ser estudiada por el marqués de la Ensenada y ordena al obispo gobernador del Consejo que ponga remedio a la situación ⁵¹.

Los obispos de Pamplona, Tarazona y el deán de Tudela se oponen a la contribución de los eclesiásticos a la composición de los caminos públicos y mandan a sus súbditos que no acudan a los trabajos, repercutiendo según Gages en el pueblo que era quien debía ir a trabajar ⁵².

La obligación de los eclesiásticos de trabajar se intenta reducir a causa contenciosa, basándose en que los eclesiásticos de Tafalla encontraron una sentencia antigua en su archivo por la que quedaban exentos de contribución a obras públicas. Los argumentos no son válidos para el rey ni para el fiscal real, aunque se querían evitar los recursos y apelaciones de los eclesiásticos ⁵³.

El 17 de agosto el rey mandó una orden al obispo de Pamplona para que concluyese inmediatamente el litigio. Ya se esperaba una resolución favorable al rey por la conveniencia de ejecutar sin dilación las obras proyectadas ⁵⁴, y así fue, pero hay que aclarar que sólo parte de la Iglesia tenía esta postura.

Posteriormente, hay una petición de realización de un camino de Bilbao a Burgos por Vitoria. Gages declara que si así se hacía él ejecutaría una obra que uniese Pamplona con Vitoria. También se plantea el camino desde Tolosa hacia Navarra que en este momento costaría 60.496 reales en la parte guipuzcoana y disminuiría el aislamiento que se producía en múltiples ocasiones por la nieve, pero el proyecto no se ejecuta hasta después ⁵⁵.

50. 1751, febrero, 12. Pamplona. Palacio. El conde de Gages al obispo de Pamplona. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, febrero, 13. Pamplona. Carta del capitán Gaspar, obispo de Pamplona al conde de Gages. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, febrero, 15. Pamplona. Orden de Gaspar Miranda y Argaiz obispo, del obispado del consejo del rey. A.G.S./S.S.H.

51. 1751, abril, 28. Pamplona. Carta del conde de Gages al marqués de la Ensenada. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, abril, 22. Pamplona. Carta de Gaspar obispo de Pamplona a los justicias y Regimiento de Tafalla. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, mayo, 28. Pamplona. Carta al obispo de Tarazona y deán de Tudela. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, mayo, 28. Aranjuez. Carta del marqués de la Ensenada al obispo gobernador del Consejo. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

52. 1751, julio, 1. Pamplona. Carta del conde de Gages al marqués de la Ensenada. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, mayo, 28. Pamplona. Carta del conde de Gages al marqués de la Ensenada. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

53. 1751, junio, 15. Madrid. Carta del obispo Francisco. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, junio, 30. Pamplona. El obispo de Pamplona al marqués de la Ensenada. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, agosto, 10. Madrid. Carta del obispo Francisco. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, julio, 7. Buen Retiro (Madrid). Al obispo gobernador del Consejo. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, junio, 17. Aranjuez. Carta al obispo de Pamplona. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

54. 1751, septiembre, 5. Lesaca. Carta del obispo de Pamplona al marqués de la Ensenada. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1751, agosto, 17. Madrid. Carta del conde de Gages al obispo de Pamplona. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

55. (1752). Informe sobre la conveniencia de realizar un camino de Bilbao a Burgos. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1752, noviembre, 14. Madrid. Informe. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

1753, julio, 4. San Sebastián. Manuel Ignacio de Aguirre al marqués de la Ensenada. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

De haberlo hecho, se hubiera favorecido el comercio: tanto la exportación agrícola, como la importación de productos de las colonias, en vez de introducirlos de Francia por Vera, como se venía haciendo⁵⁶. En lugar de ese proyecto de vía por Vitoria se realizó otro de Castilla a Bilbao por la Peña de Orduña, excluyendo así a Navarra del circuito e influencia comercial que podía ejercer.

BND

1752, octubre, 17. Vitoria. Carta de Andrés de Lezama al marqués de la Ensenada. A.G.S./S.S.H. Leg. 290.

56. MADRAZO, S., *El sistema de...*, p. 257.