

OBRAS EN LA RED VIARIA QUE DABA ACCESO A LA COMPOSTELA DEL SIGLO XVIII*

por

M^a DEL SOCORRO D. ORTEGA ROMERO

Desde antiguo las exigencias del cambio mutuo hicieron extender el comercio y de aquí surgió la necesidad de abrir caminos que pusiesen en comunicación unos pueblos con otros. Como ejemplo tenemos las grandes vías militares o comerciales de los romanos, magníficamente empedradas, que unían a Roma con las diversas provincias de su Imperio.

Es evidente que la red caminera de un país puede considerarse producto de múltiples condiciones: sociales, económicas y culturales; pero no es menos cierto que toda la vida del país resulta, a su vez, condicionada por la red de sus caminos¹. Puede decirse que el desarrollo o empobrecimiento de la vida económica de una nación o comarca depende de sus vías de comunicación.

Por mucho tiempo sirvieron en España para la comunicación las vías romanas. “Durante los siglos medios, el Camino de Santiago, el Camino de la Plata y un centenar de puentes, perdurarán como las más patentes re-

* Ponencia presentada al III Coloquio Galaico-Minhoto -Viana do Castelo (Portugal) - celebrado del 27 al 29 de septiembre de 1989. Trabajo inédito por no haberse publicado todavía las Actas.

¹ MENÉNDEZ PIDAL, G.: *Los caminos en la Historia de España*, Madrid, 1951.

liquias tangibles de la romanidad”². Desde la Edad Media hasta el siglo XVIII los encargados de la construcción y reparación de caminos van a ser los señores locales o los concejos. Esto supondrá un gran abandono del calzamiento romano porque sólo se pensará en intereses locales. Por tanto hasta el siglo XVIII, en que comenzaron a construirse nuevas vías, puede afirmarse que nada importante se hizo en tal materia.

Fue en tiempo de la dinastía borbónica cuando el Estado español volvió a tomar sobre sí, con gran interés, la pesada carga de la caminería. Refleja ésta en su trazado su propia concepción política: el centralismo. De Madrid irradiarán todos los caminos. Hacía mucho tiempo que en España se venía hablando de lo deficiente que eran nuestras vías de comunicación pero nadie, hasta Felipe V, se propuso encontrar una solución a este problema.

Según nos cuenta G. Uztáriz, en 1718 se dispone el acopio de informes para elaborar un plan conjunto de reparación y rectificación de la red caminera. Por primera vez se pensaba en hacer buenas vías de comunicación no en beneficio de la guerra, sino de los comerciantes, de los labradores y de los viajeros particulares. En una Representación dirigida al Rey en 1731, Ensenada expuso sus opiniones sobre los grandes problemas nacionales, en los que ocupaban lugar preferente los caminos. Al Marqués de la Ensenada se debe la iniciación de las grandes obras que habían de transformar las carreteras españolas, poniendo fin a muchos siglos de abandono³. A este ministro tenemos que agradecer el que la carretera de Madrid a La Coruña cobrase homogeneidad para lo cual mejoró algunos tramos y rectificó otros⁴.

Con Fernando VI continúa la labor de Ensenada. Sin embargo, será bajo el reinado de Carlos III cuando se realice la magna obra caminera. En 10 de junio de 1761 mandó que con toda urgencia se emprendiesen las obras para la red de caminos con centro en Madrid; entre el dinero consignado figuran “cincuenta mil reales, para el de Madrid-Galicia, y para el de Valencia”⁵.

No sólo se preocupó Carlos III de las nuevas obras de caminos, sino también de su conservación. Con este fin dictó en 1762 una reglamentación general para el uso y conservación de los caminos: “La Novísima Recopilación”. El libro 7^o —título XXV, ley VI— está dedicado a tratar “de los caminos y puentes”, imponiendo fuertes multas a los que los ce-

² MENÉNDEZ PIDAL, G.: Ob. cit., pág. 7

³ REGLA, Juan y ALCOLEA, Santiago: *Historia de la Cultura Española. El siglo XVIII*. Barcelona, 1957.

⁴ MENÉNDEZ PIDAL: Ob. cit., pág. 119.

⁵ MENÉNDEZ PIDAL: Ob. cit., pág. 123.

rrasen o perjudicasen; encargando a los Concejos y corregidores que tuviesen en buen uso los de su distrito y velasen por su conservación; que se aplicasen determinados arbitrios para su construcción y conservación, eximiendo de impuestos a los operarios y materiales empleados en su construcción, etc.. Para la dirección de los asuntos referentes a caminos, incluso creó Carlos III una Superintendencia general que agregó a la de Correos y postas.

Como es de suponer esta gran inquietud por el desarrollo de la red caminera iba a tener una sonada repercusión en todos los «reinos» de la nación, no exceptuándose Galicia, en donde estas obras van a tener —como se aprecia por la documentación— un desarrollo extraordinario. Dentro de ella será la ciudad de Santiago un lugar destacado, núcleo que interesará tener unido con las distintas poblaciones. Aparte del Camino Francés cuya importancia era notoria y provenía del medioevo se va a dar gran impulso a los caminos que unían la urbe compostelana con las ciudades de La Coruña, Orense y Tuy, denominados los tres —como luego se verá— “caminos reales”. Entre éstos, el que iba a Orense, continuando a Castilla, era de suma importancia para la vida de la ciudad jacobea no solamente por ser necesarios para el tránsito de la tropa, sino porque por él también se verificaba un intenso comercio, especialmente de vinos, que suministraba la provincia orensana⁶.

Para la construcción de estos caminos reales existían una serie de arbitrios o impuestos y cuando se solicitaban peones para tal fin era obligatorio acudir, sin disculpa alguna, a participar en estas obras, oscilando los salarios que percibían entre el verano y el invierno, e incluso influía en éste su mayor o menor rendimiento⁷. Por tanto, estos caminos reales eran construídos a expensas del estado, más anchos que los otros, capaces para carruajes y comunicaban entre sí poblaciones de cierta consideración.

Exceptuando éstos, le seguían en importancia los caminos vecinales y las calzadas. Los caminos vecinales relacionaban un pueblo con otro o con cualquier punto del término del mismo pueblo y se costeaban con los fondos municipales; también a su construcción y conservación tenían que colaborar los vecinos con su prestación personal o con materiales. Algo similar ocurría con las calzadas, que eran caminos empedrados —casi siempre dentro de la zona urbana— para mayor comodidad de los caminantes y del tráfico público. Aparte estaban los caminos ordinarios (divididos en caminos de carro, de herradura y de sendero) y las veredas; ambos tenían escaso interés.

Será frecuente encontrar en las fuentes documentales gallegas del siglo

⁶ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios 1751, fol. 69.

⁷ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1765, fols. 62, 255 v. y 263 v..

XVIII —especialmente en los libros de Consistorios— datos acerca de la construcción y arreglo o restauración de caminos, maestros de obras, arquitectos e ingenieros que intervienen y otras noticias de interés, que expondremos detalladamente.

CAMINOS.- A lo largo del siglo XVIII son numerosas las órdenes de arreglo y construcción de caminos. Las primeras noticias que poseemos son de febrero de 1706, fecha en que se recibe en el Concejo de Santiago una petición del Procurador General para que se arreglen los caminos porque “se hallan muy malos y no se puede caminar por ellos”. De acuerdo con esto deciden que los vecinos de “la circunvalación” tengan a su cargo el acarreo de la piedra necesaria⁸.

Unos años más tarde, reunidos en Concejo el 13 de diciembre de 1712, acuerdan componer el camino de la Puente Pedriña⁹. Al año siguiente, en los meses de marzo y mayo, tratan sobre la obra realizada en el de Santa Marta. En agosto nuevamente el Procurador General pide que se compongan los caminos. Le contestan que asista el Arzobispo, Deán y Cabildo para que contribuyan también a dichos reparos, lo que demuestra la importancia que tenían estas obras¹⁰.

El Procurador General de Galicia remitía, el 14 de noviembre de 1715, al Concejo de Santiago, una propuesta sobre varios asuntos entre los que también se incluía el tema de los caminos¹¹.

En mayo de 1719 la Madre Abadesa de Santa Clara envía un memorial solicitando del Ayuntamiento permiso para poder ampliar su convento hacia la vía pública, con el fin de construir en dicha zona algunos dormitorios. En compensación prometía hacer otro camino más amplio, demoliendo para ello tres casas de su pertenencia, quedando así éste, todavía, con más espaciosidad que el anterior¹².

Los problemas en torno a la construcción o arreglo de caminos son constantes. Así en el Libro de Consistorios de 1733¹³ observamos como el 28 de mayo de dicho año se promueve un pleito, por los vecinos de la parroquia de San Juan, a causa de las obras de un camino que les obligaban a reparar.

⁸ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1706, fol. 17.

⁹ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1712, fol. 508.

¹⁰ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1713, fols. 244 v, 350 y 460 v.

¹¹ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1715, fol. 314.

¹² Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1719, fols. 202 y 236.

¹³ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1719, fol. 48.

Un memorial del Prior del Convento de Santo Domingo, de Santiago, fue leído en el Consistorio del 14 de agosto de 1738, exponiendo la necesidad urgente de arreglar el camino que bajaba del barrio de Bonaval hasta la Puerta del Camino. Solicita del Concejo un Señor Capítular que lo reconozca y aunque la Comunidad Dominicana pensaba arreglarlo rogaba le concediesen unos terrenos limítrofes a la Capilla de las Angustias con el fin de poder construir en ellos algunas casas¹⁴.

En el Consistorio de 5 de abril de 1740 se verá un informe de los monjes mercedarios del Monasterio de Conjo en el que solicitaban les fuese levantado el embargo de dos casas que reedificaban detrás de la capilla del Pilar, alegando “que el terreno en el que se excedió no es de uso ni de servicio al común”. Se comprometían, levantado el embargo, “a poner todo el camino igual y ancho suficiente y a no proseguir con más casas en aquella sera...”. Le conceden lo solicitado con la condición de que “han de reparar el camino que hubiesen arruinado y allanar las cuevas de donde aigan sacado materiales y quitar brosa de aquellas cercanías...”.

Llegado el año 1740 un serio problema se le plantea a la Comunidad del Convento de San Francisco y a los vecinos que habitaban en las cercanías. Por ello, el 16 de diciembre de dicho año, el Padre Guardián de San Francisco se dirige al Concejo solicitando un camino hacia el convento, pues por haberse caído parte de la puerta de la muralla de San Francisco han quedado sin paso, el cual era muy “necesario al público para los avasos y comunicación de los vecinos”. Inspeccionado por el maestro de obras de la ciudad, Francisco Fernández Sarela, declara ser cierto todo lo expuesto. En vista de este dictamen tratan de encontrar otro lugar por donde se pueda entrar a la ciudad mientras arreglan dicha puerta¹⁶.

Una carta del Intendente General fue leída en el Consistorio del 10 de mayo de 1746. En ella daba las instrucciones necesarias “para la composición de los caminos” mandando que contribuyesen todos los habitantes de la provincia; con este fin tendrían que hacerse unos censos especificando “el número de los eclesiásticos, de el de los exsempptos y de los del estado popular... sin omitir a persona de alguno dellos...”. Seis días más tarde se lee otra carta del Intendente sobre el mismo asunto. Acuerdan contestar comunicándole la imposibilidad de contribuir a causa de la escasez de frutos y lo conveniente que sería hacer proporcional la contribución a los ingresos de los habitantes, como era habitual hacer en todas las obras públicas “que son de la misma clase que los caminos”¹⁷.

¹⁴ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1738, fol. 408.

¹⁵ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1740, fol. 394.

¹⁶ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1740, fols. 103 y 105.

En julio de este mismo año se constituyó en el Ayuntamiento una “diputación de quatro Señores caballeros Capitulares” con el fin de dirigir y vigilar el arreglo y construcción de caminos para lo que nombrarían un “maestro arquitecto y sobreestante que asistan a la obra”. El día 12 encargan a uno de los miembros que “buscase a intereses la suma de sesenta mil reales de vellon para dar principio a la composición de caminos”. El 21 reciben otra carta del Intendente General insistiendo en el asunto de los caminos y, en este mismo día, manifiestan “haver allado a intereses cinquenta mil rs. de vellon”¹⁸.

En los primeros días de agosto vuelven a tratar en el Concejo sobre este mismo asunto y especifican que no se excluya de contribuir al arreglo de los caminos ni aún a las personas más privilegiadas. Pero el 17 del mismo mes reciben una orden para que se disminuya el número de obremos, y que del dinero que tenían destinado a los caminos entreguen 40.000 reales para los gastos de las éxequias de Felipe V y la proclamación de Fernando VI. Aceptado esto, se lo comunican al Intendente General. Sin embargo, tres días más tarde enviaban una representación a S.M. para que la Ciudad quedase exenta de la contribución “de la mitad del arbitrio y del 4% de la otra mitad”¹⁹.

Reunido el Concejo, el 1^º de setiembre del mismo año 1746, es informado de una carta del Sr. Intendente en la que requería las cuentas de lo recaudado y de su distribución, tanto de los pagos en dinero como de los que habían contribuido con su trabajo personal. El día 24 vuelve a escribir remitiendo con esta carta, que se lee en la sesión del Ayuntamiento de 3 de octubre, una relación y dictamen de los maestros de obras José Vidal y José Crespo que trata sobre la construcción del camino que, pasando por Carral, iba desde Santiago a La Coruña. Leída y discutida dicha carta se advirtió que la mentada obra, sólo hasta el lugar de Carral, importaría 843.721 reales y que igual coste tendría el camino que desde nuestra ciudad conducía “a Castilla por Sobrado”; todo esto sin contar con los reparos anuales. Por tanto, estando los habitantes del lugar escasos de cosecha y sobrecargados de contribuciones era imposible tributar a la composición de los caminos. En estos términos se dirigen al Sr. Intendente y a S.M.. También creen conveniente se suplique al Ilmo, Sr. Arzobispo se sirva contribuir con su representación al mismo asunto a S.M., considerando tendrá todo aprecio...”²⁰.

¹⁷ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1746, fols. 55 y 59.

¹⁸ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1746, fols. 238 y 352.

¹⁹ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1746, fols. 9, 67, 69 y 78 v.

²⁰ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1746, fols. 133 v., 210, 318, 335, 336 y 363.

Se informa, en el Consistorio del 8 de noviembre, de dos cartas del Sr. Intendente en relación con el arreglo de los caminos y acuerdan se “aga el repartimiento de quatro reales o dos jornales por vezino escluyendo de esta carga a los pobres...”. Al mes siguiente, en Consistorio, leen unas cartas del Intendente en las que anunciaba la llegada del maestro de obras José Vidal para el reconocimiento de los caminos²¹.

El 16 de enero de 1747 reciben en el Ayuntamiento una carta del Intendente con otra del Marqués de la Ensenada “para la suspensión de obras de caminos asta la primavera”. No obstante, en los Consistorios de los días siguientes se cita a varios organismos para que contribuyan a estas obras; y el día 24 se notifica la carta del Intendente disponiendo que pongan en “subastación la obra de caminos y reparen los malos pasos”. Reunido el Ayuntamiento manifiesta que el que va a Carral lo reconoció el maestro de obras José Crespo y que para dicho camino tenía hecho un plan. Resuelven que de momento sólo se reparen “los malos pasos” y para esto le piden a dicho maestro que forme un nuevo plan con el coste de cada tramo “...explicando en él las varas que tenga cada trecho... para la intelixencia de los maestros u operarios que quieran tomar a su cargo por partes o por el todo, la compostura”. Dicho informe se publicaría en la Ciudad para que los maestros y oficiales que les interesase “acudan a hacer sus posturas...”²².

Nuevamente el Intendente ordena, a mediados de abril de 1747, que continúen las obras de caminos: del que iba a Castilla por el puente de San Lázaro y a La Coruña por Carral. Añade que por no ser razonable la tasa que hizo el maestro José Crespo envía al maestro Vidal para que lo reconozca y tase de nuevo. En el Consistorio del día 24 designan a uno de sus miembros para que asista con dicho maestro “a ver lo preciso y más peligroso que se deba reparar...”. El último día del mes de abril otra carta del Intendente anuncia la próxima llegada del maestro Vidal y que se concluya la obra con toda rapidez. En este mismo día se acuerda devolver los 50.000 reales con sus intereses a la persona que los había prestado²³.

El maestro José Vidal emite un resumen sobre los reparos que necesitan los caminos que van desde la Puerta de San Roque hasta la Puerta del Porrón y desde la Rúa de San Pedro hasta San Marcos. Este resumen se

²¹ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1746, fols. 46 y 238.

²² Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1747, fols. 98, 151 v., 152, 163 y 288.

²³ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1747, fols. 39, 40 v., 63, 74 y 74 v.

vió en el Consistorio del 10 de mayo; cinco días más tarde determinaban que para las obras de los caminos aprovechen el buen tiempo²⁴.

Dos cartas del Intendente General del Reino fueron leídas en los Consistorios del 7 y 19 de junio de 1747, disponiendo en la primera que el coste de los caminos de los “arrabales de la ciudad hasta la Poza del Cendal y fuente de los Concheiros” no debían ser “por cuenta de los del arbitrio destinado para los caminos reales”. También envía una Real Orden para que el Arzobispo y Administrador del Hospital contribuyan a la construcción de caminos²⁵. En el mes de octubre el Concejo remitía al Intendente un informe sobre la marcha de la obra pero éste, al mes siguiente, vuelve a solicitar informes de ella y al mismo tiempo insiste en que “prosiguan los caminos”²⁶.

Al año siguiente —1748—, en el Consistorio del 19 de febrero, presentaron los gastos ocasionados en las obras de estos caminos, desde que se habían comenzado hasta la fecha, sumando un total de 132.194 reales y 20 maravedíes. En abril del citado año los “Sres. Diputados de Caminos” emiten un informe, dado a petición de los vecinos de Meijonfrío, protestando del maestro director de las obras de los caminos José Crespo “sumamente cabiloso y turbador de la paz y claridad con que se deve llevar la maniobra de los caminos, a los que asiste mui poco por andar divertido en otras obras y heviar gastos superfluos que ocasiona...”; por todo esto la ciudad decide despedirlo y designar a otro más idóneo. Recae el nombramiento en Tomás de Fontenla Barreiro “sujeto de toda inteligencia, integridad y cordura”²⁷.

De todos los caminos el más importante y por el que más interés manifiestan constantemente es por el que comunicaba a Santiago con La Coruña. Por lo cual, en junio de 1748 acuerdan hacer a S.M. “las Representaciones convenientes” para que deje sin efecto la orden de entregar 15.000 reales para arreglos de caminos, y que toda esta cantidad se emplee en el de La Coruña. En el Consistorio del 19 de dicho mes deciden que mientras no resuelvan el asunto anterior se suspendan las obras. Materia simi-

²⁴ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1747, fols. 100, 102, 116, 118, 129 y 132.

²⁵ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1747, fols. 192 y 244.

²⁶ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1747, fols. 60 v., 74 y 107.

²⁷ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1747, fols. 143, 370 v. y 371.

El problema no sólo se plantea con el citado maestro de obras, José Crespo, que tiene también sus defensores, sino que aparecen involucrados en algunas cuestiones el aparejador y el sobrestante, fols. 382, 384 y 387.

lar tratan en el de 15 de julio, acordando que desde ese día se cese en la continuación de la obra de caminos a excepción de los de Carral. Lo que viene a corroborar el interés que tenían en la rápida realización de dicho camino que ponía en comunicación estas dos ciudades gallegas²⁸. En la reunión del Concejo del 23 de octubre se leyó una carta del Intendente con la buena noticia de que S.M. había suspendido “el apronto de los quince mil reales del arbitrio de caminos para la composición de los de La Coruña” y da normas sobre la forma como proseguir estas obras²⁹.

Pero no era sólo la comunicación con la ciudad de La Coruña la que interesaba, sino también con otros puntos de la región. En consecuencia, en el Consistorio de 20 de febrero de 1749, la representación del Procurador General daba normas para el arreglo y composición del camino que “pasa de esta ciudad a la de Orense”. Reunidos en Consistorio, el 30 de abril se leyó una carta del Intendente para que examinase este camino, el modo de repararlo y el coste a que ascendería. El 14 de mayo se da noticia de la visita que hizo a dicho “Camino Real” que pasa a Orense, desde el puente y río de Sar, el maestro Manuel Casteleiro, expone el estado en que se halla el mentado camino y el coste de las obras, que ascenderían a 60.000 reales³⁰.

Este camino a Orense, que luego continuaba a Castilla, era importantísimo para la vida de la ciudad; pero su estado era de total ruina por el mucho tránsito de tropas y el “mucho comercio especialmente los vinos del Riveiro y Ulla” que producían rentables beneficios a la Real Hacienda. Por eso tratan, nuevamente, sobre su arreglo en el Consistorio del 2 de marzo de 1751, acordando hacer una representación a S.M., por medio del Marqués de la Ensenada, para que “se sirva mandar que se haga y repare dicho camino como tan importante y que el coste que resulte de públicas posturas se digne mandar también se reparta, por no tener la Ciudad medios ni fondos con que costearlo”³¹.

En el año 1752 se va a dedicar especial interés sobre todo a “la composición del camino de Sar” tratando acerca de él en los Consistorios del 3 de junio y 3 de noviembre. En la reunión del 10 de este mismo mes acuerdan algunos reparos en diversos caminos³².

²⁸ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1748, fols. 458 y 481 v.

²⁹ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1748, fols. 470 y 523.

³⁰ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1749, fols. 161, 319 y 335.

³¹ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1751, fol. 69.

³² Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1752, fols. 133, 121 y 188 v.

Exponen en el Consistorio del 18 de junio de 1754 que se estaba arreglando el “camino real que sale de esta ciudad al puente Pedriña, el que estaba tan intransitable y peligroso...”, que habían concertado con el Cabildo catedralicio la cesión del “cascajo y broza” que tenía amontonada en la plaza del Obradoiro, con el fin de rellenarlo³³. En febrero del año siguiente manifiestan su preocupación por “lo peligroso que se alla el camino de Sar, que es real y transitorio, y por donde vienen muchos abastos a esta Ciudad y transitan muchas gentes, así de Castilla como de Orense y otras partes del Reino...; averse formado autos, planta y condiciones... para que con la maior brevedad se pueda hacer obra tan importante...”³⁴.

Remitido por el Intendente General se vio —consistorio de 21 de enero de 1756— un despacho del Real y Supremo Consejo de Castilla referente a “la composición del puente y camino de Sar”; con la orden de que sobre la postura de los 90.000 reales hecha por los maestros José Crespo y José Vidal “se saque a pregon la referida obra por otros quince dias... y pasados que sean se rematen en el mejor postor, se forme el repartimiento entre los vezinos de esta ciudad y su provincia a dos reales cada uno...”³⁵.

El 31 de enero de 1757 el Ayuntamiento resuelve comunicar al Intendente como la calzada que habían comenzado a hacer en el llamado camino de Sar iba “construída falsamente por la mala qualidad de los materiales para semejante fábrica y concurriendo con esto el riguroso temporal que arruina lo devil de lo fabricado en medio de lo qual prosiguen a sacar su utilidad los maestros”. Por esto le piden que mande suspender dicha obra mientras se informan con “el maestro que les parezca mas avil”. No se hace esperar la respuesta del Intendente, pues el 8 de febrero ya estaba en esta Ciudad un despacho en el que ordenaba “a los maestros a cuió cargo está dicha obra, suspendan y hagan suspender en el trabajo de ella” mientras no recibiese la información acerca de su estado³⁶.

Cumpliendo lo ordenado por el Intendente redactan un informe, excesivamente detallado, del mal estado de las obras del camino y de la lentitud con que se llevaban las mismas. Por lo que en el Concejo del 21 de marzo de 1757 se percatan de la necesidad de nombrar sobrestante a Clemente Fernández Sarela “maestro de obras, con el salario diario de ocho reales de vellon... para que asista a dirigir y disponer la seguridad de la fábrica y que en defecto será responsable...”. El 14 de abril le notifican oficialmente el nombramiento a dicho Clemente Fernández Sarela, quien dice que se encargará “zelando y disponiendo a todo su entender y alcan-

³³ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1754, fol. 255.

³⁴ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1755, fol. 92.

³⁵ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1756, fol. 37.

³⁶ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1757, fols. 46, 70 y 78.

zar a dirigir a la maior seguridad dicha obra...”³⁷.

El 2 de junio de 1757 el Marqués de la Croix, Gobernador del Reino de Galicia, Secretario y Procurador sobre la obra del camino de Sar ordena un nuevo reconocimiento de dicho camino. Trazaría el perfil del puente tendido sobre el camino de Sar José Crespo, por estar ausente en La Coruña su compañero José Vidal, y tendría que respetar las opiniones del maestro de obras de la Catedral, Lucas Ferro Caaveiro. Pocos días más tarde el Marqués de la Croix comunicaba haber recibido de manos de Lucas Ferro Caaveiro tres cartas con informes o referencias del camino y puente de Sar. En vista de todo ello ordena que las obras sean inspeccionadas por el “ingeniero extraordinario Don Miguel Roncaly, asistido del referido Caaveiro”. El 23 de junio ya se comunicaba al Ayuntamiento de que dicho reconocimiento había sido realizado. Tres días más tarde el Marqués de la Croix anunciaba haber recibido el informe de Don Miguel Roncaly³⁸.

Por una orden o auto del Gobernador del Reino de Galicia, Marqués de la Croix, del 30 de julio de 1757, y en vista de las declaraciones dadas por el ingeniero Roncaly y Lucas Ferro Caaveiro, se obliga a José Vidal y a José Crespo a “deshacer y volver a construir a su costa... el tramo de camino de ciento doce varas inmediato al crucero de Angrois...”. Nombran para que vigile la obra a Lucas Ferro Caaveiro, en lugar de Clemente Fernández Sarela, y cobraría el mismo salario asignado a éste. En el Consistorio del 1º de setiembre tratan sobre varios puntos relacionados con esta obra. Con el fin de que los asentistas continuasen arreglando las zonas señaladas le pagarían 4.000 reales y les facilitarían una partida de cal. Asimismo el maestro Caaveiro, como encargado, tendría que visitarla y dar cuenta de su marcha de ocho en ocho días. Por ello, aparte de los 500 reales que le habían entregado le abonan 600 más en condición de extras³⁹. Acuerdan en el Consistorio del 2 de abril de 1758 pagar a los asentistas de este camino de Sar 16.900 reales, de un libramiento del Marqués de la Croix⁴⁰.

Por un oficio fechado el 4 de octubre de 1758 se obliga a todos los “vecinos de los pueblos de esta provincia con su cuota para el camino y puente de Sar”. El Marqués de la Croix ordena al tesorero que “de lo sobrante” del arbitrio del Puente y camino de Sar pague 150 reales a los ar-

³⁷ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1757, fols. 74-77, 185 y 250.

³⁸ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1757, fols. 74, 124 v., 127-128, 139 y 142.

³⁹ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1757, fols. 203-206 y 286.

⁴⁰ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1758, fol. 174.

quitectos Manuel Casteleiro y Domingo Fontenla por el trabajo que habían tenido en el año 1756 de reconocer diferentes caminos en los arrabales⁴¹.

En 24 de febrero de 1759 el Marqués de La Croix comunicaba que, según le había informado el arquitecto Lucas Ferro Caaveiro, estaba concluido este camino faltando solamente finalizar el antepecho del puente. El Marqués de la Croix manda que se reconozca para ver si la obra estaba hecha “con la debida solidez y perfección”. Dicho reconocimiento lo efectuaría el ingeniero José Santos Calderón en compañía de Lucas Ferro Caaveiro y otros maestros o personas que para ello se nombrasen. Los asentistas Vidal y Crespo eligen por su parte a José Turnes “muy experto en semejantes obras de calzada” y en compañía de todos los citados se efectúa el reconocimiento el 16 de marzo. El maestro de obras José de Turnes entrega, cuatro días más tarde, una declaración de como estaba construida la obra, exponiendo todas las imperfecciones que había hallado y describiendo por completo el material y la construcción con gran minuciosidad. El arquitecto Ferro Caaveiro y el ingeniero Santos Calderón dictaminan “por falsas las 150 varas que al tiempo estaban echas”⁴².

Quizá por no estar de acuerdo con los informes emitidos, esta obra va a ser inspeccionada también por los arquitectos Francisco de Zalaeta y Fray Manuel de los Mártires, quienes hicieron el reconocimiento en presencia de Santos Calderón, Caaveiro y de los asentistas. Otorgan su declaración “disculpando los defectos del camino... sin embargo se saca de ellas que el cascote es de una quarta, el grueso o cuerpo del camino de otra, la piedra menuda...”. A Turnes le había sido impuesta una multa de 915 reales, por no haber cumplido las condiciones estipuladas, cantidad que él solicita le sea devuelta en el Consistorio del 31 de mayo del mismo año 1759⁴³. No se vuelve a tratar más de este camino hasta 1770, seguramente porque lo arreglaron los asentistas o porque había otros muchos que requerían el interés y cuidado.

Así, otra vía de acceso que estaba en pésimas condiciones era el “peligroso paso al Porrón y Salgueiriño”. Por lo cual el Marqués de la Croix escribe, el 18 de julio de 1758, para que le aclaren las diferencias que había en la tasa de dicha obra; pues primero le habían comunicado que sólo se necesitaban reparar 85 varas, cuyo importe era de 5.080 reales, según dictamen de los maestros de obras Manuel Casteleiro y Domingo Fontenla; y después le habían dicho que eran necesarias 93 varas, cuyo

⁴¹ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1758, fols. 561 y 610.

⁴² Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1759, fols. 162-163, 164 v. y 166.

⁴³ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1749, fols. 305, 335 y ss., 417 y 378.

importe ascendía a 14.800 reales. No obstante, encargaba pusiesen “a pregones la referida obra” para rematarla en el mejor postor, y lo tuviesen informado de todo lo que se hiciese. Acuden a la subasta Pedro de Castro y Miguel del Río, ofreciendo el primero hacer la obra en 16.500 reales y el segundo en 15.500. Comunicado el resultado al Marqués de la Croix éste contesta que se le adjudique a José de Turnes, que la había tasado anteriormente en 14.800 reales, por ser ésta una postura más baja y que le ordenen a dicho maestro “de principio a la obra sin perder instante” para que “los malos pasos” estuviesen ya arreglados en el próximo invierno⁴⁴.

Este paso estaba situado a la salida de Santiago de Compostela, en el camino real que ponía en comunicación esta ciudad con la de La Coruña; de ahí el interés que tenían en hacer rápidamente dicha obra, ya que era una vía muy frecuentada y necesaria.

También un camino de suma importancia era el de los Concheiros, zona en donde terminaba el Camino de Santiago o Camino Francés, siendo una de las principales entradas de la ciudad compostelana y, por tanto, una ruta muy concurrida. Sobre este particular escribía, el 8 de marzo de 1759, el Marqués de la Croix al Concejo de Santiago, manifestando que, aunque había sido reconocido en 1756 por los maestros de obras Manuel Casteleiro y Domingo Fontenla, suponía que desde esa fecha habría variado “la disposición del mismo camino”. Por eso y con el fin de poner remedio al mal estado de la citada vía ordenaba que se efectuase otro reconocimiento y que los maestros “declaren lo que moderadamente necesitará y el coste a que podrá ascender”. Le informarían de todo esto y al mismo tiempo le remitirían “individual noticia de los partidos o feligresías que deven soportar el gasto que se haga en la mencionada obra”⁴⁵.

El 29 de marzo de 1759 Manuel de Casteleiro, maestro de obras, reconocía el citado camino de los Concheiros dando un nuevo trazado y presupuesto distinto del anterior, advirtiendo que entonces había aprovechado un tramo de calzada vieja que a la sazón podía servir pero que “desde aquel tiempo hasta este, con el uso de tanto concurso de carros y caballerías se alla arruinado..., sus piedras disquiciadas, muchos oyos y con la misma necesidad de hacerse de nuevo, igualmente que lo que se ha de hacer de la fuente de las Triperas hasta venir a llegar a la calzada frente a las primeras casas de Concheiros...”. Por eso, era totalmente necesario tomar nuevas medidas y presentar un nuevo presupuesto que ascendía a la cantidad de 41.000 reales⁴⁶.

Especial atención se prestará en los próximos años a los caminos que

⁴⁴ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1758, fols. 386, 401, 448, 462 y 496.

⁴⁵ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1759, fol. 166.

unían a Santiago con las diferentes ciudades gallegas. Reunido el Concejo, en el Consistorio del 23 de diciembre de 1760, se acuerda escribir a las ciudades de Orense y Tuy para que se insista en que no se lleve a efecto el arbitrio de “maravedí en azumbre de vino” destinado a la reparación de caminos, acordado por la Junta del Reino, sino el de la sal, por ser más equitativo⁴⁷. En los primeros días de abril de 1763 se leía en el Concejo una carta del Gobernador y Capitán General del Reino, Marqués de la Croix, notificando que S.M. había impuesto, por un período de diez años, “el arbitrio de un real en fanega de sal de las que se consumen en este dicho Reino, pagándolos todos sin exsension de persona...”, con el fin de destinar lo recaudado a la construcción del Archivo General del Reino y “reparar los caminos, de capital a capital”⁴⁸. En septiembre se recibía una carta del Marqués de la Croix y del Intendente, solicitando peones para las obras de estos caminos.

Nuevamente el Capitán General, en mayo de 1764, reclamaba peones para las obras del camino que enlazaba a Santiago con La Coruña y exigía que éstos se fuesen enviando por turnos. Al mes siguiente, Consistorio de 16 de junio, manifiestan que, en carta recibida del Marqués de la Croix, éste participa que ha reducido el número de los cien peones pedidos a sesenta. También se informa del contenido de la carta del Sr. Intendente en la que recrimina a “la ciudad por la falta de respuesta a su carta sobre peones”. Fechas más tarde, el mismo Intendente notificaba los peones que no acudían a las citadas obras con el fin de que se les expidiesen órdenes para concurrir⁴⁹.

Por cartas leídas en los Consistorios de 31 de octubre y 9 de noviembre de 1765, el Marqués de la Croix ordena que había que aprontar de esta provincia “para el camino que viene de La Coruña a esta ciudad setenta peones y ocho carros diarios”. Referente a los obreros que de Santiago iban a trabajar al camino que unía a La Coruña con nuestra ciudad existen abundantes datos. De tal forma, sabemos que el salario de los peones era de tres reales en los días de verano y de tres menos cuarto en los de invierno, pero si destacaban en el trabajo “se les adelanta en todos tiempos alguna cosa mas, respecto a su mayor aplicación”. A los carreteros, tanto obligados como voluntarios, se les paga según los viajes y distancias y “ganan cada día desde siete hasta catorce rs. de vellon”, pero alguno, debido a su lentitud, no llega a percibir ni cuatro reales⁵⁰.

⁴⁶ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1759, fol. 246.

⁴⁷ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1760, fol. 158.

⁴⁸ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1763, fols. 80 y 152 v.

⁴⁹ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1764, fols. 362 y 349.

Reunido el Concejo el 27 de abril de 1765 se le informa de la “Representación del Sr. Procurador General sobre los malos pasos que ay a la intermediación de esta ciudad”. Días más tarde, Consistorio de 8 de mayo, se leía la carta del Capitán General contestando a la de la Ciudad sobre la cuestión anterior manifestando que aunque “no puede concurrirse a su composición..., será bien que la Ciudad aga reconocer por maestro arquitecto los malos pasos...” y con el informe que extendiese y el cálculo individual de lo que podía costar se le enviase⁵¹. El Concejo, en el Consistorio de 15 de septiembre de 1766, libra mil quinientos reales para la composición y arreglo de los caminos “que bienen a esta ciudad, el uno de Castilla se halla arruinado en muchos malos pasos desde el puente de San Lázaro a acá, y el otro que viene de la Coruña desde la fuente del Porrón, y el otro desde el puente de la Rocha...”⁵².

Pasados algunos años se vuelve a presentar a la Ciudad, Consistorio de 4 de octubre de 1770, el problema del camino de Sar que “desde el puente a la fuente de Sn. Nicolás, está mui arruinado, intransitable y pantanoso, que por ser tan nezesario y a la intermediación de la ciudad...” debía repararse lo más pronto posible y que los vecinos que circulan por él y tienen carros debían de cooperar acarreado cascajo y piedra, para que la Ciudad decidiese lo que se debía hacer⁵³.

Otro acceso a la ciudad de Santiago que estaba en malas condiciones e intransitable era el que, subiendo al costado de la iglesia del Pilar llegaba hasta la Puerta Fajera. Por ello, en septiembre de 1771, ordenan su reparación y disponen que “algunos vecinos del jiro de la Rocha contribuyan con carro y ganado para la saca de tierra, piedra y más que ocurra...”⁵⁴.

Las obras del camino real, que desde La Coruña se dirigía a Santiago, habían sido suspendidas por falta del dinero necesario. Pero el Arzobispo de Santiago, benefactor y mecenas, Don Bartolomé Rajoy y Losada, preocupado y deseoso de proporcionar trabajo a la gran cantidad de mendigos y ociosos que pululaban por la ciudad, y para los que deseaba construir un Hospicio, se dirige a S.M.⁵⁵, en abril de 1769, ofreciendo “anticipar y poner en manos del thesorero cien mil reales de vellón” para que los que se encontraban “sanos y robustos” pudiesen cobrar su salario del trabajo

⁵⁰ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1765, fols. 85, 127 y 242.

⁵¹ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1765, fols. 255 v. y 263 v.

⁵² Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1766, fol. 92.

⁵³ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1770, fol. 170.

⁵⁴ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1771, fol. 52 v.

realizado bajo las órdenes del ingeniero Don Feliciano Míguez, a la sazón director de las mencionadas obras⁵⁶. La condición impuesta por el Arzobispo era que se le debía de “satisfacer luego que esten producidos y cobrados del arbitrio, para emplearlos en la obra del Seminario...”⁵⁷.

En la reunión del Concejo, Consistorio del 2 de abril de 1771, se examinó una carta del Capitán General acompañada de un memorial del ingeniero Don Feliciano Míguez, en el que se lamentaba de que el susodicho Concejo había dejado excesivo terreno al monasterio de San Martín para construir una escalera delante de la puerta de su iglesia y que de esa forma quedaba interceptado el paso del camino real que venía de La Coruña. La contestación al Capitán General va acompañada de un plano no sólo del lugar, sino de mucho más terreno, para que pueda ver con más claridad lo que le exponen: “lo uno que el Camino Real que viene desde la ciudad de La Coruña a esta, terminó en la puerta llamada de San Roque por venir a ella línea recta; lo otro que desde dicha puerta de San Roque y extramuros de la ciudad vaja una calle muy ancha y espaciosa, llamada de las Ruedas, cuía anchura y en parajes mucho mas llega asta el campo de Sta. Susana; lo otro que en dicha calle... terminan prezisamente los tres caminos reales que bienen a esta ciudad desde Castilla, por Lugo, desde Orense y desde Tuy, sin que sea preciso hir por dentro de la ciudad para ninguno de estos parajes, desde el camino Real que viene de La Coruña; y lo otro que el querer figurar el transito que propone el ingeniero desde la puerta de Sn. Roque por la fuente de Sn. Miguel, plazuela de Sn. Juan y Plaza del Hospital, es una mera voluntariedad,...” pues, sería imprescindible derribar calles enteras de casas y esto ocasionaría “un gravísimo perjuicio del publico y de los fueros Reales defraudando a S.M. de la contribución de tantos vecinos a quienes hera preziso arruinar enteramente...”. Terminan apuntando que de una “queja tan mal fundada” esperan merecer “la aprobación del echo, como el desagravio de su error a que es acrehedora contra el ingeniero...”. En el Consistorio del día 30 se informaba de haber recibido ya carta del Capitán General — fechada el 18 — respondiendo a la

⁵⁵ Archivo Histórico Nacional. Sección Consejos, leg. 341, fols. 1 a 3 v. MEIJIDE PARDO: “El hambre de 1768-69 en Galicia y la obra asistencial del estamento eclesiástico compostelano”, *Compostellanum*, vol. X, 1965. ORTEGA ROMERO, M^a del Socorro: “Planos de Miguel Ferro Caaveiro para construir un Hospicio en Santiago”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 1971. PALOMARES IBÁÑEZ, Jesús: “El Arzobispo Rajoy y los orígenes del Hospicio de los pobres de Santiago”, *Compostellanum*, 1978.

⁵⁶ Archivo Histórico Nacional. Sección Consejos, leg. 341, fols. 2 y 2 v.

⁵⁷ Archivo Histórico Nacional. Sección Consejos, leg. 341, fol. 1 v. ORTEGA ROMERO, M^a del Socorro: “Noticias sobre la construcción del Ayuntamiento de Santiago de Compostela”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 1966.

que le habían enviado con el plano⁵⁸.

El Capitán General del Reino envía una carta-orden, leída en el Consistorio de 17 de marzo de 1773, para que se haga un “comparto” de trescientos peones y veinte y nueve carros para trabajar en el camino que viene de Sigüeiro a la Sionlla⁵⁹. Este “camino transversal” es objeto de una notoria atención como lo demuestran las órdenes que se cursan al Concejo con el fin de que se apronten carros para las obras, especialmente en la temporada de verano. El ingeniero Dn. Feliciano Míguez era el director de estos trabajos, interesándose para que el apronto de carros fuese efectivo⁶⁰.

La inquietud y preocupación del Rey por estas obras de los caminos es patente a lo largo de todo el siglo. En el Consistorio de 23 de marzo de 1776 se presentaba una carta del Intendente General interino del Reino que remitía un ejemplar impreso del Real Decreto de S.M. para que “se continúe por diez años en este Reino el impuesto de un real en fanega de sal para la construcción de caminos...”⁶¹.

Ya anteriormente hemos señalado varias veces como en muchas ocasiones los vecinos tenían que acudir con su prestación personal a componer o arreglar los caminos. De esta suerte vemos que en el cabildo celebrado en la parroquia de San Félix de Solovio, el 17 de junio de 1783, les fue comunicada la orden (enviada por el regidor de la ciudad) de que los vecinos de San Félix de Solovio y de Salomé tenían la “obligación de reedificar el camino que va de la Puerta de la Mamoia y finaliza en la Puente Pedriña y que respecto dicho camino se alla deteriorado, dispongan inmediatamente su composición...”⁶².

En el año 1787 también al Concejo de Santiago llegaban órdenes para arreglar los caminos que se hallaban en “mala disposición”⁶³.

Según las instrucciones de caminos dada por Ventura Caro al Concejo de Santiago, los caminos vecinales debían de tener de ancho dieciseis cuartas⁶⁴.

⁵⁸ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1771, fols. 279 y 350.

⁵⁹ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1773, fols. 99 y 330.

⁶⁰ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1774, fols. 384 y 424.

⁶¹ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1776, fol. 74.

⁶² Archivo Parroquial de Santa María Salomé, Santiago. Libro de cavildos de la parroquia de San Félix de Solovio de la Ciudad de Santiago, desde el año de 1777 hasta el de 1794, fol. 23 v.

⁶³ RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Ángel: “Caminos en la antigua provincia de Santiago durante el año 1787”. *Cuadernos de Estudios Gallegos*, t. XXXI, Santiago, 1978-80.

CALZADAS.- Aunque las noticias acerca de ellas no sean excesivamente abundantes, las calzadas continuaban teniendo en esta época una importancia primordial por su utilidad. Como queda glosado, las calzadas eran unas vías o caminos empedrados para mayor comodidad de los caminantes y del tráfico público. Por tanto, era necesario para su conservación un maestro de obras o de cantería. Lo demuestra el que en 1725 Domingo Meijón, maestro de cantería, reclama le sean abonados seis días y medio “que ocupo en reparar la calzada junto a la fuente del Camino...” y enlazar la calle de la Azabachería, frente a la plazuela de San Juan. Se entregaron cien reales de vellón, que era lo que se suponía importaban dichos reparos⁶⁵.

Sin embargo, las primeras noticias que poseemos sobre las calzadas en el siglo XVIII, en Santiago, son de agosto de 1713, en cuya fecha en la reunión del Concejo se consideró una petición del Procurador General para que se reparasen las “murallas desta ciudad, caminos y calzadas”. Decidieron que el “Sr. Procurador General acuda al Ilmo. Sr. Arçobispo y Ilmo. Dean y Cavildo para que concurran por su parte a los referidos reparos, según el estilo, que la ziudad por su parte esta presta azerlo...”⁶⁶.

En algunas ocasiones se concedía a ciertas instituciones determinadas prerrogativas y, en compensación, éstas se obligaban a construir una calzada. Un ejemplo de esto lo tenemos en la reunión del Concejo del 3 de marzo de 1721, donde informaron “aver otorgado la escrituram con el Padre Retor de la Compañía de Jesus desta ciudad, sobre el modo de cerrar el sitio que la ciudad les permitio, y la calzada que se obligo a hazer por fuera de la muralla...”⁶⁷. De forma semejante, años más tarde, Consistorio de 14 de abril de 1731, el Concejo concede permiso al Colegio de la mencionada Compañía de Jesús para ensanchar éste, pero tendrían que hacer la calzada hacia San Félix⁶⁸.

El tener a punto y en buenas condiciones las calzadas que daban acceso a la ciudad es otra de las preocupaciones de la Administración. El Concejo acuerda en su reunión de 18 de mayo de 1726, que se “reconozcan las calzadas que se necesitan hacer en el campo de Santa Susana, sobre mano izquierda cuando se sale de la ciudad...”, reconocimiento que se practicaría acompañados de un maestro de obras⁶⁹.

A veces también los vecinos debían de contribuir a estas obras abonando

⁶⁴ Archivo Municipal de Santiago: “Empedrado de calles. Derribo de soportales...”, fol. 71.

⁶⁵ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1724 y 1725, fol. 363.

⁶⁶ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1713, fol. 460 v.

⁶⁷ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1720 y 21, fol. 91.

⁶⁸ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1731, fol. 338.

do una cuota determinada, como puede comprobarse en el Consistorio de 23 de diciembre de 1732. Entonces el Intendente ordena que “los que pretendían eximirse de concurrir al coste de la composición de la calzada de San Antonio” entreguen lo que le corresponda por dicho concepto⁷⁰.

Asimismo se dedicaba gran atención a las calzadas que estaban en relación con las plazas. Reunido el Concejo, Consistorio de 15 de marzo de 1745, informa de que se ha examinado un memorial de Dn. ..., “porque acredita aver pagado a Gregorio Calvelo y otros compañeros ciento setenta y cinco rs. por la fabrica de la calzada a la plaza del Campo de esta Ciudad”, y que solicita se le abone dicha cantidad⁷¹.

En noviembre del año 1751 el veedor de la ciudad se dirige a los “Sres. Justicia y Reximiento” exponiendo que se había “compuesto parte de la calzada de la plaza publica a la inmediación de la alhondiga, buscando para ello... a Miguel do Rio y Pedro Rey, canteros, que se allava mui arruinada segun era patente; y de ejecutado se han medido las brazas por Domingo Caetano Gil, maestro fontanero de V.S. y alló ver cinquenta...”. De éstas, nueve las había pagado el Colegio de Irlanda, tres un canónigo y dos un procurador, por estar sus casas muy cerca y “las treinta y seis brazas restantes... corresponden a V.S. y, a razon de tres reales según la regulación echa, importan ciento y ocho, los que se estan deviendo a los dos operarios que ban expresados...”. Por esto suplicaba que se les pagase dicha cantidad⁷².

Bien por estar situada en un lugar muy céntrico y transitable, o por encuadrarse esa zona bajo el dominio del Cabildo, lo cierto es que en el año 1754, uno de los arquitectos más significativos del siglo XVIII, y que sucedió en el cargo al ilustre Fernando de Casas, como maestro de obras de la Catedral, Lucas Antonio Ferro Caaveiro, dió la traza para la calzada de las Platerías, ejecutando la obra su aparejador, Ventura Valado, quien cobró por este trabajo 164 reales y 4 marvedíes⁷³.

También la Universidad contribuirá a la restauración de las calzadas. Así lo demuestra una carta que fue leída en el Consistorio de 9 de noviembre de 1760, en la que solicita al Concejo copia de las escrituras en las que se expresaba que tenían obligación de componer la calzada desde detrás de la cárcel eclesiástica continuando hasta San Clemente⁷⁴.

En el Consistorio del 21 de noviembre de 1764, acuerdan enviar una orden a “la justicia de la Mahia a que haga conducir piedra a la calzada del

⁶⁹ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1726, fol. 200.

⁷⁰ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1732, fol. 830.

⁷¹ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1745, fol. 156.

⁷² Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1771, fol. 892.

⁷³ Archivo de la Catedral de Santiago. “Libros auxiliares de Fábrica”, 1754-99, fol. 57 y Libro 4º de Fábrica, 1716-1756, fol. 502 v.

Gaio, igual a la que se expidió al juez del giro sobre la piedra para la calzada que sube del puente del Arzobispo al Gaio”. Dos días más tarde se leía un informe del alcalde referente a las calzadas que mandó construir “subiendo del puente del Arzobispo al Gaio y desde las huertas al mismo Gaio”⁷⁵.

La última noticia que poseemos referente a las calzadas es de febrero de 1790, fecha en la que entregan a Gregorio Granja, aparejador de las obras de la catedral, ciento veinte y tres reales “por los jornales y materiales que se gastaron en la calzada de la casa del capellán Dn. Pedro Díaz de Valdivieso, que se redificó de nuevo, en la calle del Franco...”. Obra que viene a reconocer el 2 de marzo de 1791, el arquitecto de La Coruña Fernando Domínguez Romay⁷⁶.

⁷⁴ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1760, fol. 152.

⁷⁵ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1764, fols. 173 y 259.

⁷⁶ Archivo de la Catedral de Santiago. Fábrica. Comprobantes de cuentas, 1789-1793, s. fol.