

Caminos y economía (II): Jovellanos y la carretera de Castilla (un informe y tres cartas inéditas)

JOAQUÍN OCAMPO Y SUÁREZ-VALDÉS
Universidad de Oviedo

Resumen

Dentro del amplio espectro de los escritos económicos de Jovellanos, los relativos a infraestructuras suponen una parte nada desdeñable de los mismos. Sus informes sobre la necesidad de una carretera carbonera, de una marina mercante moderna, o de una comunicación directa con Castilla, no son más que la expresión de una firme convicción compartida con A. Smith: que los transportes, al ampliar el mercado, incrementan el nivel de riqueza y de bienestar. En el texto que se publica se constatan esas propuestas jovellanistas para el crecimiento económico.

«Los manuscritos, cuyo título consigna Céan, son valiosos pero de no fácil hallazgo. Pesquisas bien hechas y dirigidas en los archivos darían por resultado el rescate de alguno. Inténtelo quien pueda y deba, y no por el acicate del premio, sino por la estimación de los doctos, única recompensa a que se puede aspirar en nuestra patria...» (J. Somoza, 1901)

I. La Asturias de la carretera de Castilla: «la Siberia del norte»

En 1772, Jacinto Avella Fuertes, comisionado por el gobierno a efectos de reconocer las comunicaciones regionales, no encontró mejor metáfora con que

Cuadernos de Estudios del Siglo XVIII, núms. 10-11. Oviedo, Instituto Feijoo de Estudios del Siglo XVIII, Universidad de Oviedo, 2002, págs. 75-91.

aludir al aislamiento del Principado que la que encabeza este apartado¹. Y es que para el hombre de la Meseta, como escribiera Domínguez Ortiz, «el mundo situado al otro lado de las montañas era remoto y peligroso»². Esa misma impresión se repetiría en la crónica de los viajeros ilustrados. Uno de ellos, Townsend, al acercarse a la Pola de Somiedo, no pudo menos que escribir: «Si Shakespeare hubiera pasado por aquí, su imaginación jamás habría prestado atención a los acantilados de Dover»³.

Pero vayamos a la economía. Amortizada la propiedad, el crecimiento demográfico del siglo XVIII había conducido inevitablemente a una progresiva elevación de las rentas y de los precios agrarios. La creciente tensión entre población y recursos, en otros tiempos atemperada por la introducción del maíz en las rotaciones de cultivos de las *erías*, tendía a resolverse por dos vías: subdividiendo las *caserías* y roturando tierras comunales. En este último caso, lo que se hacía era ampliar el área de cereal a costa de la de pastos. A largo plazo se trataba de una mala solución: la restricción de pastizales suponía la reducción de la cabaña ganadera y, por lo mismo, de las disponibilidades de tiro, abono y proteínas animales. Dado que los cultivos se extendían a tierras marginales y de peor calidad, los requerimientos de estiércol eran mayores. Al no darles abonado, el espectro de los rendimientos decrecientes no se hacía esperar. Desde 1780, las crisis agrarias y de subsistencias, así como las hambrunas, se reiteran con mayor frecuencia. La esterilidad de las cosechas llevaba a muchos campesinos a verse «en la dura necesidad de usar para alimento de yerbas silvestres sin más condimento que cocidas con agua y sal»⁴. A la par, las tensiones sociales acababan expresándose en la multiplicación de pleitos entre aldeas y «hacendados poderosos». El propio conde de Toreno veía en la «abundante transmigración de estos años» un síntoma inequívoco de que la economía asturiana había alcanzado su techo maltusiano⁵.

Un par de datos más ayudarán a perfilar el contexto histórico que explica la urgencia de Jovellanos en demandar la carretera de Castilla. El primero se refiere a la falta de iniciativas empresariales. La estrechez del mercado interior, debido a la escasa renta familiar de los labradores, ahogaba cualquier expectativa de beneficio para los negocios fabriles o comerciales. Por lo mismo, quie-

¹ Archivo Campomanes (FUE), ms. 36/7, y J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS, *Campesinos y artesanos en la Asturias preindustrial, 1750-1850*, Oviedo, Silverio Cañada, 1990, pp. 263-285.

² A. DOMÍNGUEZ ORTIZ, *El Antiguo Régimen: los Reyes Católicos y los Austrias*, Madrid, Alianza ed., 1973, p. 71.

³ P. TOWNSEND, *Viaje por España en la época de Carlos III (1786-1787)*, Madrid, Turner, 1988 [1786], p. 154.

⁴ OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS, op. cit., pp. 108-121.

⁵ Cfr. G. ANES, *Sociedad y economía en la Asturias del Antiguo Régimen*, Barcelona, Ariel, 1988, pp. 45-76.

nes disponían de capitales optaban por la adquisición de bienes raíces. Más que de «deserción» burguesa, cabría hablar de una suerte de capitalismo *terraceruero* —así lo llamó G. Menéndez Valdés en 1774— que respondía plenamente a la lógica o racionalidad económica del momento. El segundo dato tiene relación con la balanza comercial. En 1780, Asturias vendía a otras regiones por valor de 5,9 millones de reales, y compraba por valor de 16. De las exportaciones, un 67,7% procedían de Castilla; de las entradas, un 53% tenía el mismo origen⁶.

Admitida la inalienabilidad de los derechos de propiedad, para Jovellanos, como ocurriera con Campomanes y otros economistas ilustrados al servicio de la causa pública, la «felicidad pública» —la riqueza del Estado y el bienestar de los súbditos— debería alcanzarse sin cuestionar el orden institucional vigente. Es en este marco en el que cobra pleno sentido la apuesta de Jovellanos por las infraestructuras marítimas y terrestres. Circunscribiéndonos a la carretera de Castilla, así de rotundo se mostraba el gijonés al explicar a la administración las causas que la demandaban: Asturias...

no teniendo ninguna comunicación con las provincias meridionales de la Península, su industria y su comercio se halla en el mayor desaliento. Trato de abrir una comunicación sin la cual jamás podrán prosperar las provincias de León y Pineda, de Zamora, Salamanca y Ciudad Rodrigo (...); todas estas provincias necesitan una comunicación directa con Asturias, tanto más que el mismo Principado.

Acaso se dirá que estas provincias no tienen en el día grandes sobrantes que extraer; pero el objeto de este camino es que los tengan»⁷

Jovellanos apelaba directamente a las economías externas generadas por los transportes: dado que anulaban la protección geográfica que brindaban la distancia y el aislamiento, las infraestructuras contribuían a ampliar el mercado y a especializar las economías regionales. Estas últimas, de producir «un poco de todo» pasarían a producir para el mercado. Pero, además del impacto macroeconómico, los transportes, al incrementar cargas y velocidad, al rebajar portes y tiempo, al mejorar la seguridad y la información; en definitiva, al reducir los costes de transacción, estimulaban la actuación empresarial y la inversión⁸. Jovellanos legitimaba la inversión pública en infraestructuras desde un modelo ana-

⁶ Archivo Campomanes (FUE), ms. 20/14, y Ocampo Suárez-Valdés, op. cit., pp. 305-307.

⁷ «Representación...» [1796], en M. Artola (ed.), *Obras*, V (BAE, LXXXVII), Madrid, Atlas, 1956, p. 135.

⁸ Sobre estas cuestiones, vid. D. R. Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España, 1750-1850*, Madrid, Tecnos, 1972; E. Fuentes Quintana, «Una aproximación al pensamiento económico de Jovellanos a través de las funciones del Estado», en E. Fuentes Quintana (ed.), *Economía y economistas españoles. 3. La Ilustración*, Madrid, Círculo de Lectores, 2000, pp. 331-420.

lítico que, sin dejar de compartir la herencia de los «proyectistas» de la primera mitad del siglo, incorporaba las aportaciones de la mejor literatura económica europea del momento⁹.

II. La carretera de Castilla y los Informes y Representaciones de Jovellanos

Todo el proceso técnico, económico e institucional que rodeó a la carretera de Castilla ha sido magistralmente tratado por Santos Madrazo¹⁰. La demanda de la misma debe ponerse en relación con la política de obras públicas inaugurada con la R. O. de 10 de junio de 1761 por la que se aprobaba un plan estatal de caminos radiales que abrían las comunicaciones entre Madrid y las fachadas marítimas periféricas. El mayor peso de las burguesías regionales vasca y cántabra explicarían la exclusión inicial de la salida de la Meseta al mar por Gijón. Posteriormente, las presiones del Principado y la capacidad negociadora de Campomanes lograron que el camino Gijón-León se incluyese en las dotaciones presupuestarias que, sobre las rentas de salinas, se destinaban a la red carreteril. Hasta entonces, la *sextaferia* y los repartimientos concejiles eran prácticamente los únicos medios disponibles para la construcción y el mantenimiento de la red viaria regional. El 8 de abril de 1771 se aprobaba el proyecto de la carretera de Castilla por Pajares, de Marcos de Vierna, frente a la competencia de otras rutas y planes alternativos¹¹. Las obras, iniciadas en 1771, se interrumpían en 1778, cuando se llevaban construidos 21 kilómetros del tramo Oviedo-Mieres. En 1779 se aprobaba el tramo Gijón-Oviedo: colocada la primera piedra en 1782, se concluía diez años después, coincidiendo con el nombramiento de Jovellanos como subdelegado de Caminos¹².

⁹ Cfr. V. LLOMBART, «Estudio preliminar» a los *Escritos económicos* de Jovellanos, Madrid, Real Academia de Ciencias Morales y Políticas-Instituto de Estudios Fiscales-Ministerio de Economía y Hacienda, 2000, pp. 3-147.

¹⁰ Cfr. S. MADRAZO, «Las transformaciones en la red viaria asturiana, 1750-1868», *Boletín del IDEA* (90-91), 1977, pp. 61-139; y S. MADRAZO, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, 2 vols, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1984. Con anterioridad habían aportado datos de interés desde la perspectiva asturiana los trabajos de D. RUIZ, «Reformismo borbónico en Asturias: el camino León-Oviedo», *Boletín del IDEA* (LI), 1964, pp. 89-97; J. L. PÉREZ DE CASTRO, «Deseo y esfuerzo de Jovellanos por Gijón (Apuntes sobre algunas obras públicas)», *Boletín del IDEA* (62), 1967, pp. 157-183, y, entre otros, F. CIENFUEGOS, *Jovellanos y la carretera de Castilla (manuscritos inéditos)*, Gijón, La Industria, 1970. En fechas recientes, J. GONZÁLEZ SANTOS y J. LÓPEZ ÁLVAREZ, *Gaspar Melchor de Jovellanos. Apuntamientos para el Diccionario Geográfico-Histórico de Asturias... (1804)*, Gijón, Fundación Municipal de Cultura, 2001, han incrementado, en cantidad y calidad, el acervo informativo sobre la carretera.

¹¹ Una síntesis, en J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS, op. cit., pp. 266-269.

¹² Cfr. J. A. CEÁN BERMÚDEZ, *Memorias para la vida de Jovellanos* (prólogo de J. Barón Thaidigsmann), Oviedo, S. Cañada, 1989 [1814], pp. 30 y 223; y «Resumen de los servicios y persecuciones...» (Apéndice

Hasta esa fecha, Jovellanos había redactado seis informes o representaciones y una *Instrucción*¹³. Salvo los dos primeros, de 1783, en los que justifica en términos económicos la necesidad de la carretera, en los restantes se trataban cuestiones administrativas y competenciales suscitadas por los recelos y localismos existentes entre las corporaciones municipales de Oviedo y Gijón, y entre ambas y la Junta General.

En la edición de Artola se enumeran otros dos informes (1792), una representación (1796), un «manifiesto» (1797) y unas «reflexiones» (1797), además de la «contestación a un oficio» erróneamente fechado en 1797, ya que en el «catálogo de Ceán» aparece fechado en 1799¹⁴. Excepción hecha de la representación de 1796, el resto de documentos se citan sin texto por no haber sido localizados los manuscritos. En 1995 se daba a conocer un informe inédito de 31 de agosto de 1786¹⁵. A diferencia de los escritos recopilados por Nocedal, los redactados desde el cargo de subdelegado de Caminos tienen un carácter marcadamente pragmático. Aprobada la carretera, más que acumular argumentos justificándola, se trataba de ejecutarla lo antes posible. Por ello, los escritos de esta etapa tienen un contenido fiscalista y financiero al servicio de la legitimación de los arbitrios precisos para alcanzar la suficiencia financiera del proyecto. Existían, además, otros factores adicionales que explicaban el cambio de estilo. En primer lugar, la coyuntura abierta por lo que Fontana calificó en su día como «quiebra del Antiguo Régimen». Las guerras contra la Convención francesa e Inglaterra, y los primeros momentos de la emancipación colonial cuestionaban el estado de las cuentas públicas con los consiguientes riesgos para la viabilidad de las obras públicas iniciadas. En segundo lugar, Asturias vivía calamitosas hambrunas y carestías en la década final del siglo. En 1796, en la Junta General celebrada en 22 de agosto, se exponía así la urgencia de la obra:

XXVI), en J. M. CASO GONZÁLEZ (ed.), *Memoria en defensa de la Junta Central. Tomo II. Apéndices*, Oviedo, Junta General del Principado, 1992, pp. 207-218.

¹³ Son las recogidas por C. Nocedal en *Obras publicadas e inéditas...*, II, BAE, tomo I, Madrid, Atlas, 1952, pp. 456-462.

¹⁴ Cfr. *Obras...*, V, op. cit., pp. 123-137. Como es sabido, el «Índice cronológico de las obras de Jovellanos», confeccionado por Artola, se basa en Ceán y en Somoza, *Inventario de un jovellanista...*, Gijón, 1901. Pues bien, Somoza, al recoger lo que llama «Catálogo de Ceán», fija la fecha de la «Contestación» en 20 de diciembre de 1799, y no en 1797, como aparece en la edición de Artola; vid. *Inventario...*, p. 92, ord. 361.

¹⁵ Vid. J. OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS, «Caminos y economía: un informe inédito de Jovellanos sobre la carretera de Castilla», en *Estudios dieciochistas en homenaje al profesor J. M. Caso González*, 2 vols, Oviedo, Instituto Feijoo de Estudios del Siglo XVIII, 1995, I, pp. 201-215.

En ningún momento como el presente se reconoce la falta de apertura de la real carretera para el transporte de los precisos granos para el alivio de los naturales¹⁶.

Precisamente por ese carácter estratégico que la carretera tenía para cubrir el crónico déficit cerealístico de la región, sacrificará Jovellanos la brillantez retórica característica de sus escritos de economía política por el pragmatismo de un discurso más propio de la economía aplicada.

III. Manifiesto y reflexiones sobre arbitrios para la carretera de Pajares: un informe inédito de Jovellanos

En lo que resta de artículo pretendo dar a conocer un texto inédito aunque no desconocido. La exhaustividad y rigor investigador de un conocido jovellanista, J. González Santos, había posibilitado su localización entre las *Actas* y «papeles» de la Junta General¹⁷. Provisionalmente, se le ha dado el título arriba indicado, que combina los encabezamientos de los documentos XI —«Manifiesto a la Junta General del Principado sobre un arbitrio para la prosecución de la carretera de Pajares» (7 de febrero de 1797)— y XII —«Reflexiones sobre otros arbitrios para las carreteras de Pajares» (1797)—, que aparecen en la edición, ya citada, de Artola. Este último, como también se ha indicado, se sirve de los textos de Ceán y del *Inventario* de Somoza para rotular aquellos dos escritos.

Antes de entrar en materia es preciso recordar un antecedente de los textos: por resolución de la Dirección General de Caminos de 18 de enero de 1797 se otorgaba a Asturias la facultad de proponer arbitrios adicionales a los ya destinados para la carretera y procedentes de las rentas de la sal. La resolución, dirá Ceán, «fue muy celebrada en Asturias»¹⁸. Jovellanos también saludaba la disposición, si bien con un optimismo más matizado¹⁹. Ante tal favorable coyuntura, advierte Ceán que Jovellanos, «luego que recibió de oficio la Resolución, pasó a Oviedo, y en junta del principado de 7 de febrero de 1797 leyó un excelente *manifiesto*, que llevaba trabajado». En él defendía el arbitrio sobre

¹⁶ En OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS, 1995, op. cit., p. 204.

¹⁷ Cfr. *Jovellanos. Obras completas. Tomo VII. Diario 2º*, Oviedo, Instituto Feijoo de Estudios del Siglo XVIII, 1999, p. 690, nota 79.

¹⁸ Cfr. Cap. XII, «Carretera general de León a Oviedo», en CEÁN BERMÚDEZ, 1989 [1814], op. cit., p. 245.

¹⁹ Cfr. «Diario 2º. Cuaderno séptimo (1797)», en M^a Teresa CASO y J. GONZÁLEZ SANTOS (eds.), *Obras completas. Tomo VII*, Oviedo, Instituto Feijoo de Estudios del Siglo XVIII, 1999, p. 673.

la sal frente a otros posibles gravámenes. Suspendida por el regente la sesión por lo avanzado de la hora, añade Ceán que «en otra sesión leyó el señor don Gaspar un papel de *reflexiones*». Tras un encendido debate, prosigue nuestra fuente, «pidió don Gaspar que se declarase acordada su proposición de la sal. Así se ejecutó, quedando el mismo Sr. Don Gaspar con el encargo de extender la representación u oficio a los directores generales de caminos, como lo verificó con rigor y entereza»²⁰.

No parece caber duda de cuáles son los documentos a que se refiere Ceán. Pero si cupiese, los *Diarios* se encargan de aclararlas. En el Cuaderno séptimo (1797) del segundo diario, con fecha 24 de enero de 1797, Jovellanos saludaba la resolución con estas palabras: «¡Carretera! Los directores, al fin, reconocen su necesidad (...); que sea yo director y el Principado proponga los demás arbitrios; el Príncipe de la Paz los halla insuficientes, aprueba el plan y pide otros; y la Dirección lo avisa a mí, al Regente, a la Diputación, *para que lo hagamos de acuerdo...*»²¹. La siguiente referencia a la carretera es del 2 de febrero: «Se concluyó el papel de *reflexiones sobre los arbitrios* indicados por la Dirección de caminos *para leerlo en la Diputación*. Concluye a favor de la sal». Los días 5 y 6 de febrero mantiene conversaciones con el diputado Antonio de Heredia Velarde, quien defendía la conveniencia de gravar los ganados que se vendían a otras regiones. Jovellanos se opone firmemente.

Llega por fin la Diputación del martes, 7 de febrero, a la que se le invita a asistir. Lo comentaba así: «Se lee *mi papel*; no hay réplica. El regente indica que se deje la resolución para otro día». Será el miércoles 8 cuando se vuelva a debatir la posibilidad de extender los arbitrios a otros productos: vino, azúcar, cacao. Jovellanos mantuvo una «grande y viva pelea» para oponerse. Y anota: «Pido que, ante todas las cosas, se declare acordada la proposición de la prorrogación de los cuatro reales sobre la sal». Tras las intervenciones, el regente «propone la exclusión de nuevos arbitrios». Por la tarde, Jovellanos conversa con C. de Simón Pontero y en el *Diario* escribe: «Parece contento con la resolución... *Estoy encargado* de la proposición a los directores generales».

Las *Actas* de la Diputación confirman plenamente la glosa de Jovellanos. En la Diputación del martes, 7 de febrero, se notifica el aviso para ir a recoger a Jovellanos a fin de hacerlo partícipe de la sesión. En el acta del día consta que «se trató y conferenció» hasta la una de la tarde, momento en que se aplaza la sesión para el día siguiente. En el acta no se hace referencia a ningún «manifiesto». En la del día 8 se hace constar que:

²⁰ Las citas, de CEÁN BERMÚDEZ, 1989 [1814], op. cit., pp. 246-247.

²¹ Cfr. Cfr. «Diario 2º. Cuaderno séptimo (1797)», op. cit. Los subrayados en las citas son nuestros.

habiendo vuelto a tratar del dicho asunto de la carretera, y conferenciando largamente y con la mayor reflexión, exponiendo en común y cada uno de los vocales en particular cuanto se les ofreció en el caso, acordaron unánimemente que, por medio de los Sres. Directores Generales de Caminos, se manifestase la debida gratitud a S. M., al Exm^o Sr. Príncipe de la Paz...²².

Tras aludir a la «calamidad de cosecha» de 1789 y a las graves carestías de granos que se venían padeciendo, el acta añadía que, dadas esas circunstancias, «actualmente sería insoportable al vecindario cualquier nuevo arbitrio que se impusiera». Finalmente, concluía con esta nota: «Que en la representación que a este fin se haga, *vaya firmada de todos* los señores de la Junta que se hallasen presentes al tiempo que se remita».

No hay duda de que el «manifiesto» referido por Ceán y que acaba citándose en el tomo LXXXVII de la BAE no es otro que el «papel de reflexiones» o la «proposición» a la que alude el autor del *Diario*. Tanto Jovellanos como la Diputación subrayan el tono institucional del escrito, que habrá de ser signado y elevado a la Superintendencia de Caminos por Jovellanos, el regente y otros diputados.

En los días siguientes, ya en Gijón, Jovellanos comienza a dar redacción definitiva al papel. Así lo anota en la página del día 11 de febrero; en la del día 14 ya concluye el borrador; el día 16 anota que «no sale a mi gusto a pesar de mil vueltas»; el domingo 19 «se dicta a Acebedo»; el lunes le da una «última lima»; el 21 anota: «Carta de gracias al Príncipe de la Paz y recomendación del expediente de la carretera»; el miércoles, 22 de febrero, escribe: «Correo; va en limpio y con la carta al regente». No volverá a hablar del tema hasta el 10 de marzo, para comentar que se estaban recogiendo las firmas. El sábado 11 anotaba que el escrito había sido firmado «esta mañana por el regente, por mí, por los diputados Faes, Riba, Heredia, por el comisionado Velarde, y por el procurador general Peñerúes».

Así concluye la historia de un texto gestado en enero, leído en borrador el 7 de febrero y definitivamente redactado por Jovellanos en los días siguientes; el 31 de marzo se elevaba formalmente a la Superintendencia por vía de los directores generales de Caminos.

Premonitoriamente parecería, por sus palabras, que Jovellanos estaba lidiando sus últimos combates por la carretera. Así, en la última cita recogida más arriba, la alegría por las firmas quedaba constreñida por este otro pensamiento:

²² Archivo del Principado de Asturias, libros 120/121, *Diputaciones y Junta General de los años 1796 a 1799*, tomos I y II.

Por nuestra parte está redondeada una empresa de la mayor importancia (...); esta provincia, con una comunicación fácil, tendrá gran comercio, creará una gran industria, y llevará su agricultura a la mayor perfección. Los estorbos que vienen de parte de la ley no pueden dejar de removerse, pues se va difundiendo el estudio de la economía.

Poco tiempo después de realizar estos apuntes, Jovellanos salió en «comisión secreta» a La Cavada. A su vuelta a Asturias, los nombramientos para la embajada rusa, primero, y para el Ministerio de Gracia y Justicia, más tarde, distraen su atención hacia asuntos de mayor urgencia. En 1799, sintiéndose exonerado de su cargo en la carretera, lo comunica a la Junta y comienza a desvincularse de las obras. Era ya otro momento político y económico. También es otro asunto diferente al que ahora nos ocupa. Queden, como testimonio de ese alejamiento de la amada carretera, las tres cartas que se recogen en el anexo que sigue. Desde el destierro de Mallorca, Jovellanos seguirá inquiriendo por unas obras que sólo se acercan a su fin hacía 1826. Como en tantas otras ocasiones, la hostilidad de la vida social y política de aquella España no le permitirá a Jovellanos acariciar un proyecto al que, como él mismo confiesa, consagró lo mejor de su vida y talento.

IV. Apéndice documental

1. Manifiesto y reflexiones sobre arbitrios para la carretera de Pajares

Señores Directores Generales de Caminos

31 de marzo de 1797

Hemos recibido con el mayor aprecio los respectivos oficios que Vss. se sirvieron pasarnos en ocho del mes último, y por ellos nos hemos enterado: 1º de los medios acordados por Vss. y propuestos al Excmº Sr. Príncipe de la Paz en consulta del 14 del mismo mes, para la continuación del importante camino de Asturias a León; 2º de lo resuelto en su vista por dicho Excmº Sr. aprobando el plan de las obras, observando no parecerle suficientes los medios propuestos, y previniendo a Vss. que en vez del residuo del fondo probeneficial, que por este año tenía ya preferente aplicación, propusiesen otro equivalente; y 3º del encargo que Vss. se sirven hacernos de proponer otros arbitrios, con indicación de algunos que juzgan podrían adoptarse.

Juntos a deliberar sobre esta materia, no hemos podido dejar de reconocer, así en los auxilios acordados y propuestos por Vss. como en el encargo que se sirven hacernos, el ardiente celo con que promueven el bien de Asturias y

León, facilitando la importante obra en que principalmente está cifrado, y por lo mismo miramos como nuestra primera obligación el manifestar a Vss., a nombre del Principado y al nuestro, el más puro y sincero reconocimiento por tan estimable testimonio de su bondad y protección.

Hemos reconocido también unánimemente que las grandes obras que se trata de emprender piden, además de los auxilios benignamente acordados por Vss., otros que los hagan más suficientes y proporcionados a su extensión: que su utilidad e importancia reclaman poderosamente los esfuerzos de las provincias interesadas en ellas, y que Asturias entra particularmente en esta obligación en razón de la gran parte que le cabe en el común interés.

Por último, hemos recibido con el mayor aprecio la insinuación de Vss. acerca de los medios de asegurar estos auxilios; y, desde luego, hubiéramos adoptado alguno de ellos si no nos hubiésemos persuadido a que una sencilla exposición de los inconvenientes que presentan por la situación y circunstancias locales del Principado; bastaría para convencer a Vss., como nos ha convenido a nosotros, de que por dichos medios serían o muy gravosos o poco proporcionados al objeto del día.

Por esto adelantaremos algunas reflexiones acerca de la naturaleza e influjo local de estos arbitrios, para venir después a proponer el que hemos juzgado más digno de la atención de Vss. por ser el menos gravoso así como el más proporcionado a su destino.

Sin duda que el vino es un objeto de contribución preferible a otros muchos en los países de cosecha, como por ejemplo Galicia, que coge suficientemente por su consumo, y aun hace algún comercio con los vinos del Ribero de Avia. Lo puede ser también en los países de cosecha inmediatos a los de viñedo por la comodidad de sus precios, pero no así en Asturias, donde estos son más altos de lo que pueda imaginarse. Traído el vino de los distantes territorios de Rueda, la Nava y la Seca, traído siempre a lomo porque el camino no admite carros, llega a este país con un sobreprecio de 110 reales en carga, el cual, agregado a su costo primitivo, hace subir de 45 a 50 reales el valor neto de cada cántara. Y como los derechos reales se carguen sobre este valor total con inclusión del vendaje, resulta que el vino se esté vendiendo actualmente al consumo en esta ciudad y villas inmediatas de 68 a 76 cuartos la azumbre, esto es, de diecisiete a diecinueve cuartos el cuartillo, precios exorbitantes y que parecerían increíbles a no estar demostrados por la experiencia diaria.

Ni de este mal se libran los pueblos por medio de los encabezamientos, ya porque la cuota de estos se ha regulado en todas partes con presencia de los consumos del vino y sus precios, ya porque ofreciendo en todas este consumo el medio de exigir dicha cuota, y aun la de otros arbitrios municipales cargados

sobre él, sucede que el vino esté exorbitantemente gravado en todas partes, y a un precio que no podría ser alzado sin grave inconveniente.

Aún hay otro más digno todavía de la atención de Vss., y es que cualquiera nuevo gravamen, no pudiendo cobrarse en el consumo de por mayor, vendría a recaer sobre el pueblo que consume al menudo y en las tabernas. La razón es porque en un país abierto, encabezado, y cuya población está dispersa en un prodigioso número de caseríos y pequeños lugares, es casi imposible establecer los registros necesarios para el percibo del arbitrio, y dado que se quieren establecer, siendo precisos tantos, el gasto de administración absorbería el producto.

No fuera ciertamente difícil la recaudación de un arbitrio sobre el aguardiente por ser un género estancado, mas no por eso carecería de inconvenientes una imposición sobre él. Desde luego, su precio es altísimo por lo mismo que viene de países muy distantes, y aunque por la mayor parte venga embarcado, los fletes y seguros, que han subido tanto con ocasión de las últimas guerras, le han encarecido extraordinariamente.

Agrégase a esto que un arbitrio sobre el aguardiente recaería más de seguro sobre las clases más pobres, por lo mismo que las personas ricas y acomodadas no le beben; y aunque todos los proponentes quieran reconocer por viciosos a la mayor parte de sus consumidores, no pueden prescindirle que sirve también para usos medicinales y domésticos, ni dejar de mirar con la más tierna consideración a tantos infelices que con dos sorbos de este licor tomados por desayuno cobran aliento para sufrir todo el día la inclemencia del tiempo y la fatiga del trabajo.

Además de que sobre el producto de esta renta está asignada la manutención del Real Hospicio de esta ciudad, y el Principado, que reconoce la importancia de este piadoso establecimiento y su obligación a protegerle, debe huir con el mayor cuidado de cuanto pueda causar alguna alteración o mengua en los medios de su subsistencia.

Es cierto que esta especie de reparos no se presentan en cuanto al azúcar y cacao, cuyo consumo está reducido cuasi a las clases pudientes, y, por lo mismo, preferiríamos este arbitrio, a no juzgarle de incierto e insuficiente producto.

Asturias no ha podido todavía establecer un comercio directo de estos géneros, ni conseguiría, mientras no tenga un camino accesible a carros, porque todo comercio supone relaciones mercantiles conocidas y ciertas, y estas solo pueden nacer de una comunicación franca y segura. Por lo mismo, la introducción de estos géneros en Asturias, sobre escasa, es muy eventual; cesa casi del todo en tiempos de guerra, y aun en los de paz vienen de segunda mano, comprados en Santander o Coruña, y, por consiguiente, con el recargo de nuevos fletes, seguros y gastos.

Añádase a esto que en una provincia pobre y sin lujo, como Asturias, es necesariamente pequeño el número de familias consumidoras de chocolate, y que en esta capital, que sin disputa reúne el mayor número de cuerpos, propietarios, empleados y personas acomodadas, el azúcar y cacao sufren ya el arbitrio municipal.

Por todo lo que juzgamos que el rendimiento de este arbitrio, que por otra parte fuera de embarazosa administración, ofrece un medio muy precario e insuficiente respecto a su objeto.

Poco hay que decir acerca de las ferias si ya no es que ninguna de Asturias merece el título de considerable, porque es casi ninguno su comercio exterior, y el tráfico interior se hace todo en los mercados semanales. En las pocas ferias de algún nombre apenas se trafica otra cosa que ganados, y cualquiera impuesto en ellas recaería sobre este género, y, por consiguiente, sobre la agricultura, que es aquí la verdadera madre y fuente de la ganadería.

Por otra parte, el producto de este impuesto sería siempre escaso por la dificultad de su cobranza, bien demostrada ya en la recaudación de la alcabala. La razón es porque, siendo el ganado un género movable que va por su pie a todas partes, las ferias sirven solo para apalabrar sus ventas, reservándose la entrega y pago para alguno de los mercados próximos, y como estos sean muchos y todos libres por hallarse encabezada toda la provincia, a excepción de Gijón, es casi nulo el producto de las ferias para la Real Hacienda, y lo sería, más de seguro, para el Principado.

Ni es fácil señalar otros objetos de tráfico en Asturias que, no teniendo comunicaciones, tampoco tiene gran circulación y comercio su riqueza, si merece este nombre el producto de su industria labrantía, que es toda de frutos y está proporcionada a las exigencias de su numerosa población. Fuera por tanto contra las buenas maniobras de economía desalentar el único principio de riqueza y actividad que se trata de proteger. Él es el que con el tiempo vivificará la circulación de Asturias cuando un camino franco y seguro la llame a traficar con las provincias que están allende de sus montes, y entonces, levándoles los sobrantes de sus frutos y los géneros ultramarinos que reciba por sus puertos, críe su comercio y su industria, y los extienda por la dilatada esfera de consumos que le abrirá la comunicación con tantos fértiles territorios.

Sobre estas consideraciones a que el celo e ilustración de Vss. sabrá dar su justo valor, otra muy poderosa acabó de decidimos. Y es que, en materia de contribuciones, ya se considere la seguridad de su producto, ya la sensación que pueden hacer en los contribuyentes, son siempre preferibles las conocidas a las no experimentadas, y parece más seguro aumentar o prorrogar que establecer de nuevo. Por lo mismo, nos hemos fijado en el medio que vamos a pro-

poner, el cual, por otra parte, reúne en su favor todas las razones de justicia y de conveniencia que le hacen aceptable.

La Diputación, o Junta General del Principado, nos ha abierto el camino. Forzada a buscar los medios necesarios para cubrir una deuda de más de 600.000 reales, contraída en la compra de granos con que socorrió la calamidad de 1789, no halló objeto alguno imposible que debiese preferirse a la sal; como tal, propuso a S. M. en el año próximo el gravamen de 4 reales en fanega, y este nuevo arbitrio ha merecido ya su Real aprobación, a consulta del Consejo, y se halla establecido en todo el Principado.

Nosotros, movidos de este ejemplo y de las poderosas razones que excitaron el celo de la Diputación, hemos juzgado unánimemente que nada será más justo ni más conforme a las actuales circunstancias del Principado, ni más proporcionado al objeto del día, que proponer a S. M., por medio de Vss., el destino de los productos de este arbitrio, cumplido que sea su primer objetivo a las obras del camino, prorrogándole a este fin por el tiempo que fuere necesario.

Los proponentes no ignoran que se trata de un género muy gravado en el día, ya por los recargos que recibió en los últimos años o ya con otros arbitrios; pero, con todo, le hallamos libre de los graves reparos que presentan otros objetos. Hemos considerado que la sal, consumiéndose por todas las clases, con cierta proporción a las facultades de las familias, en pequeñas y casi imperceptibles cantidades en diferentes y distantes períodos, se presente como el objeto de contribución más general, más igual, más suave y menos sensible; y como, por otra parte, no se halle tampoco expuesto a fraudes en el consumo ni a gastos en la recaudación, parece reunir en su favor las consideraciones de equidad y conveniencia que deciden su preferencia.

Por último, Señores, mirando este arbitrio que ha de sufrir la provincia por algún tiempo, y que en el día se trata solo de prorrogarle por algunos años más, debemos esperar en la consideración de Vss. las mismas ventajas que hemos tenido en la nuestra.

Calculamos que estos cuatro reales en fanega de sal del consumo del Principado rendirán anualmente cerca de 200.000 reales, que, unidos a los 96.000 reales que fueron servidos de consignar a estas obras, y al producto de los portazgos y sobrantes de Lena, también adjudicados a ellas, formarán un fondo seguro de 300.000 para dotación de esta empresa, la cual creemos todavía que se pudiera aumentar, y hacer más proporcionada a su objeto, por dos medios igualmente justos.

El primero sería sujetar a los pescadores al nuevo arbitrio de 4 reales en fanega de sal, salvo su privilegio en cuanto a los demás. Nada será más conforme a justicia si se atiende al primer objeto de esta contribución, porque los pescadores han disfrutado como las demás clases de los socorros del Principado en

la calamidad de 1789; y si al segundo, porque el camino propuesto debe ceder en beneficio directo de los pescadores y las pesquerías, cuyos productos en fresco, y en salazones y escabeches, serán conducidos a menos costa, abierta que sea una comunicación con Castilla.

Fuera de que la franquicia concedida en la sal no se disfruta aquí por los pescadores, que venden siempre en fresco y al pie del barco, sino por los mercaderes que se le compran para beneficiarle y revenderle, y, por consiguiente, el gravamen recaerá sobre una clase más directamente interesada en las obras a que está destinado su producto.

El segundo sería aplicar a estas obras el sobrante del arbitrio destinado al camino de Gijón, sobre lo que no podemos dejar de implorar nuevamente la atención de Vss. Aquel camino es una porción de la comunicación que ahora se va a continuar, y cuyos extremos son León y Gijón; y esta analogía, o más bien identidad del objeto, parece justificar, y aun exigir, la aplicación. En ella, lejos de perder, ganaría el objeto actual, esto es, la luición de sus censos, puesto que nunca será más cierta y segura que cuando se hubiese destinado a ella el producto del nuevo arbitrio, acabadas que sean las obras. Y como el término de estas se abreviará en proporción de los fondos que se destinen a ellas, y su conclusión aumentará también el producto de los arbitrios, en razón de lo que crezca el comercio y se aumenten los consumos, es visto que en esta mayor brevedad, ganará también el objeto de la luición de los censos. Por último, Señores, cuando pudiese retardarse algún tiempo esta luición, puesto que crecería su seguridad, ningún perjuicio sentirían ni los capitalistas (que son las temporalidades y los tesoros de las Órdenes Militares, cuyos fondos deben estar impuestos), ni la provincia, que con un ligero gravamen compraría tamaño beneficio.

Esta aplicación debe entenderse sin perjuicio de las obligaciones a que, por nuevas Reales órdenes, esté afecto aquel arbitrio, ya a favor del puerto de Tarna, ya de la obra del puente de Santullano, cuyos contingentes se deberán pagar previamente de sus caídos o primeros productos.

Por estos medios se podrá juntar un fondo seguro de 400.000 reales, a los cuales, agregados 150 o 200.000 reales que, si se hallasen, convendría tomar a censo en cada un año, podrían llevarse las obras con la mayor actividad, cosa que parece tanto más necesaria cuanto la naturaleza de los terrenos que deben atravesar sólo permitiría los trabajos en seis o siete meses del año, y cuanto las razones de utilidad que reclaman este camino son más urgentes y poderosas.

Convencidos de la grandeza de esta empresa, no podemos dejar de sentir la necesidad de unos medios proporcionados a ella, pero estamos igualmente ciertos de que los que van propuestos serán suficientes para concluir en pocos años la parte de camino correspondiente a los términos del Principado, y lo

estamos también de que el reino de León, que debe costear la que corresponde a los suyos, propondrá los suficientes para llevar con actividad sus obras; tanto más cuanto las provincias que se extienden hasta el centro de Extremadura, privadas de comunicaciones con el cercano mar de Asturias, son aún más interesadas que ella en la empresa que se trata.

A este punto quisiéramos llamar principalmente la atención de Vss., esto es, a que se trata del bien de tantas y tan fértiles provincias que hoy se hallan despobladas y sin industria por falta de comunicaciones. A que se trata de que tengan una que les dé directamente los géneros ultramarinos, que hoy reciben con tanto rodeo de Galicia o Cantabria. Y, en fin, de que se trata de abrir un paso a la exportación de sus frutos, sacándolas de la dura alternativa en que se hallan, o de reducir su cultivo, o deben envilecer con la abundancia el producto de su trabajo.

Un nuevo objeto de pública utilidad, y de grande y particular interés de la Real hacienda, reclama también la atención de Vss., y es que, establecidas ya en este Principado las fábricas de fusiles y municiones gruesas para el Ejército, será inmenso el costo de conducción de uno y otro a las guarniciones y plazas interiores si no se facilita y abarata por medio de un camino seguro, accesible al paso de galeras y carromatos, cual conviene al transporte de géneros de tanto peso y volumen.

Por último, Señor, reclama la atención de Vss., así para la aceptación de estos arbitrios como para la facultad de tomar sobre ellos a censo prontamente alguna gruesa cantidad, la necesidad de pagar los 600.000 reales de la deuda del Principado que están causando un rédito de 4 por 100, y la que aún más digna de la atención de Vss. y la nuestra, de emprender en la próxima primavera estas obras para emplear en ellas los brazos de tantos infelices a quienes la escasez de la última cosecha y el exorbitante precio que van tomando los granos amenaza con el horrendo azote de el hambre.

Por estas razones, hemos reducido nuestro acorde y unánime dictamen a las proposiciones siguientes, que esperamos se dignarán Vss. a elevar a la suprema atención de S. M. por medio del Excm^o Señor Superintendente General, cuya protección imploramos por oficio separado.

1^a. Que se verifique la aplicación de las obras del camino de Asturias a León de las mesadas de 8.000 reales acordadas por Vss. y pagaderas sobre las rentas de salinas, así como de los productos de los portazgos de Pajares y Lena, y los sobrantes de propios de este concejo, según fue acordado y consultado por Vss.

2^a. Que se aplique a las mismas obras el sobrante del arbitrio de 2 reales en fanega de sal que sirvió para la parte del camino que va de esta ciudad a Gijón,

cubiertas que sean sus actuales obligaciones, y suspendiéndose la luición de sus censos hasta la conclusión de las obras.

3^a. Que el arbitrio de 4 reales en fanega de sal, últimamente acordado por S. M. para la luición de la deuda contraída por el Principado en la calamidad de 1789, se aplique a la construcción del camino de León en la parte que falta hasta el límite meridional del Principado, prorrogándose todo el tiempo que fuese necesario a este objeto.

4^a. Que en todos estos arbitrios contribuyan los pescadores, en cuyo beneficio directo ha cedido la deuda del Principado, y cederá el nuevo camino, suspendiéndose su privilegio en cuanto a ellos, salvo en los demás que paga la provincia.

5^a. Que sobre unos y otros se permita tomar a censo las cantidades necesarias, así para desempeñar, desde luego, sus obligaciones como para acelerar el progresos de las obras, hipotecando dichos arbitrios al pago del capital y réditos bajo la garantía del Principado.

6^a. Que concluidas que sean las obras pertenecientes al territorio del Principado, el producto de dichos arbitrios se invierta precisa y solamente en la luición de los censos que se hubiesen tomado para ellas, con preferencia de los que debe el camino de Gijón.

7^a. Que luidos que sean dichos censos, se entiendan por el mismo hecho suprimidos los dichos arbitrios sin necesidad de nueva declaración, y que a la reparación y conservación del camino se provea por medio de portazgos y pontazgos, que a su tiempo se establecerán con acuerdo del Excm^o Señor Superintendente General de Caminos, según lo que propondremos por medio de Vss.

Nr^o Sr. que a Vss. ms. as. Oviedo y marzo, 11 de 1797. Don Carlos de Simón Pontero. Don Gaspar Melchor de Jove Llanos. Don Álvaro de Faes. Don Manuel de la Riba. Don Antonio de Heredia. Don Antonio Argüelles Peñerúes, y Don Joaquín Velarde.

2. Correspondencia

De Jovellanos a Antonio de Heredia y Velarde

(9 de febrero, 1799)

Muy Señor mío: Enterado de lo que V. S. se sirve decirme por encargo de la Diputación General de nuestro Principado en su oficio de 7 del corriente, debo decirle que estoy pronto a concurrir en cuanto pudiere a la pronta expedición del importante asunto de nuestra carretera. Por lo cual, pues me consta que este expediente está a despacho, y que, probablemente, no puede tardar su resolución, no estimo necesario que sobre ello se dé otro paso que el de encargar al

Sr. Noriega que no pierda de vista este negocio, aunque espero de su buena diligencia que así lo hará sin que se lo prevenga.

Ntrº Sr. que a V. S. ms. as. Gijón y febrero, 9 de 1799.

(Gaspar de Jove Llanos)

De Jovellanos al marqués de Camposagrado y a Antonio Heredia

(8 de junio, 1799)

Muy Sres. Míos: En contestación a la de V. S. S. de anteayer, debo decir que es cierto que existen en mi poder los borradores y planos originales de nuestra carretera, desde el puente de Santullano hasta el de Naredo inclusive, formados bajo mi dirección en los meses de agosto, septiembre y octubre de 97 por los facultativos Dn. Diego Cayón, Dn. Manuel Reguera y Dn. Emeterio Díaz.

Creo que mi obligación sea hacer entrega de estos planos a la persona que fuere nombrada para sucederme en la comisión, sin que por esto quiera negarme a franquearlos a V. S. S. en la parte que fuera necesaria.

Y pues que de los dichos facultativos vive sólo Dn. Diego Cayón y él sólo es capaz de hacer aquellas explicaciones sin las cuales no pueden ser entendidos los planos ni los medios de extensión acordados, me parece, salvo mayor dictamen, que el medio de conciliar una y otra consideración sería que el referido Cayón pasase a esa ciudad para manifestar a V. S. S. los planos, y yendo desde Madrid a Villayana con el arquitecto encargado de la obra, le instruyese del proyecto de ella, y dejándole copia de la porción de planos respectiva al trozo que debe edificar, se restituyese a esta villa con los demás.

Si la Junta pensase de otro modo se servirán V. S. S. enterarme de ello, pues, para hacer entrega absoluta de la comisión y sus documentos, deben preceder otras formalidades.

Ntrº Sr. que a V. S. S. ms. as. Gijón y junio, 8 de 1799.

(Gaspar de Jove Llanos)

De Jovellanos al marqués de Camposagrado y A. Heredia Velarde

(24 de junio, 1799)

Muy Señores míos: con esta se presentará a V. S. S. el profesor de Náutica de este Real Instituto, Dn. Diego Cayón, con los planos topográfico y geométrico del nuevo camino a la parte de Villayana, y estará a las órdenes de V. S. S. así para enterarlos en estos planos y en lo que hemos conferido aquí acerca de ellos como para acompañar e instruir al arquitecto que hubiere de ejecutar las obras que se meditan en aquella parte.

Ntrº Sr. que a V. S. S. ms. as. Gijón y junio, 24 de 1799.

(Gaspar de Jove Llanos)