

# Las Cortes de 1794-1797: una asamblea preocupada por las comunicaciones

TERESA MELCHOR MORAL

Las Cortes de 1794 a 1797 fueron una asamblea determinada esencialmente por la guerra contra Francia. Los problemas derivados de la contienda, que tanto afectó a Navarra sobre todo en su mitad norte, centraron los debates y las cuestiones del parlamento navarro, como por otra parte es lógico. El reclutamiento de tropas, la fortificación de las murallas de Pamplona<sup>1</sup> y cuestiones de defensa en general eran lo primordial en aquellos días y todo lo demás pasaba a un segundo plano. Pero como dice Rodríguez Garraza «las cortes se reunieron en 1794 con el objeto principal de atender a la guerra contra Francia, pero aquella terminó en agosto de 1795 y las Cortes continuaron hasta bien entrado el año 1797»<sup>2</sup>. El enfrentamiento con Francia no monopolizó la labor de la asamblea, la vida continuaba mal que bien en el viejo Reino y reclamaba la atención de sus Cortes Generales.

Era el caso de las vías de comunicación, imprescindible y, si cabía, más entonces por las necesidades del transporte militar. Además, desde las Cortes anteriores quedaba pendiente de aprobación la ley de reparación de caminos, incluyendo los nuevos de Sangüesa y de Logroño<sup>3</sup>, así como la legitimación de los logros obtenidos para el Reino en la Real Cédula de septiembre de 1783 y de los nuevos expedientes para la financiación de las obras, reparaciones y mantenimiento de caminos.

Se pueden distinguir dos partes fundamentales en la dedicación a las comunidades durante las Cortes de 1794-1797:

1. Consecuencias de la guerra de la Convención en las comunicaciones.
2. Debates y nueva legislación: la ley XLVII.

## 1. Consecuencias de la Guerra de la Convención en las comunicaciones

El efecto más tangible era la necesidad de reducir al mínimo el presupuesto dedicado a caminos. El 30 de agosto de 1794 se acordó suspender las obras, el sueldo del Director de Caminos Sr. Ochandategui y disminuir el del tesorero del expediente de caminos D. Sebastián Sáenz de Manjarrés, argumentando que también disminuía su trabajo<sup>4</sup>, y también el de todos los demás oficiales. Incluso se pretendía paralizar

1. AGN, Act. Cort. T. 13, fol. 224, 227.

2. RODRÍGUEZ GARRAZA, R.: *Navarra de Reino a Provincia*. Pamplona, 1968, pág. 16.

3. AGN, Act. Cort. T. 13, fol. 39.

4. AGN, Act. Cort. T. 13, fol. 243.

las obras del puente de Caparroso en caso de que estuviera en condiciones de atravesarse sin peligro<sup>5</sup>.

Al fin se adoptaron medidas menos drásticas al comprometerse Ochandategui a acabar lo más urgente del puente de Caparroso asegurando el paso con el dinero enviado el mes anterior y con el que había depositado la villa<sup>6</sup>. Los salarios de Ochandategui y Manjarrés no se reducirían hasta el año siguiente<sup>7</sup>. Asimismo se requería a D. Santos Angel de Ochandategui para que dispusiera todas las cuentas de la dirección de caminos en el tiempo en que estuvo a su cargo y que informase de las obras que estaban pendientes de realización: el puente de Caparroso y el camino real contiguo a éste<sup>8</sup>. Ochandategui debía entenderse con el Sr. Ezpeleta, miembro de la comisión nombrada en Cortes para firmar las libranzas de caminos e informar al Reino de estas actividades<sup>9</sup>.

El puente de Caparroso sigue estando presente en las sesiones de Corte bien por necesidad de fianzas, libranzas<sup>10</sup> para su total edificación o sucesivas reconstrucciones o a causa del peaje. Es D. Santos Angel de Ochandategui la persona que siempre será requerida para todas las obras y en este período de Cortes y de guerra, casi siempre con carácter de urgencia.

Durante la guerra fueron frecuentes los problemas a causa de los peajes, las cadenas y la resistencia de algunos convoyes y caravanas con transporte de cuenta de la Real Hacienda o de los ejércitos reales o incluso particulares, o abonar el justo pago. Hay varios ejemplos de ello:

– *En el puente de Caparroso*. Su arrendador, un tal Donato Serrano, presentó su correspondiente carta al Congreso, a través de los señores Ochandategui y Ezpeleta, en la que expresaba los perjuicios que había sufrido en el arriendo debido a la imposibilidad de cobrar a los que pasaban con efectos de al Real Hacienda, cuyos derechos hubieran ascendido a 12.332 reales 15 maravedís. El arrendador se conformaba con 3.765 reales «rebajándoseles por parte del Ilustrísimo Reyno».

El Reino resolvió admitir la solicitud, aunque para situaciones futuras similares se ordenaba a D. Joaquín de Ezpeleta que se informase sobre los peajes y pontajes de otras provincias y de lo que pagaban las tropas y conductores de efectos con real orden. Todo ello podría servir de modelo o punto de referencia en caso de tener que hacer representaciones por conflictos de estas características<sup>11</sup>.

El 28 de marzo de 1795 otro cobrador del puente de Caparroso, Mario Maquirriain, volvió a quejarse. Unas 60 personas de la villa de Cárcar habían pasado con sus caballerías cargadas de esparto sin pagar el pontazgo y rompiendo el candado. El cobrador pedía que el peso de la ley cayese sobre los de Cárcar y se aplicasen los medios para que algo así no volviera a ocurrir. En consecuencia la Asamblea acordó que la Real Corte determinara el castigo oportuno y para evitar este tipo de excesos se decidió enviar un oficio al general en jefe, incluyéndole la Real Orden de 13 de julio de 1785 y así concediera soldados para que apoyasen la labor del cobrador en el puente.

«...nadie pase sin abonar el pontazgo, solo se exceptúan las tropas de S.M. cuando baian de faccion u oficio y las personas eximidas por la Diputación...»

5. AGN, Act. Cort. T. 13, fol. 243, 244.

6. AGN, Act. Cort. T. 13, fol. 247.

7. AGN, Act. Cort. T. 13, fol. 357-358.

8. AGN, Act. Cort. T. 13, fol. 262.

9. AGN, Act. Cort. T. 13, fol. 88 y 240.

10. AGN, Act. Cort. T. 14, fol. 54, 56, 60, 67.

11. AGN, Act. Cort. T. 14, fol. 76 y 77.

El Virrey no tuvo ningún inconveniente en aceptar la petición <sup>12</sup>.

No se hicieron esperar las quejas del comandante general, marqués de Casa Cagigal y también del duque de la Alcudia por la detención que sufrían los carros que transportaban enfermos y brigadas cuando no debían abonar peaje alguno por ir en comisión de real servicio. El Reino se mantuvo firme y no cedió ni un maravedí apoyándose en la voluntad de S.M.

Todavía el 29 de mayo de 1795, se presentó a la Asamblea una carta del duque de la Alcudia sobre la misma cuestión y se acordó que, según real determinación, y para que no sufrieran deterioro puentes y caminos, considerando además el daño que causaban estas disputas y así evitar todos estos males, que los encargados del portazgo y pontazgos tomaran nota de todos los carros que pasaran en estas condiciones y que la hicieran firmar por el jefe de la expedición. Después la presentarían al Intendente del ejército para que realizara los pagos convenientes <sup>13</sup>.

A pesar de estos acuerdos continuaron los problemas, así el 11 de agosto de 1795 el cobrador del peaje de la villa de Valtierra se quejaba de la imposibilidad de cobrar a las brigadas y carros de la Real Hacienda, por lo que había pasado oficio al Sr. Intendente <sup>14</sup>.

En los últimos días del mes de julio se produjo un suceso curioso en relación a este tema del pago de pontajes: un carretero aragonés para evitar pagar el peaje del puente de Caparroso llegó a arrollar al cobrador y a los dos soldados que el Virrey había puesto para prestar apoyo al primero. Naturalmente el asunto llegó a la Corte Mayor <sup>15</sup>.

Dos días antes de firmarse la paz con Francia (3, agosto, 1795) a punto estuvieron de ser reclutados los obreros que estaban trabajando en el puente de Caparroso. Finalmente no fue necesario al terminar la guerra <sup>16</sup>.

Destrozos y daños diversos en puentes y caminos fueron consecuencia natural de la guerra, la mayoría de ellos causados por el ejército español para obstaculizar el avance enemigo. No sorprende, por tanto, el cálculo de «obras necesarias para la reedificación de puentes y trozos de caminos cortados» en el camino de Guipúzcoa que Ochandategui presentó en 1797 <sup>17</sup> y memoriales de diversos lugares y pueblos con estos motivos <sup>18</sup>. Son buen ejemplo los memoriales de los lugares de Urrizola e Izurdiaga, los daños que sufrieron el puente nuevo del barranco de Azpíroz, los del puente de Sta. Engracia en Pamplona y el puente de piedra de Berrizaun sobre el río Bidasoa en la villa de Yanci, entre otros.

## 2. Debates y nueva legislación: la ley XLVII

En la Instrucción General, la Diputación daba cuenta de su actuación desde las Cortes anteriores, de cómo había aplicado la última normativa sobre caminos con resultados, a su juicio, satisfactorios. Se había llevado a cabo una buena administración de los expedientes (Real Cédula de 1784) <sup>19</sup>, negoció con los pueblos la posibilidad de subrogar el expediente del vino en otros, en el caso de que conviniera, y estableció nuevos impuestos que, sin lesionar los fueros y siendo lo menos gravosos

12. AGN, Act. Cort. T. 14, fol. 129.

13. AGN, Act. Cort. T. 14, fol. 188, 189.

14. AGN, Act. Cort. T. 14, fol. 300.

15. AGN, Act. Cort. T. 14, fol. 219, 225, 235.

16. AGN, Act. Cort. T. 14, fol. 287, 294.

17. AGN, Caminos, leg. 4, cap. 36, 28, 41.

18. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 135.

19. AGN, Act. Cort. T. 13, fol. 21.

posible, permitieran realizar el gigantesco proyecto de construcción de caminos, como ya se había financiado el camino de Guipúzcoa y la reparación del de la Ribera<sup>20</sup>.

Por otra parte, la Diputación, antes de que la asamblea se introdujera en los debates, daba constancia de los contrafueros referentes al dueño territorial de Murillo de las Limas cuyos decretos no se admitieron en las anteriores Cortes<sup>21</sup> y de aquellos otros causados desde las últimas Cortes en relación con portazgos, pontazgos, barcajes, etc.<sup>22</sup>.

– *Debates en Cortes*

El núcleo de las discusiones sobre las vías de comunicación del Reino no se iba a centrar en las consecuencias de la guerra, hecho puntual al fin y al cabo, sino que el debate debía centrarse en la elaboración y aprobación de una nueva ley de caminos que recogiese todo lo adelantado en esta materia y le proporcionase una validez legal.

El 9 de febrero de 1795 ya se ordenó que los síndicos registraran todo lo referente a caminos en los libros de la última Diputación<sup>23</sup> e informasen a la asamblea sobre este tema. Asimismo el 25 del mismo mes se decidió que los síndicos formasen una instrucción de todo lo ocurrido desde las anteriores Cortes y le dieran a conocer a los vocales. Era la primera vez que se hacía notar la importancia de tratar «el grave asunto de caminos», de la construcción del de la Provincia y otros nuevos, la conservación del antiguo, etc.<sup>24</sup>. En relación a esto, es necesario tener presente una Real Orden de 4 de agosto de 1794. En ella se aprobaba el arancel de peajes para los caminos de Navarra y en particular para la construcción de los nuevos de Logroño y de Sangüesa, vías por las que el monarca manifestaba un claro interés<sup>25</sup>.

Se mantenían los expedientes establecidos por la Real Cédula de 1793 para facilitar la construcción de nuevos caminos como el de Logroño y Sangüesa y la conservación de los ya existentes hasta que el Reino encontrara los oportunos. En el caso de pedirse ley para la sanción de los expedientes que propusiera la Diputación, se deberían buscar las expresiones necesarias para preservar los derechos del Reino<sup>26</sup>.

A finales de abril y comienzos de mayo del año 1795, antes de que se firmase la paz con Francia, se empezaron a aprobar diversas normas y medidas que más tarde alcanzarían el rango de ley. Por ejemplo, se acordó en la asamblea que las repúblicas por cuyo territorio jurisdiccional pasasen los caminos deberían ceder los territorios necesarios, y si se tuvieran que ocupar parcelas o solares de propiedad privada, debían indemnizar al dueño después de una justa tasación de su valor<sup>27</sup>. Los caminos de travesía debían depender del Reino como los demás, sin embargo no se aceptó la propuesta de que corrieran de cuenta de los fondos de caminos los trozos que pasaban por el «casco de las poblaciones, incluso las calles públicas»<sup>28</sup>. Debían estimarse por peritos los tramos que atravesaran los cascos urbanos, y entre todos los vecinos,

20. AGN, Act. Cort. T. 13, fol. 21, 25.

21. AGN, Act. Cort. T. 13, fol. 39, 41.

MELCHOR MORAL, M.ª T.: *Centralismo y autonomía: la construcción de caminos carretiles en Navarra, 1750-1784*. Príncipe de Viana, 1985, n.º 176, pp. 797-815.

22. AGN, Act. Cort. T. 13, fol. 45.

23. AGN, Act. Cort. T. 14, fol. 55, 56.

24. AGN, Act. Cort. T. 14, fol. 75.

25. AGN, Caminos, leg. 4, cap. 26.

26. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 153, 154.

27. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 154.

28. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 156, 157, 160.

proporcionalmente, se pagaría el importe, corriendo de esa manera a cargo de cada pueblo en particular la construcción de calles interiores por donde fuera el camino<sup>29</sup>.

– *Itinerarios de los nuevos caminos:*

Punto importante del debate fue la elección de las rutas que debían seguir los nuevos caminos de Logroño y Sangüesa, cuya construcción aprobaba la ley<sup>30</sup>.

*Carretera de Sangüesa:* Se adoptó la ruta diseñada por D. Santos Angel de Ochandategui y que ya expuso en una declaración de 1780<sup>31</sup> que se pidió por ley en las Cortes anteriores pero no llegó a alcanzar este rango, como ya es conocido.

Itinerario.–De Pamplona por el camino antiguo de la Ribera hasta las proximidades del lugar de Noain, de allí a la villa de Monreal y, por el puente de Jesús, a Sangüesa<sup>32</sup>. Un tal Sr. Echalaz protestó la resolución proponiendo la ruta de Urroz por que «se utilizaría maior parte del Reino»<sup>33</sup>.

*Carretera de Logroño:* Se adoptó la ruta levantada por los peritos Arzadun y Angos. Desde Pamplona a Puente la Reina, Mañeru, Cirauqui, Estella, Los Arcos, Viana eran el itinerario<sup>34</sup>. Aun que en el plan de Arzadun y Los Arcos la vereda pasaba por la misma ciudad de Estella, se decidió dejar este rumbo desde el término de Villatuerta y por la parte «interior» hacia Nobeleta e Irache, haciéndose un puente para el paso del Ega<sup>35</sup>. A la altura de Cirauqui se expusieron también dos posibilidades que se dejaban a la elección de la Diputación teniendo en cuenta la opinión de la villa y los costes<sup>36</sup>.

La elección de la ruta de los peritos Arzadun y Angos ocasionó la protesta del síndico de Artajona porque en su opinión, dejaba de aprovecharse el trozo del camino real ya existente hasta el puerto del Carrascal y luego podía dirigirse por el término de Artajona a Mendigorriá, y así, según este síndico, el camino sería de menor coste<sup>37</sup>. No cabe duda de que este procurador defendía bien los intereses de sus representados.

No menos trascendente era el tema de los presupuestos de estos dos importantes caminos a cuya financiación los pueblos debían contribuir y asimismo tener bajo su responsabilidad los trozos de camino que pasaban por ellos para lo que el Consejo les debía dar el permiso correspondiente<sup>38</sup>.

Se calculó un presupuesto global de ambos proyectos de 600.000 pesos fuertes (8 de mayo de 1795), de a 4 pesetas cada uno; separadamente para el de Logroño se destinaban 437.731 pesos fuertes y lo restante para el de Sangüesa, todo según los proyectos y planos de Arzadun y Angos.

29. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 160.

30. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 157, 160, 164.

31. MELCHOR MORAL, M.<sup>a</sup> T.: *Construcción de caminos en Navarra, 1750-1784*. Memoria de Licenciatura, Univ de Navarra, 1984, pp. 131-132.

32. C. de Leyes, Tomo III, Vol. 2.º pp. 115-125.

33. AGN, Act. Cort. T. 14, fo. 157.

34. C. de Leyes, Tomo III, Vol. 2.º pág. 119.

35. AGN, Act. Cort. T. 14, fol. 160.

36. AGN, Act. Cort. T. 14, fol. 164.

37. AGN, Act. Cort. T. 14, fol. 154.

38. AGN, Act. Cort. T. 14, fol. 164.

*La Junta del Peaje:*

Con objeto de determinar y especificar el número de cadenas que debían fijarse en el Reino y de establecer los peajes necesarios, se votó en Cortes la formación de una junta o comisión de procuradores de los tres brazos que se dedicaran a esta cuestión.

Se eligió por el brazo eclesiástico a los abades de Irache y de Iranzu; por el brazo militar al Sr. Ezpeleta y al Sr. Azcona; y por el brazo de las universidades al Sr. Cortés y al Sr. Olondriz<sup>39</sup>. Los miembros de la junta, entre otras cosas, debían elaborar un plan de medios apropiados para la conservación de los caminos de travesía<sup>40</sup>.

El 12 de octubre, ya firmada la paz con Francia, la Junta para el arreglo del peaje presentó el papel que había elaborado y el Reino estuvo conforme en lo relativo al arancel del peaje<sup>41</sup>. Hubo una petición del marqués de Fontellas para su villa, a la que consideraba muy gravada por el peaje que sufrían sus frutos en Tudela, su única salida. Propuso que se variara el peaje para los vecinos de la villa, pero no fue aceptada esta propuesta<sup>42</sup>.

Aparte de la ley para la construcción de los nuevos caminos de Logroño y Sangüesa, las Cortes decidieron elaborar una instrucción especial para la Diputación que iba a ser la encargada de aplicar la ley y de construir las nuevas vías de comunicación. Así el 5 de mayo de 1795, se exponía ya esta intención de dejar una instrucción especial a la Diputación para que construyese después de finalizada la guerra<sup>43</sup> ya que ésta era el gran obstáculo. El 16 de octubre del mismo año, ya terminado el conflicto, se ordenaba que la Diputación comenzara y continuara los dos caminos a la vez empezando por el que quisiera, pero en el de Logroño se debía trabajar el doble por ser la distancia también doble. Este acuerdo no debía figurar en la ley sino en capítulo de la citada instrucción<sup>44</sup>. El mismo día de octubre se especificaba que «el Reyno opina que con la concesión del nuevo impuesto agregado a los demás expedientes, habrá suficiente...» para hacer los caminos y en el caso de que faltase lo supliría el propio Reino con las rentas del vínculo<sup>45</sup>.

El 20 de octubre se acordó, tras leer las razones de la Junta sobre el estado del vínculo y del ramo de caminos, que se levantase la ley con los acuerdos alcanzados y que la Diputación empezase las obras cuando quisiera pero habiendo conseguido el dinero preciso<sup>46</sup>. Durante estos días de finales de octubre, también se estuvo tratando en Cortes sobre el nombramiento del «cobrador del nuevo impuesto de caminos», ya que el Sr. Lasala había muerto. Aquel que fuera nombrado debía prestar fianzas a satisfacción del Reino como todos los cobradores de impuestos de cualquier ramo<sup>47</sup>. Al fin se nombró a D. Antonio Guebara con igual salario que el anterior<sup>48</sup>. También este nuevo funcionario tuvo dificultades diversas con las cuentas y los cobros de impuestos<sup>49</sup>.

39. AGN, Act. Cort. T. 14, fol. 164 y 165.
40. AGN, Act. Cort. T. 14, fol. 170.
41. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 35.
42. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 36.
43. AGN, Act. Cort. T. 14, fol. 157.
44. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 41.
45. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 41.
46. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 46.
47. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 42.
48. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 43.
49. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 100, 105, 119.

El 26 de octubre se produjo la aprobación del pedimento de ley sobre caminos suprimiendo dos capítulos y poniendo otro en su lugar<sup>50</sup> y quedando poco más o menos, como lo conocemos en los cuadernos de leyes<sup>51</sup>.

Ya en el año 1796 se produjeron dos discordias sobre el texto de la ley de caminos (19 y 20 de febrero) a causa de que en la ley se decía que «acabada la luición de los capitales se reservaba al rey acordar arbitrios para su mantenimiento», lo que se podría interpretar en perjuicio del Reino. Al fin se acordó que en la réplica se pediría que esta facultad real se alterase, debiéndose ceñir a lo arbitrado por la ley<sup>52</sup>. El Reino había acordado por otra parte, que el presupuesto más elevado para la construcción de caminos debía sujetarse a los 600.000 pesos fuertes ya mencionados, a pesar de que lo proyectado podía alcanzar con facilidad mayores costes<sup>53</sup>.

Poco más se debatió sobre la nueva normativa de comunicaciones. El 30 de abril de 1796 se dio por finalizada y bastante estudiada la cuestión de los caminos de travesía –aunque en el mes de junio se volvía sobre el tema y se autorizaba a la Diputación a solicitar por Real Cédula la misma intervención e independencia que ya consiguió en los caminos reales–<sup>54</sup> y de los puentes<sup>55</sup>. A primeros de mayo se dejó bien definido que la financiación de los caminos de comunicación de pueblo a pueblo, o sea comarcales, correría por cuenta de las rentas de éstos; si faltaban éstas, pues a expensas de los efectos vecinales; y no habiendo ni unas ni otras a cargo de los propios vecinos concejilmente. Diputación vigilaría la observancia de esta obligación y el Patrimonial debía visitar cada 3 años estos caminos<sup>56</sup>.

Otros asuntos ocuparon la atención del parlamento navarro en el tiempo que duró su reunión, temas y cuestiones de carácter más puntual que la ley y más propias de la labor de un poder ejecutivo, lo que ejemplifica con claridad que la división de poderes, naturalmente, no había influido en el sistema institucional de Navarra.

Entre estos temas se debe citar la construcción, reconstrucción y reparación de puentes. Destacan el de Caparros y el llamado de «Ponnueba», en Tafalla, pues reclamaban constantemente la entrega de libranzas que, en general, eran concedidas por las Cortes<sup>57</sup>. Otros puentes como el de Pueyo o el de Belascoain<sup>58</sup> demandaban también la atención de la asamblea. Como norma de actuación para la financiación de los puentes, se aceptó en las Cortes un informe sobre los puentes construidos y por construir que presentó el Sr. Ochandategui. En él se regulaba cuáles correrían por cuenta del Reino y en qué proporción colaborarían las repúblicas a su construcción<sup>59</sup>. También ocuparon a las Cortes las reparaciones ordinarias y urgentes de las carreteras ya existentes, en concreto de la Ribera, la Montaña y la de Guipúzcoa, de reciente construcción<sup>60</sup>, alcantarillas<sup>61</sup>, etc. La atención de las Cortes desciende hasta los detalles más pequeños como la limpieza de las zanjas<sup>62</sup>, los arrendamientos de puentes, cadenas, mesones, eligiendo el mejor postor<sup>63</sup>; para ello seguían un

50. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 46.

51. C. de Leyes, Tomo III, Vol. 2.º, ley XLVII.

52. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 93.

53. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 93.

54. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 158, 159.

55. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 131.

56. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 133.

57. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 18, 38, 88, 98, 163, 170, 193, 11.

58. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 47, 202.

59. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 49, 113, 114, 115. AGN, Caminos, leg. 4, cap. 29.

60. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 50, 63, 70, 78, 79, 192.

61. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 93.

62. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 76, 103.

63. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 120, 174.

sistema de subasta al que denominaban «remate de candela», y que se anunciaba fijando carteles en los pueblos de la comarca.

La dedicación al tema de las ventas y mesones es algo que dice mucho en favor de las últimas Cortes navarras del XVIII, pues supone una auténtica preocupación por el bienestar del viajero. Existen algunas obras que tratan sobre este tema en el ámbito nacional<sup>64</sup> y desde luego las referencias de los mesones y mesoneros de esta época no son precisamente buenas.

El Consejo de Castilla envió en junio de 1796 una instrucción para el establecimiento de posadas en los caminos reales, pero las Cortes navarras se habían adelantado tratando esta cuestión. Por ejemplo el 12 de octubre de 1795 se decidió que los mesones del Reino quedasen bajo la dirección de la Diputación «sin perjuicio de que los pueblos puedan hacer lo que quisieren con los suios»<sup>65</sup>. Los mesoneros navarros tenían la misma libertad que un particular para abastecerse ya fuera al por mayor o no, y seguían sujetos a pagar el impuesto del maravedí por almud de cebada que consumiesen para el expediente de caminos, aunque este impuesto no dejara de ser protestado<sup>66</sup>. Las ventas debían ser de propiedad pública, bien municipales o de la Diputación, y las rentas que se impusieran no debían ser nunca abusivas, pues esto sólo perjudicaría a los viajeros<sup>67</sup>.

En la actividad diaria de los diputados en Cortes encontramos otros asuntos de diverso tipo: sugerencia de proyectos de caminos como el de Castilla a Francia pasando por Navarra y el de Yaben<sup>68</sup>. Se presentó a las Cortes un requerimiento del Intendente de Soria para que Navarra contribuyera a la reconstrucción del puente de Langa, a lo que las Cortes adujeron que, aunque fuera una Real Orden, no podía ésta comprender a Navarra por estar en oposición a sus fueros<sup>69</sup>.

Existen abundantes memoriales de antiguos soldados en la guerra de la Convención solicitando algún empleo en los caminos<sup>70</sup>. En relación con las provincias vecinas hay que destacar el acuerdo a que se llegó con la de Alava en el mes de octubre de 1795 sobre mutua ayuda y colaboración en el transporte de granos<sup>71</sup>.

Las quejas también llegaban al congreso en abundancia y las propias Cortes también las emitían protestando, por ejemplo, ante el Virrey y por el mal servicio de correos<sup>72</sup>. Llegaban memoriales de protesta de municipios, de la nobleza, de simples cobradores del peaje, del Director de Caminos, etc. Unas se referían a daños a la propiedad ocasionados durante las obras en los caminos o para sacar material para los puentes. Así son las quejas de la villa de Valtierra, del conde de Gómara y del administrador del duque de Granada de Ega<sup>73</sup>. Otras se referían a daños causados en las vías de comunicación, como en el producido por las almadías que bajaban por el río Aragón<sup>74</sup>, o por el mal estado de los caminos, protesta típica de los carreteros, o simplemente por el impago de los peajes.

En todas las actividades, proyectos, solicitudes, quejas, etc., hay una persona que destaca no por su brillantez o por que se le diera una especial importancia, sino

64. GARCÍA DE LA TORRE, Moisés: *Las ventas en la España del Antiguo Régimen*/ Hispania, T. 39, n.º 142, 1979, pp. 397-453.

65. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 36.

66. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 36.

67. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 87, 167.

68. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 37.

69. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 211.

70. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 256. AGN, Caminos, leg. 4, cap. 32.

71. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 193, 198, 211, 212.

72. AGN, Caminos, leg. 4, cap. 33.

73. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 215, 38, 49, 207, 252.

74. AGN, Act. Cort. T. 15, fol. 98, 152, 160.



más bien por su presencia constante. Cualquier determinación que las Cortes debían adoptar precisaba del imprescindible informe del Director de Caminos D. Santos Angel de Ochandategui. Sin embargo, es sorprendente la poca consideración que se le tuvo en esta etapa de su función pública en Navarra. Le rebajaron los honorarios e incluso se discutió en sesión la posibilidad de sustituirle en el momento en que a las Cortes les pareciera oportuno. No fue así en beneficio de las comunicaciones de Navarra.

BND

