

ISSN: 0213-2079

LAS OBRAS PÚBLICAS EN LA CASTILLA DEL SIGLO XVII: UN GRAVAMEN ONEROSO Y DESCONOCIDO

The public works in 17th Castile: an onerous and unknown tax

Francisco Javier VELA SANTAMARÍA

Instituto Universitario de Historia Simancas

Correo-e: velsanf@nunezdearce.es

RESUMEN: Las obras públicas en la España del Siglo de Oro han sido estudiadas en sus aspectos técnicos o artísticos, pero raramente se han abordado sus implicaciones económicas. Pero tanto las obras de mantenimiento de infraestructuras de cada concejo como la construcción de puentes, que requirieron a menudo la aportación de miles de localidades, tuvieron un elevado coste. Su financiación, que precisaba la autorización del Consejo de Castilla, se añadió a la opresiva fiscalidad del siglo XVII y su gestión tuvo las mismas características de esta, privatización, descontrol y fraude.

Palabras clave: obras públicas, fiscalidad, fraude fiscal, Consejo de Castilla, Corona de Castilla, siglo XVII.

ABSTRACT: The studies of the public works in Golden Age Spain were focused on its technical and artistic aspects, but not on its economic consequences. But the urban infrastructure maintenance and the building of bridges, what required frequently the contribution of thousand of places, were expensive. Its financing, what needed the authorization of Council of Castile, increased the oppressive taxation of the 17th century, and its management had its same nature of privatization, lack of control and fraud.

Key words: public works, taxation, fiscal fraud, Council of Castile, Crown of Castile, 17th century.

1. INTRODUCCIÓN

Las obras públicas en la España del Siglo de Oro gozan actualmente de una extensísima bibliografía centrada fundamentalmente en sus aspectos técnicos¹ o artísticos², pero tanto desde una perspectiva como desde la otra raramente se ha abordado el tema de su financiación. A la inversa, los estudios sobre haciendas locales, dado lo complejo, por no decir caótico, de sus sistemas contables, parejos en eso a los de la Corona, han tenido más éxito en describir las fuentes de ingresos que en precisar los gastos, con lo que raramente individualizan las inversiones que realizaron los concejos en esta área.

La jerarquía del poder en la Castilla de la Edad Moderna, es decir, la jurisdicción se escalonaba, considerando su amplitud territorial, desde la universal de la Iglesia católica a la local de los concejos, pasando por la del rey y los señores intermedios. Pues bien, todas estas instituciones se financiaban a través de su propia fiscalidad o transfiriendo recursos fiscales de los otros niveles del sistema y destinaban parte de esos recursos a actuaciones que podemos calificar en mayor o menor medida de obras públicas.

Tradicionalmente han sido la fiscalidad eclesiástica y en concreto los diezmos y la real, especialmente las alcabalas y los millones, las que han concitado mayor interés, con cierto olvido entre los modernistas del peso de la fiscalidad señorial y la propiamente concejil. Por ello, en este trabajo estudiaremos, ciñéndonos a la primera mitad del siglo XVII, unas cargas fiscales debidas a la iniciativa local y que sirvieron para financiar las inversiones en infraestructuras.

Examinaremos primero la información existente sobre las actuaciones de los concejos en su propio término y nos centraremos después en aquellas que por el volumen de inversión necesario y por beneficiar a varias entidades, como es el caso de puentes y calzadas o más raramente muelles y construcciones defensivas, requirieron la aportación financiera mancomunada de cientos o incluso miles de ellas.

2. INFRAESTRUCTURAS URBANAS

Es bastante complicado conseguir información de lo que representaron aquellas inversiones que por ser de menor entidad o tener un aprovechamiento más exclusivo debieron afrontar los concejos con sus solos medios. No consideraremos

1. Valgan por todos los magníficos trabajos de conjunto de García Tapia. *Vid.* GARCÍA TAPIA, N.: *Técnica y poder en Castilla durante los siglos XVI y XVII*. Salamanca, 1989, y GARCÍA TAPIA, N.: *Ingeniería y Arquitectura en el Renacimiento Español*. Valladolid, 1989.

2. *Vid.* la bibliografía citada a lo largo de este artículo.

aquí el caso de catedrales³, parroquias y conventos a cuya construcción contribuyeron particulares y concejos, a través de la figura de la limosna, pero cuyo carácter de obra pública es dudoso. Pensemos, sin embargo, en el abastecimiento de agua, el empedrado de las calles o la construcción de edificios municipales, ya no sólo las casas consistoriales, sino edificios como pósitos o carnicerías, y desde luego ese centro simbólico que es la plaza mayor. Incluso muchos puentes menores, realizados en madera o mampostería, fueron abordados con las solas fuerzas locales.

En Galicia el espectacular desarrollo de la arquitectura religiosa tanto urbana como monástica⁴ no parece haber sido acompañado por una preocupación similar por el mantenimiento urbano. Es por lo menos lo que parece deducirse de las cuentas de los concejos gallegos. En el período 1605-1613 el gasto del ayuntamiento de Santiago en obras públicas fue de 30.668 maravedíes, 81,8 ducados, apenas un 1% del gasto municipal realizado con los ingresos ordinarios. Utilizando con este fin los sobrantes de alcabalas la inversión en esta área superó los 1.100 ducados, lo que elevaría el porcentaje al 10,6 de los gastos totales⁵. En cuanto al concejo de Lugo en la década 1580-1589 las inversiones en obras públicas fueron de 22.000 maravedíes anuales de media, un 12,7% del gasto total, cantidad que se vería reducida en 1652-1653 a 13.616 maravedíes, un 5,6% del gasto aunque con fuertes oscilaciones posteriores⁶.

En el caso de Valladolid el gasto mayor en infraestructuras en el cambio de siglo lo supuso el abastecimiento de agua y en concreto el viaje de Argales⁷ en cuya obra se afirmaba en 1603 que la ciudad había invertido ya no menos de 70.000 ducados⁸. En esa fecha, como veremos, el Consejo aprobó con este fin

3. Para la financiación de estos edificios en un caso concreto, *vid.* GARCÍA SANZ, A.: «Dinero para la construcción de una catedral en Castilla: Segovia, 1525-1650», *Moneda y Crédito*, 182, 1987, pp. 61-98.

4. *Vid.* BONET CORREA, A.: *La arquitectura en Galicia durante el siglo XVII*. Madrid, 1984.

5. Habría que tener en cuenta además que en el abastecimiento de agua «en este reparo an de contribuir por tercias partes su señoría ilma el señor arzobispo dean e cabildo». *Cf.* LÓPEZ DÍAZ, M.: *Gobierno y Hacienda Municipales. Los concejos de Santiago y Lugo en los siglos XVI y XVII*. Lugo, 1994, pp. 240-241. En algún caso aislado se intentó realizar un repartimiento entre los vecinos como en 1602 para reparar las fuentes y calzadas que al parecer fue recurrido igual que el intento en 1638 de aplicar una sisa sobre la carne, el vino y el hierro concedida por la Corona. *Cf.* LÓPEZ DÍAZ, M.: *op. cit.*, pp. 250 y 265.

6. *Cf.* LÓPEZ DÍAZ, M.: *op. cit.*, pp. 236-239. En Lugo existió la misma oposición a las sisas que en Santiago. *Cf.* LÓPEZ DÍAZ, M.: *op. cit.*, p. 274.

7. Para todo lo relacionado con el viaje de agua de Argales, *vid.* AGAPITO Y REVILLA, J.: «Los abastecimientos de aguas de Valladolid. (Apuntes históricos)», en *Arquitectura y urbanismo del antiguo Valladolid*. Valladolid, 1991, pp. 177-255.

8. «Paresze... de lo fabricado en las dhas fuentes auer gastado esta dha çidad mas de quarenta mill ducados y otros treinta mill que auia tomado a zenzo para proseguir la dha fabrica» (Archivo General de Simancas, Registro General del Sello [A.G.S., R.G.S.], agosto 1603). De hecho tenemos

un repartimiento de 12.000 ducados en el entorno de la ciudad⁹ que no fue suficiente para completar la obra. Esta estuvo parada entre 1616 y 1618, cuando se hizo un nuevo presupuesto para su terminación de 21.200 reales que bastaría para rematar las obras hacia 1623¹⁰. En cuanto a la limpieza y empedrado¹¹ y otras tareas de mantenimiento urbano como el reparo de edificios públicos se financiaban con «la cerquilla»¹², una sisa administrada directamente por el Mayor-domo de Obras, cuyo rendimiento, que bajó a la mitad desde la marcha de la Corte, proporcionaba unos 200.000 maravedíes anuales, o sea un 1,5 a 1,7% de los ingresos totales¹³. Además la mayor parte de los cerca de 20.000 reales anuales que a mediados del siglo la ciudad percibía del «veintiuno del aceite» y otros tantos de la «adehala del vino» se gastaban en «repartimientos de puentes»¹⁴. Hay que tener en cuenta que Valladolid tenía que pagar una parte importante de la reparación de su puente mayor para la cual se concederían sendos repartimientos en 1634 y 1643¹⁵, pero además del emblemático puente sobre el Pisuerga la ciudad debía mantener a su costa una docena de puentes sobre el ramal norte del Esgueva y seis sobre el ramal sur, todos dentro del casco urbano¹⁶. Si sumamos

constancia de que la ciudad había tomado a censo para este propósito 20.000 ducados en 1601 y otros 12.000 en 1602. Cf. GUTIÉRREZ ALONSO, A.: *Estudio sobre la decadencia de Castilla. La ciudad de Valladolid en el siglo XVII*. Valladolid, 1989, p. 364.

9. El concejo contraería otro censo de 7.000 ducados en septiembre de 1603, tras la aprobación del repartimiento. Cf. GUTIÉRREZ ALONSO, A.: *op. cit.*, p. 364.

10. Vid. MERINO BEATO, M. D.: *Urbanismo y arquitectura de Valladolid en los siglos XVII y XVIII. I. Siglo XVII*. Valladolid, 1989, p. 137. No sabemos cómo se obtuvo el dinero necesario. No parece que la ciudad contrajese nuevos censos entre 1606 y 1630. Cf. GUTIÉRREZ ALONSO, A.: *op. cit.*, pp. 362-387.

11. Parte del coste del empedrado de una calle también se repartía entre los vecinos. Vid. MERINO BEATO, M. D.: *op. cit.*, p. 118.

12. Cf. GUTIÉRREZ ALONSO, A.: *op. cit.*, p. 375.

13. Los ingresos del concejo que bajaron a la mitad tras la marcha de la Corte, descendieron en los años posteriores desde algo más de 14 millones de maravedíes hasta los 11,5 en los años centrales del siglo. Cf. GUTIÉRREZ ALONSO, A.: *op. cit.*, p. 376.

14. Cf. GUTIÉRREZ ALONSO, A.: *op. cit.*, p. 375.

15. A.G.S., R.G.S diciembre 1634 y septiembre 1643.

16. La estancia de la Corte supuso en muchos casos reparaciones de los puentes de piedra existentes. Así en 1604 se invirtieron 1.500 reales en reparar el puente de la Cárcel en la desembocadura del ramal norte del Esgueva. Vid. MERINO BEATO, M. D.: *op. cit.*, pp. 51-56. En otros casos se sustituyeron puentes de madera por otros de piedra. Como se afirmaba en una carta al corregidor, conde de Gondomar, en 1604 «demás de esta puente [de madera] se van haciendo las puentes de piedra, dos de ellas con quatro ojos, que costarán más de quinze mill ducados». Cit. en MANSO PORTO, C. y NEGRÍN DELGADO, C.: «Las obras públicas promovidas por Don Diego Sarmiento de Acuña, durante sus corregimientos de Toro y Valladolid», en *Caminería Hispánica. Actas del II Congreso Internacional de caminería hispánica*, II. Madrid, 1996, pp. 497-513. Estos puentes sobre el Esgueva sufrieron al igual que el Mayor con las inundaciones de 1626 y 1636.

los fondos destinados a los puentes a las inversiones en mantenimiento, la proporción del gasto concejil destinado a infraestructuras subiría al 13,5% en el mejor de los casos.

La ciudad de Burgos no tuvo que hacer grandes inversiones en el abastecimiento de aguas salvo en los barrios altos en los que se gastaron más de 12.000 ducados a finales del siglo XVI, sin lograrse el objetivo propuesto¹⁷. En cuanto a la limpieza, el costo de «mondar» las varias esguevas que recorrían la ciudad se repartía entre los vecinos de las mismas¹⁸. Por otra parte, la ciudad que «esta mui pobre e falta de propios» presentó en 1607 un informe en que afirmaba que mantenía a su costa los veintiocho puentes de piedra y diecisiete de madera que en él se relacionaban y que entre 1578 y 1604 había gastado en su mantenimiento y los repartimientos que le habían correspondido 4.598.790 maravedíes, o sea, 12.263,44 ducados¹⁹. En otro documento algo posterior se hacía subir la cifra a 20.607 ducados desglosados en 9.322 ducados de mantenimiento de los puentes propios y 11.285 repartido para puentes ajenos²⁰.

Por su parte el concejo de Toro contrató en 1646 la reparación del camino real que conducía a Valladolid en 5.600 ducados²¹. En cuanto al concejo de León entre 1657 y 1677 invirtió no menos de 1.225.304 reales, o sea 111.391 ducados en la construcción de su plaza mayor²². No está de más recordar que el abastecimiento de agua no sólo era vital para el consumo humano, sino también para muchas industrias urbanas. No sabemos cuánto costaba al concejo de Segovia

17. Cf. IBÁÑEZ PÉREZ, A. C.: *Burgos y los burgaleses en el siglo XVI*. Burgos, 1990, p. 45.

18. A título de ejemplo en 1571 se remató la limpieza de la esgueva de la Moneda en 150 ducados. Cf. IBÁÑEZ PÉREZ, A. C.: *op. cit.*, p. 59.

19. «Esta dha ciudad tiene veinte y ocho puentes de piedra y diez e siete de madera que rreparar y rrepara... en las quales ay tres puentes prinçipales que son la de Sancta Maria San Pablo e Los Malactos... que la dha ciud acude a el rreparo de todas las dhas puentes sin que otros ningunos lugares contribuyan en ellas y que la dha ciudad a gastado en rreparos de las dhas puentes e rrepartimientos que se le an hecho desde el año de quis^o y setenta y ocho asta el año pasado de mill e seisçientos e seis quatro quentos y quinientas e nouenta y ocho mill seteçientos e nouenta mrs como consta de la fe que Juan de Penaranda contador de la ciud» (Archivo Histórico Municipal de Burgos [A.H.M.Bu] Hi.1675). La ciudad debió de invertir por lo menos 4.200 ducados en la reparación del puente de Santa María tras la riada de 1582 financiados en parte con un censo de 3.000 ducados contraído por la ciudad con la garantía de una sisa sobre el consumo de vino. Cf. IBÁÑEZ PÉREZ, A. C.: *Burgos y los burgaleses en el siglo XVI*. Burgos, 1990, p. 33.

20. Exactamente 3.495.869 maravedíes en los puentes a su cargo y 4.231.878 en repartimientos para otros puentes. Cf. IBÁÑEZ PÉREZ, A. C.: *op. cit.*, p. 35.

21. Vid. VASALLO TORANZO, L.: *Arquitectura en Toro (1500-1650)*. Zamora, 1994, p. 138.

22. Cf. PEREIRAS FERNÁNDEZ, M. L.: *El proceso constructivo de la Plaza Mayor leonesa en el siglo XVII*. León, 1985, p. 53.

el mantenimiento del acueducto, pero sí que los tintoreros se establecieron en su entorno para tomar agua de él a través de las llamadas «cerbatanas»²³, lo que supuso un mayor riesgo de deterioro de la construcción y por tanto de reparaciones por parte del concejo.

De la nueva residencia de la Corte a partir de 1606 sabemos que al igual que ocurrió en Valladolid, una preocupación fundamental del concejo y de la Sala de Alcaldes de Casa y Corte fue el abastecimiento de agua para una población en crecimiento constante. Para ello se realizaron unas impresionantes y mal estudiadas conducciones de agua²⁴, los viajes de la Castellana, Abroñigal Alto y Abroñigal Bajo y Amaniel²⁵, iniciados al parecer entre 1612 y 1619, y que se sumaron al ya existente de Alcubilla²⁶. El costo de los tres primeros debió superar los 180.000 ducados²⁷ y el viaje de Amaniel según Gil González Dávila supuso 82.000 ducados²⁸. En cuanto a la plaza mayor construida fundamentalmente entre 1617 y 1619, según su propio tracista Juan Gómez de Mora «la obra de la plaza demas del gasto de los vecinos pasara de 150.000 ducados»²⁹. Pocos

23. Previa concesión por el concejo de las «mercedes de agua» por las que había que pagar un canon anual. Vid. GARCÍA SANZ, A.: «El acueducto de Segovia y la industria textil pañera en el siglo XVI», en MÍNGUEZ, J. M. y SER, G. del (eds.): «*La Península en la Edad Media*» treinta años después. *Estudios dedicados a José Luis Martín*. Salamanca, 2006, pp. 175-182.

24. Vid. GEA ORTIGAS, M. E.: *Los viajes de agua de Madrid*. Madrid, 2001.

25. La más extensa y temprana descripción del curso de los mismos en AZNAR DE POLANCO, J. C.: *Arithmetica inferior, y geometria practica, y especulativa; origen de los nacimientos de las Aguas dulces, y gordas de esta Coronada Villa de Madrid; sus viages subterranos, con la noticia de las fuentes publicas, y secretas de las Casas de Señores y Particulares, y la cantidad que tiene cada uno*. Madrid, 1727, pp. 226-331.

26. El viaje de Alcubilla data al parecer de 1399, el de Castellana de 1612, de 1614 el de Abroñigal Alto, 1618 el de Amaniel y 1619 el de Abroñigal Bajo. Cf. MADRAZO MADRAZO, S.: «Los servicios urbanos: agua y alcantarillado», en PINTO CRESPO, V. y MADRAZO MADRAZO, S.: *Madrid. Atlas histórico de la ciudad. Siglos IX-XIX*. Barcelona-Madrid, 1995, pp. 250-257.

27. «Hanse gastado en todas estas tres aguas ciento y sesenta mil ducados los cuarenta mil y mas en la fuente Castellana... los ciento y veinte mil en las demas aguas faltan veinte mil para acabar toda la conduçion que seran ciento y ochenta mil ducados poco mas o menos». Bien es verdad que se pensaba recuperar lo invertido mediante la venta del agua «demas desto sobran fuera de lo que es necesario para lo publico ciento cinquenta reales de agua de la alta y de la baja que el precio dellos de la baja es a mil ducados y de la alta a dos mil por cada real y estos se han de vender entre los que lo quisieren comprar dandolo a censo para que quede perpetuo y para que esten seguras todas las obras sacarse han de estos». Cf. P[AZ ESPESO], J.: «Memoria del estado de la conducción del agua que se trae a Madrid en 1620 y análisis de las mismas en 1598», *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, XII, 1905, pp. 149-152.

28. Cit. en TOVAR MARTÍN, V.: *Arquitectura madrileña del siglo XVII*. Madrid, 1983, p. 114.

29. Cf. TOVAR MARTÍN, V.: *op. cit.*, p. 410. Aunque según Quintana «costo poco menos de vn millon». Cf. QUINTANA, J. de: *A la muy antigua noble y coronada villa de Madrid historia de su*

datos tenemos para estimar las inversiones del concejo madrileño en el mantenimiento de sus infraestructuras. De los préstamos solicitados por el mismo entre 1642 y 1679 parece que poco más de un 3% tenían como destino el gasto en obras públicas³⁰. En cuanto a los gastos ordinarios no hay datos fiables antes de principios del siglo siguiente en que al parecer se dedicaba un 6% de los mismos a limpieza y empedrado y un 2,3% para fuentes³¹, o sea, un 8,3% en total.

Cáceres también tuvo que encargarse de mantener sus puentes interiores como los del Vadillo, Río Verde, Santo Domingo y San Blas³². Para construir su plaza mayor el concejo de Llerena contrajo en 1587 con facultad real censos por 4.000 ducados³³. Cantidad que debió ser insuficiente para concluir las obras puesto que sólo en la construcción de las casas del cabildo, carnicería y alhóndiga se gastaron 2.295.017 maravedís, o sea, 6.120 ducados³⁴.

En el caso de Sevilla las mayores inversiones en el abastecimiento de aguas se hicieron al parecer en el siglo XVI cuando se gastaron en la reparación de los caños de Carmona 2,5 millones de maravedís en 1572 y en la obra de la fuente del Arzobispo 550.000 en 1572 y 9,6 millones en 1574³⁵. En cambio en el siglo siguiente sólo parece haber tareas menores de mantenimiento. Los gastos que se han podido reconstruir supondrían unas cifras máximas de 33.611 reales en 1621, 13.650 en 1624 ó 6.050 en 1631³⁶. En cuanto a las comunicaciones, en la reparación de los caminos de Carmona y Alcalá se invirtieron 865.000 maravedís en 1572 y 560.000 en 1574³⁷. En los resúmenes de 1617 y 1634 sólo aparecen en este capítulo 38.500 y 58.824 reales gastados en el mantenimiento del puente de barcas, concepto que en cambio no se recogía en 1574. Hay que tener en cuenta

antigüedad nobleza y grandeza. Madrid, 1629, fol. 375 vto. Todas estas obras se financiaron, como veremos, mediante sisas.

30. Cf. HOZ GARCÍA, C. de: *Hacienda y fiscalidad en Madrid durante el Antiguo Régimen (1561-1833)*. Madrid, 2007, p. 101.

31. Cf. HOZ GARCÍA, C. de: *op. cit.*, p. 117.

32. Vid. LOZANO BARTOLOZZI, M. del M.: *El desarrollo urbanístico de Cáceres (siglos XVI-XIX)*. Cáceres, 1980, p. 109.

33. Vid. CARRASCO GARCÍA, A.: «La Plaza Mayor de Llerena. Su reforma en 1587», en *La Plaza Mayor de Llerena y otros estudios*. Madrid, 1985, pp. 11-88.

34. Cf. CARRASCO GARCÍA, A.: *op. cit.*, p. 26.

35. Cf. MARTÍNEZ RUIZ, J. I.: *Finanzas municipales y crédito público en la España Moderna: la hacienda de la ciudad de Sevilla (1528-1768)*. Sevilla, 1992, pp. 135 y 143-144.

36. Las reparaciones en los caños de Carmona y de la fuente del Arzobispo a cargo de los maestros mayores del concejo pueden verse en CRUZ ISIDORO, F.: *Arquitectura sevillana del siglo XVII. Maestros mayores de la Catedral y del Concejo Hispalense*. Sevilla, 1997, pp. 188-189, 208-209, 221-222 y 237-238.

37. Cf. MARTÍNEZ RUIZ, J. I.: *op. cit.*, pp. 135 y 143-144.

que tan sólo en el período que estudiamos el puente se rompió en cuatro ocasiones, 1603, 1608, 1628 y 1642³⁸. Quizá por haberse concluido en 1628 no aparece recogida la labor de reforma realizada en la Almenilla tras la tremenda inundación de 1626 y que supuso la inversión de 800.000 reales³⁹ «a que aplicandose con gran zelo el Asistente Conde de la Puebla del Maestre..., y arbitrando medios, a que exhaustos los propios de la Ciudad no podían contribuir»⁴⁰. En conjunto en la primera mitad del siglo XVII el concejo de Sevilla gastaba en servicios y obras públicas unos 200.000 reales anuales, o sea algo más de 18.000 ducados, en torno a un 24% del total del gasto municipal⁴¹. Cifras desde luego muy inferiores a las invertidas el siglo anterior como los 21.893 ducados de 1572 o los 30.122 de 1574⁴², un 38,7% del gasto. Pero incluso en 1649, un año sumamente difícil para la ciudad, a los 59.180 reales de mantenimiento del puente se añadieron 29.412 en reparaciones y nuevas construcciones, con lo que las inversiones reales alcanzarían el 20,3% del total de gastos concejiles⁴³.

Estas preocupaciones y gastos de las grandes ciudades se daban de forma similar en las villas de tamaño medio. En Baeza, como en todas partes, el abastecimiento de agua era un problema continuo. El arreglo de las fuentes públicas se hacía con cargo a las sisas municipales mientras que el aderezo de las cañerías se cargaba a los vecinos de la calle por donde transcurrían⁴⁴. En 1625 se decidió solicitar licencia «para que corran por sisa» 1.000 ducados para hacer un encañamiento nuevo y se repitió la petición en 1637. En cambio en 1639 se decidió gastar 400 ducados con cargo a los propios y en 1645 se libraron 1.000 reales⁴⁵.

Otro ejemplo de la pluralidad de demandas que debía atender un concejo mediano puede ser el de Andújar para el que contamos con la información

38. Cf. MARTÍNEZ RUIZ, J. I.: *op. cit.*, p. 144.

39. Cf. SUÁREZ GARMENDIA, J. M.: «El Patín de las Damas. Un lugar olvidado», *Laboratorio de Arte*, 1, 1989, pp. 199-213.

40. Cf. ORTIZ DE ZÚÑIGA, D.: *Anales eclesiásticos y seculares de la muy Noble y muy Leal Ciudad de Sevilla, metropoli de la Andalucía. 1667*, IV. Sevilla, 1988, pp. 321-322.

41. Cifra aproximada deducida de los gráficos que para los años 1612, 1632 y 1642 incluye Martínez Ruiz. Las cifras de 1622 parecen rondar los 150.000 reales. Cf. MARTÍNEZ RUIZ, J. I.: *op. cit.*, p. 133. Pero el mismo autor advierte que estas partidas incluían los gastos de pleitos en Sevilla y Madrid o el repartimiento de paja y utensilios.

42. En 1572 se habrían invertido un mínimo de 8.210.000 maravedís en obras públicas y en 1574 no menos de 11.295.637. Cf. MARTÍNEZ RUIZ, J. I.: *op. cit.*, pp. 135 y 143-144.

43. Cf. MARTÍNEZ RUIZ, J. I.: *op. cit.*, p. 341.

44. Vid. HIGUERAS QUESADA, M. D.: «Evolución urbanística y demográfica de Baeza (1550-1750)», *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, 162-II, 1996, pp. 705-865. El apartado dedicado al agua en las pp. 838-862.

45. Cf. HIGUERAS QUESADA, M. D.: *op. cit.*, pp. 847-848.

proporcionada por las actas del cabildo⁴⁶. También aquí se comprueba la necesidad de financiar obras de infraestructura urbana como la traída de aguas⁴⁷ y el empedrado de calles⁴⁸. El concejo se encargaba con sus propios medios, a partir de los bienes de propios⁴⁹, los impuestos municipales⁵⁰ y por supuesto de los portazgos⁵¹, del mantenimiento y reparación de los varios puentes en el territorio del mismo. En concreto sobre el arroyo Salado en Marmolejo⁵², el río Rumberal⁵³, el Jándula tanto en Valdehorras⁵⁴ como en El Encinarejo⁵⁵, el río de las Yeguas⁵⁶, y por supuesto el Guadalquivir, tanto el puente de Villanueva⁵⁷ como el existente junto a la propia villa⁵⁸. También se arreglaron

46. Vid. TORRES LAGUNA, C. de: *Historia de la Ciudad de Andújar y de su Patrona la Virgen de la Cabeza V. Andújar a través de sus Actas Capitulares (1600-1850)*. Jaén, 1981.

47. En la sesión del 22 de marzo de 1635 ante la gran necesidad de agua que tenía la ciudad para sus fuentes se acordó suplicar a S. M. licencia para hacer la conducción por cuenta de los propios de la misma. Cf. TORRES LAGUNA, C. de: *op. cit.*, p. 96.

48. En la sesión del 23 de junio de 1608 se acordó empedrar la carrera del Alamillo. Cf. TORRES LAGUNA, C. de: *op. cit.*, p. 45.

49. En la sesión del 27 de agosto de 1607 se acordó arreglar la puente del Salado en el camino de Córdoba por amenazar ruina, con cargo a los propios del lugar de Marmolejo que era quien lo pedía. Cf. TORRES LAGUNA, C. de: *op. cit.*, p. 44.

50. Así en la sesión del 13 de enero de 1636 se acordó sacar a subasta el impuesto sobre el vino forastero para pagar el arreglo del puente sobre el Jándula en Valdehorras. Cf. TORRES LAGUNA, C. de: *op. cit.*, p. 97.

51. Las condiciones del arrendamiento del portazgo se recogieron en la sesión del 9 de diciembre de 1603. Cf. TORRES LAGUNA, C. de: *op. cit.*, p. 38.

52. Aunque como hemos visto en 1607 se ordenó que se arreglase con cargo a los propios de Marmolejo, parece que el concejo de Andújar colaboró con 3.000 ducados. Cf. TORRES LAGUNA, C. de: *op. cit.*, pp. 37, 38, 44 y 71.

53. Se ordenó su arreglo en la sesión del 13 de febrero de 1626. Cf. TORRES LAGUNA, C. de: *op. cit.*, p. 76.

54. Cf. TORRES LAGUNA, C. de: *op. cit.*, pp. 28 y 97.

55. Para el acceso a la ermita de la Virgen de la Cabeza, cuya romería era una de las preocupaciones recurrentes del cabildo. Tras un fallido intento de construir un puente de mampostería en 1601 hay continuas alusiones en las actas municipales a la construcción y reparación de pasos de madera, por ejemplo en 1620 y 1627. Cf. TORRES LAGUNA, C. de: *op. cit.*, pp. 32, 61 y 80.

56. Cf. TORRES LAGUNA, C. de: *op. cit.*, p. 48.

57. El 16 de junio de 1600 se mandó la información que solicitaba el Consejo «para hacer una puente de cantería porque los barcos a veces se hundan» cuya financiación había pedido este lugar. Cf. TORRES LAGUNA, C. de: *op. cit.*, p. 28. El Consejo aprobaría el repartimiento en las 10 leguas en contorno en 1603. A.G.S., R.G.S., septiembre 1603.

58. Las referencias a este puente, el más importante de la villa, son continuas en las actas del cabildo. Desde 1609 y en los años 1614 y 1626 se hicieron gestiones para conseguir licencias de repartimiento en el contorno. Cf. TORRES LAGUNA, C. de: *op. cit.*, pp. 47, 51, 77 y 78. Quizá estas actuaciones lograron finalmente la concesión del repartimiento de 1630 (A.G.S., R.G.S., septiembre 1630). Las obras prosiguieron con bastantes problemas que obligaron a realizar un nuevo

caminos como el de Triana al Arrecife⁵⁹ y por supuesto también se contribuyó a obras ajenas⁶⁰.

3. OBRAS PÚBLICAS DE INTERÉS SUPRACOMUNITARIO

En la Castilla del siglo XVII, como vamos a ver a continuación, prosiguió la realización de importantes proyectos de obras públicas, fundamentalmente puentes⁶¹ y calzadas, más raramente muelles⁶² y de forma excepcional obras de abastecimiento de aguas⁶³ o construcciones defensivas⁶⁴. Como la utilidad de estas construcciones no recaía sólo en la localidad donde se realizaba la obra, lo habitual es que solicitase por la misma que también contribuyesen a la financiación todas las entidades que obtenían «aprovechamiento» de la obra en cuestión.

Como cualquier repartimiento por cantidad superior a 3.000 maravedíes requería autorización real⁶⁵ y solía haber reclamaciones por parte de algunas de las localidades incluidas en el reparto, hubo una intervención directa del Consejo de Castilla en varios momentos del proceso de realización de estas obras. Esto ha

repartimiento en 1640 (A.G.S., R.G.S., octubre 1640). En 1642 el puente estaba intransitable. Pese a los gastos hechos la situación debía ser tan desastrosa que en julio de 1649 y de nuevo en julio de 1650 el regimiento tuvo que señalar dos vados en el río para que pasasen las carretas con la paja y el trigo de la cosecha. Cf. TORRES LAGUNA, C. de: *op. cit.*, pp. 105, 120 y 123.

59. En la sesión del 27 de marzo de 1605 se acordó que se arreglase este camino con cascajo. Cf. TORRES LAGUNA, C. de: *op. cit.*, p. 40.

60. En la sesión del 15 de septiembre de 1631 los regidores denunciaron que los vecinos estaban oprimidos y gravados con el pago del puente de Medellín y del de Mérida, más el muelle de Málaga y otros repartimientos. Cf. TORRES LAGUNA, C. de: *op. cit.*, p. 91.

61. Un amplio inventario y estudio de los puentes de Castilla y León construidos o reparados en el período comprendido entre 1575 y 1650 se encuentra en ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A.: *La arquitectura de puentes en Castilla y León, 1575-1650*. Valladolid, 1992.

62. Como los de Málaga o Laredo. Vid. para el primer caso RODRÍGUEZ ALEMÁN, I.: *El puerto de Málaga bajo los Austrias*. Málaga, 1984 y LANZA GARCÍA, R.: *La población y el crecimiento económico de Cantabria en el Antiguo Régimen*. Madrid, 1991, p. 41 para el segundo.

63. En concreto el viaje de agua de Argales para el abastecimiento de Valladolid.

64. Los avatares de la construcción del sistema de torres vigías en la costa andaluza entre 1587 y 1618 se estudian en VILLEGAS MARTÍN, J.; MIRA TOSCANO, A. y CARRIAZO RUBIO, J. L.: «Nuevas aportaciones para la historia de las torres de almenara onubenses», *Huelva en su Historia*, 12, 2005, pp. 99-129.

65. Así se establecía por ejemplo en el capítulo 34 de los Capítulos de corregidores de 1500. Cf. *Capítulos hechos por el Rey y la Reina nros señores. En los quales contienen las cosas que an de guardar y conplir los gouernadores: asistentes: corregidores: juezes de residencia y alcaldes de las ciudades villas y lugares de sus reynos y señorios. Hechos en la muy noble y leal ciudad de Sevilla. IX de julio de mil y quinientos*.

generado una masa documental importante, la mayor parte de la cual se encuentra en la Sección de Registro General del Sello del Archivo General de Simancas⁶⁶ y otra en los correspondientes archivos municipales⁶⁷.

3.1. *Gestión de proyectos de obras públicas*

3.1.1. Solicitud

Entre los cientos de expedientes de obras examinados el único que parece partir de la iniciativa de la Monarquía es el ya citado para la realización de una serie de torres vigía en la costa atlántica andaluza para lo que se ordenaron reparamientos en 1611 y 1615⁶⁸. Por tanto, hay que partir del hecho de que las obras de mejora de las comunicaciones que vamos a examinar a continuación no formaban parte de un plan general promovido por la Corona⁶⁹, sino que fueron la respuesta local y puntual a situaciones de emergencia que provocaban la ruptura de las comunicaciones con el consiguiente perjuicio no sólo para viajeros y comerciantes, sino incluso para el propio abastecimiento de las localidades afectadas. Por eso, la casi totalidad de la documentación es subsiguiente a una avenida catastrófica, tan intensa como para desmoronar todo o parte de un puente⁷⁰ o dañar una calzada. Estos fenómenos al igual que las fuertes tormentas marinas se fueron

66. Hemos utilizado la información demográfica contenida en esta fuente en VELA SANTAMARÍA, F. J.: «La población del Reino de Granada en la primera mitad del siglo XVII», en DÍAZ LÓPEZ, J. P. (ed.): *Campesinos, nobles y mercaderes: Huéscar y el Reino de Granada en los siglos XVI y XVII*. Huéscar, 2005, pp. 193-229.

67. Precisamente los primeros estudios sobre la información demográfica y fiscal contenida en este tipo de documentación se basaron en los materiales conservados en archivos municipales, concretamente en los de Cabra y Córdoba. Vid. FRÍAS MARÍN, R.; PAREJO DELGADO, M. J. y TARIFA FERNÁNDEZ, A.: «Un ejemplo fiscal de colaboración municipal en la Edad Moderna: la reparación del puente de Andújar sobre el río Guadalquivir», en CRIADO DE VAL, M. (ed.): *Caminería Hispánica. Actas del II Congreso Internacional de caminería hispánica*, I. Madrid, 1996, pp. 571-594 y LAGUNA RAMÍREZ, M. C.: *El Guadalquivir y Córdoba en el Antiguo Régimen. Navegación, conflictos sociales e infraestructura económica*. Córdoba, 1997.

68. A.G.S., R.G.S., agosto 1611 y diciembre 1615.

69. La única actuación sistemática de la Monarquía en este terreno es la configuración de las comunicaciones en torno a El Escorial, básicamente con Madrid. Vid. CERVERA VERA, L.: «Conjuntos y caminos en torno al Monasterio de San Lorenzo el Real», en *IV Centenario del Monasterio de El Escorial. Población y Monasterio (El entorno)*. Madrid, 1986, pp. 37-64.

70. Por tanto, de clase 3, la más elevada, en la escala de daños debidos a inundaciones utilizada en BRAZDIL, R.; GLASER, R.; PFISTER, Ch.; DOBROVOLNY, P.; ANTOINE, J.-M.; BARRIENDOS, M.; CAMUFFO, D.; DEUTSCH, M.; ENZI, S.; GUIDOBONI, E.; KOTYZA, O. y SÁNCHEZ RODRIGO, F.: «Flood events of selected european rivers in the Sixteenth Century», *Climatic Change*, XLIII-1, 1999, pp. 239-285.

intensificando en las décadas finales del siglo XVI conformando el período climático que conocemos como Pequeña Edad de Hielo⁷¹ y que es en parte responsable del paralelo incremento de obras de reconstrucción que vamos a ver a continuación.

3.1.2. Selección

Dada la desaparición de los expedientes «administrativos» del Consejo de Castilla no podemos saber en estos momentos cuántas peticiones se hicieron y fueron rechazadas, puesto que en el Registro General del Sello, como es lógico, sólo están recogidas las concesiones y no las denegaciones definitivas. Por eso no podemos tener una idea clara de los criterios y los intereses que guiaron la toma de decisiones en cada caso. Sí podemos seguir a través de las consideraciones previas a determinadas licencias algunos de los inconvenientes que se encontraban a la petición y que motivaron denegaciones y reajustes en las condiciones de la misma, básicamente en la cantidad solicitada y el ámbito del repartimiento.

En algún caso tenemos constancia de peticiones al Consejo de licencias para hacer repartimientos y no hemos localizado la concesión consiguiente. Es el caso del concejo de Jaén que solicitó en noviembre de 1626, a continuación de las fuertes lluvias y avenidas de ese año, que se hiciera un repartimiento entre las localidades de seis leguas en contorno para colaborar en las reparaciones de los puentes sobre el Guadalbullón⁷². El concejo de Andújar intentó sin éxito durante veinte años conseguir autorización para un repartimiento que financiase las reparaciones de su puente sobre el Guadalquivir⁷³. También el concejo de

71. Sin duda el primer historiador en llamar la atención sobre el enfriamiento y aumento de la pluviosidad en las últimas décadas del siglo XVI y en popularizar después la expresión de Pequeña Edad de Hielo fue Braudel. Cf. BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, vol. I. Madrid, 1976, pp. 353-364. Un completo y actual estado de la cuestión en FAGAN, B.: *La Pequeña Edad de Hielo. Cómo el clima afectó a la Historia de Europa (1300-1850)*. Barcelona, 2008. Para la Monarquía Hispánica el trabajo reciente que más hincapié hace en la conexión entre crisis climática y «crisis general» es sin duda el de PARKER, G.: «El desarrollo de la crisis», en PARKER, G. (coord.): *La crisis de la Monarquía de Felipe IV*. Barcelona, 2006, pp. 17-169.

72. Vid. CORONAS TEJADA, L.: *Jaén, siglo XVII. Biografía de una ciudad en la decadencia de España*. Jaén, 1994, p. 420.

73. El 29 de mayo de 1609 el concejo aprobó solicitar un repartimiento de 50.000 ducados entre las localidades de 50 leguas a la redonda. La petición de licencia para un repartimiento se reiteró en sesión del 18 de abril 1614 y se comisionó a un regidor para que fuera a Madrid con este objetivo. Cf. TORRES LAGUNA, C. de: *op. cit.*, pp. 47 y 51. El 8 de mayo de 1626 se otorgó poder al alcalde mayor para que se enterase en Madrid del estado en que se encontraban varios asuntos de interés para la ciudad, entre ellos el de la reconstrucción del puente del Guadalquivir. En la sesión del 19

Santander peleó durante años y pese a varias negativas para lograr financiación para la reparación de sus muelles⁷⁴.

Aunque, como hemos señalado, la justificación de la concesión de una facultad de repartimiento era que la obra para la que se debía contribuir «aprovechaba» a un entorno más o menos extenso, en algunos casos que examinaremos a continuación, el factor determinante de la licencia fue el que podemos llamar político.

Un caso evidente es la ya señalada concesión a Valladolid de un repartimiento de 12.000 ducados para financiar la traída de agua de Argales⁷⁵. Es obvio que esta obra no procuraba ningún «aprovechamiento» a las localidades del contorno, pero sin duda la fecha de la concesión, agosto de 1603⁷⁶, nos indica que la presencia de la Corte y sus conveniencias primaban por encima de otros criterios. No menos excepcional, por no decir increíble, es la celeridad en la concesión, apenas medio año desde la solicitud, cuando, como hemos visto, el proceso solía durar

de junio de ese año el alcalde mayor dio cuenta de sus gestiones en Madrid, entre ellas las referentes al arreglo del puente. Cf. TORRES LAGUNA, C. de: *op. cit.*, pp. 77 y 78. Quizá estas gestiones fructificasen finalmente en la concesión del repartimiento de 1630 (A.G.S., R.G.S., septiembre 1630).

74. Por lo menos desde 1600 hasta 1612 en que se aprobó el repartimiento no pasó año en que el «adereço» de los muelles y la consecución de un repartimiento para sufragarlo no aparezcán en las actas municipales. Casi cada año se envió un regidor a la Corte, bien a Valladolid o a Madrid, o se dio poder a un procurador para proseguir las gestiones para conseguirlo, pese a las continuadas negativas. Vid. BLASCO MARTÍNEZ, M. R. (ed.): *Los libros de acuerdos municipales de Santander. Siglo XVII*, I. Santander, 2002, pp. 345-469.

75. «Por nro mandado auia ydo prosiguiendo el hedifício de las fuentes de Argales para traerlas a ella por ser tan neszesarias y combinentes ansi para sus vs^o como los forasteros yentes y vinyentes por la descomodidad que tenian en veuer el agua del rrio turbia en los ybiernos y luvias del verano y ser tan danosa p^a la salud y por tener esta dha çidud tan pocos propios ya que ellos estan açensuados no los podria acauar de traer y si quisiese tomarlo a çenso no hallaria quien se los quisiese dar y si no se prosiguiese el dho edifício seria causa de perderse las aguas rrecogidas que tanto traauajo y dinero auia costado lo fabricado y los materiales que estauan ynstantes y quedar con deudas a los maestros de canteria y fontanerias en mas de seys myll ducados que se les debian de los que tenian fabricados y les estaua por pagar... para proseguir la dha fabrica y p^a la acauar no tener propios ni de donde lo poder pagar por una nra carta y prouisson os mandamos q luego que con ella fuessedes requerido repartiesedes entre las çidades villas y lugares veynte leguas en contorno desta nra corte hasta en cantidad de doze mill ducados para la fabrica de las dhas fuentes a cada uno segun la vezindad y aprouechami^o que tubiese» (A.G.S., R.G.S., agosto 1603).

76. AGAPITO Y REVILLA, J.: *op. cit.*, p. 213 afirma que la petición de un repartimiento de 50.000 ducados se había hecho por la ciudad en 5 de febrero de ese año y que la licencia no fue concedida. A la vista del documento recogido en la nota antecedente, creemos, por el contrario, que la adquisición de un nuevo censo de 7.000 ducados el 3 de septiembre y el acuerdo del ayuntamiento de la ciudad de 29 de octubre de ese mismo año sobre «adonde se tienen de poner las fuentes de esta ciudad» de «todo lo cual se de cuenta a su ex^a el sr presidente de Castilla y señores de la junta de pulçia» tiene sentido precisamente tras la concesión de dicha facultad. Cf. AGAPITO Y REVILLA, J.: *op. cit.*, p. 253.

años e incluso décadas. Valladolid también se vio beneficiada en algún repartimiento al cargársele menos cantidad de la debida⁷⁷.

Esta especial consideración con la localidad en que residía la Corte también se produjo con Madrid. La construcción de la Puente segoviana que costó 200.000 ducados según Jerónimo de la Quintana⁷⁸ fue a partir de 1574 sufragada por casi todo el Reino desde Burgos a Sevilla. Y desde luego su aportación en los contados casos en que fue afectada por un repartimiento fue sustancialmente reducida⁷⁹.

La misma excepcionalidad se aplicó sin duda a Sevilla a la que se concedió licencia para la financiación mediante repartimiento del ambicioso intento de evitar las constantes inundaciones de la ciudad⁸⁰ desviando el curso del Guadalquivir en la zona de la Almenilla⁸¹ y cuya inutilidad demostró la riada de 1618⁸². No tenemos en cambio constancia de que en ningún momento se solicitase formalmente licencia al Consejo para financiar la reparación del tradicional puente de barcas que enlazaba con Triana y que, por supuesto, quedaba deshecho tras cada inundación. Es, sin embargo, significativo que, pese a que se elaboraron proyectos⁸³ y

77. Así Medina de Rioseco se quejó de que «le auia des repartido catorçe mill mrs no teniendo consideracion... a una viª de tan poca veçindad y tan oprimida y cargada de tantas ynpuisiones... y pª q nos constase del agrauio... hallariamos q a la çuadad de V[alladoli]d q tenia çinco veces mas veçindad q la dha viª su p[ar]te tan solamte le auia des rrepartido doce mill mrs y catorce a la dha viª de Mª de Rco» (A.G.S., R.G.S., marzo 1617).

78. Cf. QUINTANA, J. de: *op. cit.*, fol. 376.

79. Raramente Madrid fue afectada por algún repartimiento, pero cuando esto ocurrió se le atribuyeron en general unas cantidades inferiores a las que le correspondería por su población. Así en 1632 para obras en un puente de Toledo se le repartieron 937.500 mrs. «que es lo mesmo de que esta dado quenta a Su Magd y s[en]or[es] de su Real Consexo» que con la cuota de ese reparto corresponderían a 7.156,5 vecinos (A.G.S., R.G.S., enero 1632). Este «cuidado» con Madrid se debió sin duda al interés del Consejo en que los impuestos madrileños fluyesen en exclusiva hacia la Corona. Para las sisas impuestas por el concejo madrileño para financiar gastos de la Monarquía *vid.* HOZ GARCÍA, C. de la: *op. cit.*, pp. 31-32.

80. *Vid.* PALOMO, F. de B.: *Historia crítica de las riadas o grandes avenidas del Guadalquivir en Sevilla*, I (1878). Sevilla, 2001.

81. Para la realización de esta obra y la confianza en la misma expresada en una inscripción oficial de 1617 *vid.* PALOMO, F. de B.: *op. cit.*, pp. 132-139.

82. En 1619 tras los daños de la riada, la ciudad solicitó al Consejo la prórroga de la facultad concedida para hacer repartimientos y pidió que se hiciera uno nuevo por 20.000 ducados para completar la obra en que ya se habían invertido 72.000, de los que sólo 15.000 habían sido repartidos en las 30 leguas del contorno y el resto aportado por la ciudad (A.G.S., R.G.S., agosto 1619). De este repartimiento previo no hemos encontrado más documentación en el R.G.S.

83. Como el elaborado hacia 1629-1630 por Andrés de Oviedo al parecer por encargo de D. Diego Hurtado de Mendoza, vizconde de la Corzana, asistente de la ciudad. A partir del dibujo original se realizó un grabado en Madrid seguramente para acompañar el memorial citado en la nota siguiente. Este grabado se reproduce y estudia en *Sevilla en el siglo XVII*. Sevilla, 1983, pp. 57 y 151-152.

memoriales⁸⁴ para la sustitución del mismo por uno de piedra, su previsiblemente elevadísimo coste debió desanimar a la Corona tanto a conceder repartimientos como incluso a otorgar a la ciudad el establecimiento de nuevos impuestos para financiarlo como solicitaba su asistente⁸⁵.

3.1.3. Adjudicación

Desde que se iniciaba la petición de una obra nueva o de una reparación por el concejo afectado hasta la adjudicación, posterior ejecución y final conclusión de la obra pasaba un largo trámite burocrático-judicial.

Como hemos visto el proceso se iniciaba habitualmente con la petición al Consejo de Castilla por parte de las autoridades de la villa o ciudad más cercana a la ubicación de la obra a realizar⁸⁶. Esta se justificaba por las necesidades del

84. Como el impreso en Sevilla y fechado en 2 de septiembre de 1631 por el mismo vizconde de la Corzana y dirigido al conde duque de Olivares, de conocidos vínculos sevillanos. «Es llano que siendo tan necesaria esta obra para ella, el repartimiento que suele aun en las que no son tan importantes. Y cincuenta y seys mil ducados es cantidad suficiente cada año, para en los inviernos labrar la madera para las cajas de los pilastrones: y assi mismo en las canteras referidas sacar la piedra necesaria, para en llegando el principio del verano, fixar las cajas referidas, como conviene, y en estandolo, y agotada el agua de dentro dellas, yr cimentando y levantando en cada verano uno de los tres mayores pilastrones, porque los demas se pueden hazer mas facil y brevemente, por los insignes artifices destos tiempos». Cf. *A Don Gaspar de Gvzman, conde de Olivares. Duque de Sanlúcar la mayor. Marques de Heliche. Cavallerizo mayor del Rey nuestro Señor. De sus Consejos de Estado, Guerra, y Indias. Gran Chanciller, y Registrador perpetuo dellas. Capitan general de la Ciudad de Sevilla, y su jurisdiccion; y de la Cavalleria de España. Alcaýde perpetuo de los Reales Alcaçares de la dicha Ciudad; y del Castillo de Triana. Comendador mayor de la Orden de Alcantara, &. Don Diego Hurtado de Mendoza, Cavallero de la Orden de Santiago, Vizconde de la Corçana, del Consejo del Rey nuestro señor, Mayordomo de la Reyna nuestra señora, Asistente, y Maesse de Campo general de Sevilla y su tierra, y Administrador general de los Almojarifazgos della, y su partido, &.* Sevilla, 1631.

85. Igual que en el caso madrileño la presunta oposición del Consejo a que Sevilla se embarcase en una costosa operación urbanística seguramente tuvo que ver con el interés de que los ingresos de la ciudad no se desviasen de su destino prioritario: las arcas de la Monarquía. Con razón titula Martínez Ruiz uno de los capítulos de su libro «El crédito municipal al servicio de la Hacienda del Estado». Cf. MARTÍNEZ RUIZ, J. I.: *op. cit.*, pp. 149-323.

86. El mantenimiento de las obras públicas y en particular de puentes y calzadas, además de las fortificaciones, era una de las obligaciones de los corregidores estipuladas en los Capítulos de corregidores de 1500. Concretamente el capítulo 23 dice así: «Otrosí que vea como estan reparadas las cercas y muros y cauas y las puentes; y los pontones y alcantarillas y las calçadas en los lugares donde fuere menester y todos los otros edeficios y obras publicas: y sino estuuieren reparadas den orden como se repare con toda diligencia». Cf. *Capitulos hechos por el Rey y la Reina nros señores...* Esta preocupación se reiteraba en la Instrucción a los alcaldes de adelantamiento de 1534: «y vean como estan reparadas las puentes y pontones y calzadas en los lugares donde son menester». Cf. ARREGUI ZAMORANO, P.: *Monarquía y señoríos en la Castilla Moderna. Los adelantamientos en*

comercio⁸⁷, con habituales alusiones a su importancia para el abastecimiento de la Corte, y ocasionales referencias a las desgracias ocurridas a los viajeros por su falta. La propia existencia previa de la obra era el mejor argumento para su mantenimiento. La petición incluía una valoración de la cantidad necesaria para la realización estimada por los maestros expertos.

A partir de esta petición el Consejo solicitaba informaciones adicionales a las autoridades del corregimiento correspondiente que realizaban las diligencias oportunas para examinar la veracidad de la información aportada por las autoridades locales y la oportunidad de la realización de la obra. A la vista de esta documentación complementaria el fiscal del Consejo establecía los inconvenientes para la misma, por lo que habitualmente la autorización del proyecto requería cierta insistencia de los peticionarios⁸⁸. Concedida esta, la adjudicación precisaba de la publicación de las condiciones, que solían incluir referencias a la traza y los materiales, mediante pregones en los principales centros urbanos de la zona cercana a la obra. Como la adjudicación se hacía a la baja solía haber varias tandas de pregones y de pujas, lo que favorecía la dilatación del proceso⁸⁹. La cantidad final de la adjudicación y el beneficiario de la misma debían ser aprobados por el Consejo, que también debía comprobar que el adjudicatario y sus avalistas habían depositado las fianzas requeridas, legas y abonadas, ante las autoridades locales, lo que no siempre ocurría, obligando a repetir la puja. Esto por supuesto podía dar lugar a impugnaciones de los aspirantes descartados y el consiguiente examen

Castilla, León y Campos (1474-1643). Valladolid, 2000, p. 129. A este tema dedica Castillo de Bobadilla el capítulo V «Como ha de proceder el Corregidor en reparar y hazer obras publicas» de su obra. Cf. CASTILLO DE BOBADILLA, J.: *Política para corregidores y señores de vasallos, en tiempo de paz, y de guerra, y para juezes eclesiasticos y seglares y de sacas, aduanas, y de residencias, y sus oficiales y para regidores, y abogados, y del valor de los corregimientos, y gobiernos realengos, y de las Ordenes*, II. Madrid, 1978, pp. 70-85.

87. Así el concejo de Gijón solicitó que para la reparación de su muelle se hiciese un repartimiento en «el obpado de Ouiedo y Reyno e montañas de Leon tierra de Castilla la Biexa hasta la villa de Medina de Rioseco que toda esta veçindad gozaba de los aprouechamientos y mercaderias del dho puerto» (A.G.S., R.G.S., junio 1609).

88. Recordemos las gestiones del concejo de Andújar durante 20 años o las de Santander.

89. En el caso de una de las reparaciones del puente de Toro las condiciones para la obra fueron redactadas en noviembre de 1629 y esta se sacó a subasta a principios de 1630. La puja inicial fue de 29.000 ducados, que los sucesivos licitadores rebajaron hasta los 17.000. El Consejo declaró nulas las pujas en julio de ese año por lo que se volvió a pregonar y subastar la obra. El siguiente adjudicatario que ofreció 19.200 ducados resultó fallido, por lo que se hizo una nueva licitación que concluyó con un nuevo adjudicatario, Juan del Senderón, en enero de 1633 por 29.000 ducados. El Consejo no estuvo conforme con la cantidad, con lo que volvió a ordenar repetir la subasta y dado que no hubo más licitantes, se remató finalmente en abril de 1635 en el citado Senderón por los 29.000 ducados. Vid. VASALLO TORANZO, L.: *op. cit.*, pp. 132-133.

de las alegaciones por el órgano en cuestión, incluyendo los clásicos procesos de vista y revista.

Cumplidos todos estos trámites se procedía al repartimiento, elaborado habitualmente por las autoridades del corregimiento, de la cantidad en cuestión. En ocasiones excepcionales este incluía a los grandes señores con jurisdicción en la zona, como ocurrió con el reparto para la construcción de las torres de Andalucía en 1611⁹⁰ o con la reparación del puente de Castrogonzalo en 1638⁹¹. También a veces se repartía a corporaciones que obtenían claros beneficios con la construcción. Así en las reparaciones de los puentes de Medellín⁹² en 1609 y Escalona⁹³ en 1632 se repartieron 4.000 ducados al Honrado Concejo de la Mesta, cuyos rebaños cruzaban todos los años dichos puentes en ambos sentidos. En el repartimiento para la reparación del Almenilla de Sevilla se incluyó al Consulado⁹⁴. En casos excepcionales también contribuyó alguna institución eclesiástica, como el monasterio de la Vid, para el puente que existía junto a su convento⁹⁵.

Pero lo habitual es que el repartimiento se hiciese entre las «ciudades villas y lugares que tenían aprovechamiento» de la obra, es decir, las que se encontraban en el contorno de la localidad donde se situaba la misma⁹⁶. La amplitud del distrito oscilaba habitualmente entre las 10 y las 30 leguas⁹⁷. El criterio para cuantificar este «aprovechamiento» no se explicitaba en la mayoría de los casos, pero en una

90. De los 37.050.425 maravedíes repartidos en esta ocasión se cargaron 14.816.170 a varios nobles con presencia en la zona, como el marqués de Ayamonte, el duque de Béjar, el duque de Peñaranda o el duque de Medina Sidonia (A.G.S., R.G.S., agosto 1611).

91. Para el puente de esta localidad, jurisdicción de Benavente, se cargaron al conde 935.000 maravedíes de los 27.513 ducados a que ascendió el repartimiento (A.G.S., R.G.S., marzo 1638).

92. A.G.S., R.G.S., diciembre 1609.

93. «Se repartio esta misma cantidad al dho honrrado qº para la fabrica de la puente de Medellín» (A.G.S., R.G.S., abril 1632).

94. De 20.000 ducados se adjudicaron 2.260.297 maravedíes «al prior y consules y cargadores de Indias y mercaderes del Consulado» (A.G.S., R.G.S., agosto 1619).

95. Se repartieron al monasterio 2.000 ducados, la cuarta parte del total (A.G.S., R.G.S., diciembre 1602).

96. El ejemplo estudiado por Rodríguez de Diego es expresivo de la transición a mediados del siglo XVI de una consideración individualizada del aprovechamiento de cada localidad a una puramente espacial en función de la distancia y en la que, por tanto, la vecindad añadiría una garantía de equidad en el reparto, criterio que, como veremos, enfatizarían las Cortes de Castilla en 1593. *Vid.* RODRÍGUEZ DE DIEGO, J. L.: «Rutas y puentes de Burgos a mediados del siglo XVI. El puente de Tardajos», en *La ciudad de Burgos. Actas del Congreso de Historia de Burgos*. León, 1985, pp. 307-319.

97. Es decir, entre los 55,73 y los 167,81 km de radio. Sólo en un par de ocasiones el distrito alcanzó las 50 leguas, o sea unos 278,64 km, quizá por la importancia de la cantidad repartida y porque al tratarse de Mérida o Medellín la cercanía de la frontera portuguesa impedía el total aprovechamiento del contorno circular.

tercera parte aproximadamente se citaba expresamente la vecindad, acompañada en raras ocasiones del valor de los propios⁹⁸. Era habitual que se considerase que el concejo donde se ubicaba la obra fuese el que obtenía mayor aprovechamiento y por eso se le solía repartir una cantidad que oscilaba entre la cuarta y la décima parte de la total⁹⁹. Este repartimiento que incluía en ocasiones, como hemos indicado, el número de vecinos era remitido al Consejo que debía aprobarlo antes de proceder a su ejecución.

El hecho es que inmediatamente comenzaban las alegaciones de las localidades incluidas empezando por la promotora. Esta siempre intentaba obtener, y habitualmente conseguía, una rebaja hasta la quinta o sexta parte del total alegando por supuesto despoblación y/o insuficiencia de propios. No se quedaban atrás los concejos del entorno que aducían los mismos argumentos cuando no alegaban estar fuera del distrito de las leguas establecidas. No faltaban en ocasiones los que negaban la mayor, es decir, la propia necesidad de la reparación, cuando no la existencia previa de la obra pública en cuestión.

La contrapartida de las adjudicaciones a la baja, algunas de las cuales deberían ser calificadas de temerarias, era que cuando el adjudicatario se ponía a la tarea, siempre se encontraba con que había que realizar más trabajos de los que aparecían en el pliego de condiciones¹⁰⁰, las llamadas «demasias» y que por supuesto algunas de las localidades¹⁰¹ o instituciones obligadas a contribuir no lo hacían. Todo esto producía una insuficiencia presupuestaria, las conocidas como «quiebras», que a veces provocaban la paralización de la obra, y debían subsanarse

98. En el repartimiento para el puente de Mérida se dice que «auiendo ss[i]do rreq[ueri]do con ella pareçe nonbrastes pers[on]as q fuesen a sauer las ueçindades que tenian las ciudes uillas y lug[ar]es destos nros rreynos que se comprehendian en el distrito de las dhas çinqta leguas en contorno de la dha ciud y ansimis^o se supiese los propios y açiendas que tenian cada una dellas y los g[as]tos hordinarios y forçosos y neçes[ari]os que tenian p^a que todo u[is]to con mas justifiçacion se pudiese hacer el dho rrepartemi[en]to y auierendose ff[ech]o con puntualidad y berdad como os conto de los testim[oni]os de los scris^o de los ayuntami[en]tos que s[obr]e ello dieron por uos visto yçites el dho rrepartimi[en]to y se trujo y pres[en]to ante los del nro q^o» (A.G.S., R.G.S., abril 1607).

99. Se trataba también de una precaución para evitar, en lo posible, operaciones fraudulentas.

100. «Auíamos dado licençia para que en el rio que llamauan Pisueña... se hiciese una puente de piedra y... por ultimo remate se auia rrematado en Ju^o de Cerio maestro de canteria en quatro mill y cien ducados con ciento de prometido... con los cuales se auia ydo haciendo la obra y en el discurso della auia parecido ser muy conbiniente añadir mas obra como auia sido aondar y ensanchar mas los pilares de la dha puente... constaua ser necesaria la dha obra e demasias e se auia declarado ser necesarias vte y cinco mill quis^o reales» (A.G.S., R.G.S., diciembre 1605).

101. Así en el repartimiento para el puente de Aranda de Duero «pareçia havia hauido de quiebras en el dho rrepartimiento un quento seisçientas y sesenta y un mill quinientos y cinquenta y seys marauedis de lugares despoblados que no se auia podido cobrar dellos y otros duplicados y rebajas que por prouisiones nuestras se hauian hecho a difererentes lugares y otros gastos preçisos» (A.G.S., R.G.S., noviembre 1623).

con un nuevo repartimiento de la cantidad necesaria y, por tanto, nueva autorización del Consejo de Castilla. Lo habitual es que este decidiese que el segundo reparto, que no siempre era el último, se hiciese «entre las mismas ciudades villas y lugares del repartimiento principal».

Visto lo antecedente, no es extraño que dado lo dilatado de los procesos de adjudicación, ejecución y cobro de las tareas realizadas, podía durante ellos resultar la extensión de la ruina¹⁰² o que incluso fuese necesaria una nueva reparación antes de haber concluido la anterior¹⁰³.

3.1.4. Recaudación y libramiento de fondos

Igual que ocurre con la fiscalidad regia, desconocemos buena parte del proceso de recaudación, es decir, en qué medida las localidades o los vecinos eludían el pago del impuesto y de qué manera esto aumentaba los costes de cobranza con el recurso a los ejecutores e incrementaba a la larga el peso impositivo a la vez que disminuía el rendimiento para las autoridades.

La mecánica de la recaudación descrita al final de los repartimientos es bastante explícita y relativamente similar. El proceso se iniciaba con la notificación del repartimiento a la cabeza del partido que era responsable de remitirlo a su jurisdicción¹⁰⁴. Una vez requerido el concejo este tenía 30 días para pagar¹⁰⁵ aunque en otros casos el plazo se reducía a 20¹⁰⁶. A principios de siglo se diferenciaban las contribuciones inferiores a 10.000 maravedís que se debían abonar en una vez y las superiores que se cobraban por tercios con intervalos de un mes¹⁰⁷ o incluso

102. Es lo que le ocurrió al puente de Córdoba: «Desde el años de seiscientos nos auia dado noticia del peligro que el arco hondo de la puente mayor dessa dicha çudad tenia... con lo qual se auia acudido an los del nuestro consejo y auiamos dado facultad para que se rrepartiessen veinte mill ducados en las çudades villas y lugares quarenta leguas en contorno el qual dho repartimiento se auia hecho y por nos se auia aprouado en quanto a la terçia parte... pareziendoles a los maestros quel dicho terçio no era sufiçiente cantid para començar la dicha obra por ser tal que sin todos los materiales juntos no se podia comenzar y ser neçesarios los dichos veinte mill ducados... y por essa ciudad se auian hecho las diligençias pussibles para que se cobrassen los dichos veinte mill ducados juntos y por autos de vista y rebista se auia denegado... y por la dilaçion que en ello avia aui respecto de unas grandes abenidas que auia auido en primero de abril del año pasado de sseçientos y catorze se auia hundido el dicho arco hondo de la dha puente que era el que tenia mayor daño y otro arco que le correspondia y el primero en entrando por essa dicha çudad» (A.G.S., R.G.S., junio 1616).

103. Como pasó entre otros casos en el puente de Valladolid (A.G.S., R.G.S., septiembre 1643).

104. A.G.S., R.G.S., mayo 1615.

105. A.G.S., R.G.S., diciembre 1613 y mayo 1615.

106. A.G.S., R.G.S., abril 1607.

107. A.G.S., R.G.S., diciembre 1613.

de cuatro¹⁰⁸. Esta distinción no parece aplicarse a mediados de siglo. Pasado el plazo estipulado se enviarían ejecutores para cobrar cuyos salarios correrían de cuenta de los bienes particulares de alcaldes y regidores, no de los propios del concejo¹⁰⁹. Recaudado el dinero se ingresaría en un depositario¹¹⁰ o en un arca de tres llaves en la cabeza del corregimiento, teniendo una de ellas el gobernador y las otras los regidores más antiguos¹¹¹. Todos los movimientos de dinero deberían anotarse en un libro¹¹².

En cuanto al cobro por parte del adjudicatario de cualquiera de los plazos de los pagos, habitualmente tres, estipulados en las condiciones¹¹³, los depositarios de la recaudación del repartimiento no libraban un maravedí sin una detallada lista de gastos y, por supuesto, previo informe favorable de la obra realizada a cargo de los correspondientes maestros veedores. Estas dificultades en el cobro provocaban las consiguientes reclamaciones de los adjudicatarios que podían llegar al Consejo y en último extremo, como ya se ha señalado, al cese de los trabajos.

3.2. *Evolución de la inversión en obras públicas*

El volumen de repartimientos ordenado por el Consejo de Castilla que no llegó a la docena en las décadas de los 50 y 60 del siglo XVI¹¹⁴ superó bruscamente la treintena en la de los 70 para situarse en torno a los 60 en las tres primeras décadas del siglo siguiente¹¹⁵. Por último se bordearon los 70 en la década de 1640 y los 80 en la posterior¹¹⁶. Esta evolución de las concesiones de obras parece paralela al proceso de empeoramiento climático ya señalado.

Pero más significativo en términos económicos que el número de autorizaciones de obras son las cantidades concedidas para la realización de las mismas. Prescindiendo del año 1600, las cantidades repartidas en los decenios 1601-1610

108. A.G.S., R.G.S., mayo 1615.

109. A.G.S., R.G.S., diciembre 1613.

110. A.G.S., R.G.S., mayo 1615.

111. A.G.S., R.G.S., abril 1607.

112. A.G.S., R.G.S., abril 1607.

113. «Una de las condiciones de la dha obra y era que dentro de quatro meses de como se hico el remte se auia de entregar la tercia p[ar]te del dinero a la persª en quien se auia rrematado o quedasse en su escojenja el quererla haçer o no». «Repartimiº para la puente de la çiudad de Merida a pedimiº de la dha çiuð» (A.G.S., R.G.S., abril 1607).

114. Exactamente fueron 11 los ordenados en la primera década y 10 en la segunda.

115. En la década 1601-1610 se autorizaron 61 repartimientos, 70 en la década siguiente y 50 en la de 1621-1630 en la que parece haber una cierta mejoría.

116. En estas décadas hubo 69 y 77 repartimientos respectivamente.

y 1611-1620 fueron muy similares, 615.562,59 ducados en el primero y 599.423,86 en el segundo. La década 1621-1630 conoció un descenso de las cifras autorizadas a casi la mitad con 317.194,27 ducados, alcanzándose el máximo de este período en la de 1631-1640 con 674.493,88. El decenio 1641-1650 cierra esta etapa con 542.794,51 ducados. Considerando el conjunto del período 1600-1650 se aprobaron por el Consejo un total de 322 repartimientos por un importe global de 2.757.845,78 ducados¹¹⁷.

Si nos fijamos en las anomalías de la evolución, los mínimos son por supuesto los de los años 1628 y 1631 en los que no hemos localizado una sola licencia y 1626 en que la cantidad repartida fue de tan sólo 497 ducados. Esta escasez de contribuciones es la responsable de la baja señalada en la década de los 20. En cuanto a los años en que se adjudicaron las mayores cantidades para obras públicas la cifra más alta se aprobó en 1609 con 214.000 ducados, pero de los cuales 195.000 correspondían a una sola obra, el puente de Medellín. La situación es similar en 1632 con 159.000 ducados repartidos, pero de ellos 100.000 iban destinados en exclusiva al puente de Escalona. En contrapartida los 162.000 de 1641 se distribuían entre 14 proyectos distintos.

3.3. *Obras públicas: un elemento más de exacción fiscal*

Los repartimientos para la realización de obras públicas eran en su destino una inversión, pero en su origen una carga tributaria. Su existencia plantea entre otras cosas la justificación de los pontazgos, pues la finalidad de estas tasas era precisamente el mantenimiento de la obra por cuyo uso se cotizaba. De manera que la realización de repartimientos plantea la insuficiencia de los pontazgos para financiar la conservación de estas obras o la existencia de intereses particulares en su confección¹¹⁸. Dada la creciente importancia concedida a la fiscalidad en la responsabilidad de la crisis secular¹¹⁹ es relevante evaluar el peso de esta tributación de iniciativa concejil.

117. Por supuesto que ofrecer unas cantidades brutas totales invertidas a partir de la suma de los repartimientos realizados a lo largo de 51 años en una situación de continuas manipulaciones monetarias no deja de ser bastante inexacto. Sin embargo, creemos que en una primera aproximación puede dar una idea bastante expresiva del diferente peso de las cargas derivadas de las obras públicas en las distintas áreas de la Corona de Castilla y de su evolución.

118. *Vid.* el apartado 5.

119. Para un reciente estado de la cuestión *vid.* MARCOS MARTÍN, A.: «¿Fue la fiscalidad regia un factor de crisis en la Castilla del siglo XVII?», en PARKER, G. (coord.): *La crisis de la Monarquía de Felipe IV*. Barcelona, 2006, pp. 173-253.

Para ello vamos a examinar el diferente impacto espacial y personal de estas obras y por tanto de la carga monetaria que supusieron.

3.3.1. Impacto espacial

El grueso de los repartimientos, tanto en número como en volumen tributario se concedieron para obras situadas en localidades de la Meseta Norte. En concreto fueron 232 repartimientos, el 72,05% del total, por un importe global de 1.461.283,75 ducados, el 52,98% de la cantidad total repartida. Lo cierto es que las grandes «avenidas y crecientes» sobre todo las de los años 1614, 1626 y 1636 que afectaron sobre todo a esta región¹²⁰ destruyeron buena parte de los puentes de las pequeñas localidades y dañaron en mayor o menor medida los de las grandes, lo que obligó a su reparación. De los repartimientos concedidos en esta zona que precisan el área que debía contribuir sólo 1 abarcaba 50 leguas de radio¹²¹ y 8 las 30 leguas. Sin embargo, la mayoría, 58, sólo alcanzaba las 20 leguas, 43 las 15 y 23 las 10. El resto alguna distancia intermedia entre 10 y 20 leguas. Algunos de los que se realizaron a petición de localidades periféricas, como las ubicadas en el norte de Burgos, Palencia y León, o en el sur de Segovia y Ávila, también afectaron a entidades¹²² de las regiones vecinas como Rioja, Cantabria, Asturias y Galicia o Castilla-La Mancha. Estos repartimientos debían financiar la realización de un mínimo de 106 obras en la zona. Esta disparidad es debida, como es fácil imaginar, a que con frecuencia se concedieron varios repartimientos para una misma obra. Concretamente en 42 casos sólo hemos localizado un repartimiento, pero en 37 al repartimiento principal le siguió un segundo de quiebras o mejoras. Más de esta cifra es raro, pero no infrecuente. Para 9 obras se hicieron 3 repartimientos y para otras tantas 4. Dos obras requirieron 6 repartimientos, otras dos 7 y una incluso 8¹²³.

En cuanto a su ubicación, el exhaustivo trabajo de Aramburu-Zabala¹²⁴ nos exime de entrar en excesivos detalles, pero no podemos dejar de señalar algunos

120. Cf. FONT TULLOT, I.: *Historia del clima de España. Cambios climáticos y sus causas*. Madrid, 1988, pp. 86-87.

121. Es un repartimiento de 27.000 ducados para reparar un puente sobre el río Cúa en Cacabelos. Afectaba a la parte oriental de Galicia como las zonas de Ribadeo o Mondoñedo (A.G.S., R.G.S., julio 1643).

122. Empleo el término entidades porque dependiendo del repartimiento y, sobre todo de la zona, las unidades de cobro pueden ser no sólo localidades, sino concejos, valles o cualquier otro tipo de agrupación.

123. Esta marca en el número de repartimientos la ostenta el puente de Carrión, seguido por los de Toro y Almanza.

124. Vid. ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A.: *La arquitectura..., op. cit.*

puntos relevantes. Ciñéndonos al período que estudiamos el mayor número de puentes que fueron objeto de repartimientos para su reparación se ubica en el Duero, nada menos que 15, básicamente concentrados en el curso alto. El Pisuerga y su afluente el Carrión con 10 puentes cada uno superan en conjunto esa cifra. El Ebro con 5 puentes, obviamente en su curso alto, el Cea también con 5 y el Esla y el Arlanza con 4 destacan del resto de los ríos en que solamente hubo una o dos intervenciones. De los afluentes del Duero por la izquierda, sólo el Adaja y su afluente el Eresma, con 5 intervenciones el primero y 3 el segundo, tienen alguna relevancia. Esta impresión se confirma si analizamos las cantidades totales invertidas en cada curso. Así en los puentes sobre el Duero se gastaron no menos de 321.903 ducados, cantidad similar a la suma de las inversiones en Pisuerga y Carrión, 169.700 y 166.406 ducados respectivamente. El conjunto de las inversiones en el Ebro es casi simbólico, 25.655 ducados, mientras que en el Arlanza se gastaron 49.137 ducados. En la zona leonesa se recaudaron con destino al Cea 111.561 ducados y 49.656 para el Esla. En cuanto a las comunicaciones con el sur se invirtieron 56.705 ducados en el Adaja y 29.285 en el Eresma¹²⁵.

¿Qué conclusiones podemos sacar de nuestros datos? Quizá lo primero que haya que señalar es que la mayoría de las intervenciones son reparaciones, es decir, se trata de una actividad conservadora y no de apertura de nuevas vías. Aunque se hicieron obras en no menos de 36 cursos, como se aprecia en el mapa diseñado por Aramburu-Zabala¹²⁶, el grueso de las intervenciones se realizaron en el noreste de la región, es decir, la zona entre el Pisuerga por el Este y el Duero por el Sur. Dicho de otra manera, la zona que incluía el centro regional, Valladolid¹²⁷; el centro exportador, Burgos; un núcleo industrial, Palencia; un centro de comercio interior, Medina de Rioseco, y los caminos hacia la costa cantábrica. Esta fue sin duda la zona de mayor dinamismo económico en el siglo XVI, si prescindimos del núcleo industrial de Segovia, pero su decadencia desde finales de este siglo fue imparable con lo que este destino de las inversiones tiene algo de anacrónico.

Algo menos visible por la extrema dispersión de los núcleos de población y lo tupido de la red hidrográfica son las intervenciones en los ríos leoneses muy numerosas en este período. Estas actuaciones podían hacernos pensar en un

125. Concentrados eso sí en Ávila, Arévalo y Olmedo en el primer caso y Segovia y Coca en el segundo.

126. Vid. ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A.: *Fraude y corrupción en la arquitectura del Siglo de Oro*. Santander, 2001, p. 35.

127. El carácter primado de Valladolid en la Meseta Norte, tanto desde el punto de vista de las funciones urbanas, como de la conectividad de la red de transporte, es analizado en VELA SANTAMARÍA, F. J.: «El sistema urbano del Norte de Castilla en la segunda mitad del siglo XVI», en RIBOT GARCÍA, L. A. y ROSA, L. de (dirs.): *Ciudad y mundo urbano en la Época Moderna*. Madrid, 1997, pp. 15-43.

intento de mejorar los enlaces con Galicia y Asturias cuya recuperación en este período en conexión con el auge del cultivo del maíz es conocido, pero en estos territorios no parece haber un fenómeno paralelo de inversiones en comunicaciones, así que quizá la explicación, como veremos, tenga más que ver con intereses particulares que colectivos¹²⁸. De todas maneras, si analizamos la inversión realizada en el Duero, nos encontramos con que más de la mitad de la misma, concretamente 183.975 ducados, se concentró en los tres puentes al oeste de Valladolid, es decir, los de Tordesillas, Toro y Zamora, con lo que sumada a la realizada en las cuencas leonesas parece haber un reequilibrio entre la parte oriental y occidental de la región, un fenómeno paralelo a lo que ocurrió, como veremos, en la Meseta Sur.

Lo que resulta curioso es la escasez de inversiones en el sur de la Meseta y en concreto en los caminos hacia Madrid y Toledo que en cambio, como veremos, sí recibieron reparaciones al sur del Sistema Central. Quizá fueron menos afectados por las inundaciones como parece que también ocurrió en la mitad sur de la Corona o quizá no hubo para esta zona tantas oportunidades de negocio como se podía esperar.

En el resto de regiones el número de repartimientos concedidos y consiguientemente la cuantía repartida fue mucho menor. Con la excepción de Cantabria, los otorgados al área atlántica tienen un carácter casi testimonial. A la provincia de Álava se concedieron dos para la reconstrucción de puentes en Subijana y Durana¹²⁹ con un alcance de 10 leguas y por unas cuantías reducidas, apenas 3.340 ducados en el primer caso y 327 en el segundo, 3.667 ducados en total, lo que supone un 0,6% de los repartimientos y un 0,13% de las cantidades repartidas. En cualquier caso, esta era una mínima parte de las inversiones realizadas en el mantenimiento de caminos en la provincia, tarea de la que se encargaron las Juntas Generales¹³⁰.

Para obras realizadas en Cantabria se concedieron en total 23 repartimientos por un valor total de 136.716,82 ducados, lo que representa el 7,1% de las licencias y el 4,96% de las cantidades concedidas. Todos los muelles de las Cuatro

128. *Vid.* el apartado 5.

129. A.G.S., R.G.S., mayo 1607.

130. La prioridad de las Juntas parecía ser el mantenimiento de los puertos de Villafraía y San Adrián, para la comunicación con La Rioja y Guipúzcoa, respectivamente. Por lo general, el importe de las reparaciones recaía sobre aquellas hermandades locales en cuya jurisdicción se hacían las mismas. A veces era la Provincia la que se hacía cargo de todo el importe, y también podía suceder que una parte de los costes se recaudara por medio de portazgos. *Vid.* GONZÁLEZ MÍNGUEZ, C.: «Las Juntas Generales de Álava y la infraestructura viaria del siglo XVI», en *Caminería Hispánica. Actas del II Congreso Internacional de caminería hispánica*, I. Madrid, 1996, pp. 129-144.

villas de la costa se beneficiaron de estas inversiones. A Castro Urdiales se le concedieron 15.400 ducados en 1601¹³¹ y 28.000 en 1632¹³². Seguramente por esta casi duplicación de la cuantía también se duplicó el distrito del repartimiento, 15 leguas en el primer caso y 30 en el segundo. Para el muelle de Laredo se repartieron 3.000 ducados en 1605¹³³ junto con otros 13.500 entre las 30 leguas del entorno y hasta 1649¹³⁴ no parece haber un nuevo repartimiento que por ser sólo de 1.200 ducados se hizo en un radio de 16 leguas. Para «el adereço del muelle» de Santander se repartieron 7.600 ducados en 1612¹³⁵ en las 20 leguas en contorno. San Vicente de la Barquera también pidió licencia del Consejo, pero para la financiación de dos puentes¹³⁶. Estos distritos tan amplios implican que buena parte de las localidades al norte del Duero contribuyeron a estas obras.

Además de los puentes de San Vicente de la Barquera, ligados a la fachada marítima, Cantabria recibió varias licencias para reparación de otros ligados a las comunicaciones con la Meseta. El camino de Santander¹³⁷ pasaba por los puentes

131. A.G.S., R.G.S., noviembre 1601.

132. El proceso de adjudicación de esta reforma fue bastante accidentado. De hecho arrancó con la estimación por el Consejo de 22.000 ducados de gasto en 20 de septiembre de 1621 y los consiguientes pregones. Los trámites se complicaron con la desaparición de los primeros postores. Además inicialmente se adjudicó la cuarta parte a Castro Urdiales, pero esta protestó en 1629 de que era de corta vecindad y que el muelle no era para beneficio suyo sino para los galeones y ese mismo año se le rebajó a la sexta parte (A.G.S. R.G.S., octubre 1632). En la *Descripción de España y de las costas y puertos de sus reynos* de Pedro Texeira se representa (fol. 18 rto.) el muelle aparentemente en buen estado con cuatro galeones anclados en él. Aunque el manuscrito lleva en el frontispicio la fecha de 1634, el viaje de reconocimiento de Texeira se inició en 1622. Vid. PEREDA, F. y MARÍAS, F. (eds.): *El Atlas del Rey Planeta. La «Descripción de España y de las costas y puertos de sus reynos» de Pedro Texeira (1634)*. Madrid, 2002, p. 153.

133. A.G.S., R.G.S., mayo 1605. La imagen en el fol. 18 vto. de la *Descripción...* de Texeira. Vid. PEREDA, F. y MARÍAS, F. (eds.): *op. cit.*, p. 154.

134. A.G.S., R.G.S., febrero 1649.

135. A.G.S., R.G.S., febrero 1612. La imagen en el fol. 19 rto. de la *Descripción...* de Texeira. Vid. PEREDA, F. y MARÍAS, F. (eds.): *op. cit.*, p. 155.

136. «Nos auíamos librado nuestra carta y prouision y concesion de repartimientos treinta leguas en contorno para fabricar y hazer las puentes de la Maca y del Peral que estauan en dos rrios de la dha uiª que al principio auían sido rrematados en diez mill y quisº ducados fabricados y de madera s[obr]e los pilares bajos que estauan de piedra... y que conuenia acerse las dhas puentes... todas de piedra y que ansi costarian beinte y tres mill y quisº dusº y conforme a la dha traza auíamos librado segunda prou[i]s[i]on» (A.G.S., R.G.S., julio 1608). En la *Descripción...* de Texeira (fol. 19 vto.) basada, como hemos dicho, en un recorrido iniciado en 1622 se ve como «para salir o entrar en ella se toman dos puentes que le quedan de los dos lados, poniente e leuante, tan costozas así en su fabrica como en grandeza... tiene para el dezenbarcar vn muelle», pero a juzgar por la vista, carente de espigón. Vid. PEREDA, F. y MARÍAS, F. (eds.): *op. cit.*, pp. 156 y 321.

137. Para las obras y reparaciones de puentes en esta ruta desde finales del siglo anterior vid. ARAMBURU-ZABALA, M. A. y ALONSO RUIZ, B.: *Santander: un puerto del Renacimiento*. Santander, 1994, p. 129.

de Santiago de Cartes¹³⁸, Reinosa y Matamorosa¹³⁹. Desde aquí un camino iba hacia Burgos por Reocín de los Molinos¹⁴⁰ y Polientes¹⁴¹, el otro hacia Palencia por Aguilar de Campoo y Herrera de Pisuerga¹⁴². El puente de Santa María de Cayón¹⁴³ estaba seguramente en el camino de Santander hacia Espinosa de los Monteros¹⁴⁴. Los puentes de Bárcena (hoy Puente San Miguel) y Cabezón de la Sal¹⁴⁵ quizá formaban parte de una ruta interior hacia San Vicente¹⁴⁶ o quizá tenían alguna vinculación con la Meseta¹⁴⁷. A partir de la fuente que manejamos, la ruta hacia esta que enlazaba Laredo y Burgos¹⁴⁸ no parece recibir ninguna reparación en la primera mitad del siglo XVII lo que habla de su pérdida de importancia. En suma, las cantidades repartidas en Cantabria para reparaciones

138. Este puente, construido entre 1585 y 1596, fue destruido por las avenidas de 1634 y en 1649 se repartieron 91.246 reales, o sea 8.295 ducados, en 20 leguas para su reconstrucción (A.G.S., R.G.S., mayo 1649).

139. Para el puente sobre el río Híjar se concedieron repartimientos en las 12 leguas de 1757 y 2.409 ducados (A.G.S., R.G.S., octubre 1633 y noviembre 1635).

140. Para reparaciones en dos puentes en Reocín se concedieron sendos repartimientos en un entorno de 10 leguas. Uno tras las avenidas de 1638 por 4.457 ducados (A.G.S., R.G.S., julio 1641) y otro tras las de 1642 por 3.012 (A.G.S., R.G.S., septiembre 1646).

141. Se hizo un repartimiento en las 15 leguas en contorno de 2.350 ducados para la puente de Rocamundo más otros 595 para otra puente cercana (A.G.S., R.G.S., septiembre 1627) y un segundo de quiebras por 1.442 ducados (A.G.S., R.G.S., febrero 1634).

142. Cuyo puente conoció nada menos que cinco intervenciones en este período por un total de 31.292 ducados (A.G.S., R.G.S., julio 1603, diciembre 1613, diciembre 1616, noviembre 1619 y mayo 1621).

143. *Vid.* VAQUERIZO GIL, M.: «Ruina y reconstrucción del puente de Santa María de Cayón en la Edad Moderna», *Altamira*, XLVII, 1988, pp. 309-354. Iniciado en 1590 se aprobó un repartimiento de quiebras por 975 ducados en 1605 (A.G.S., R.G.S., diciembre 1605). Las avenidas de 1639 lo dañaron lo que obligó a repartir 3.000 ducados para su reparación en dos fases (A.G.S., R.G.S., diciembre 1639 y marzo 1644).

144. Que se intentaría convertir en camino de carros a partir de 1679. *Vid.* ECHEVARRÍA ALONSO, M. J.: *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII*. Santander, 1995, p. 28.

145. Para la reparación del puente de San Miguel en Bárcena se concedieron 1.380 ducados en 10 leguas (A.G.S., R.G.S., abril 1607). Para el de Cabezón sobre el río Saja 3.000 ducados en 15 leguas y posteriormente otro de quiebras por 2.364 (A.G.S., R.G.S., diciembre 1603 y julio 1607). Para el puente sobre el río Valdeprados se repartieron 950 ducados en 10 leguas (A.G.S., R.G.S., febrero 1612).

146. El camino de San Vicente de la Barquera llegaba hasta Treceño. *Cf.* CASADO SOTO, J. L.: *Historia General de Cantabria. V. Siglos XVI y XVII*. Santander, 1986, p. 52. Desde allí podría enlazar con Cabezón.

147. *Vid.* ARAMBURU-ZABALA, M. A. y ALONSO RUIZ, B.: *op. cit.*, p. 133.

148. *Cf.* MENESES, A. de: *Reportorio de Caminos (Alcalá de Henares 1576)*. Madrid, 1976, fols. 26 vto.-27 rto.

de puertos y de puentes son casi idénticas, 68.700 ducados en el primer caso y 68.016,82 en el segundo.

A Asturias se le concedieron tres repartimientos, dos de ellos para reparar los puertos de Gijón y Lastres por unos importes de 8.300 y 6.700 ducados con un alcance de 20 leguas y 15 leguas¹⁴⁹ respectivamente, y un tercero para pagar las quiebras de un puente en el concejo de Piloña por 213 ducados¹⁵⁰. Por tanto unos 15.213 ducados en total, un 0,9% de los repartimientos y un 0,55% de las cantidades repartidas. Lo que no obsta para que la Junta General se quejase de «que en este Principado de presente ay muchos repartimientos de açer puentes y caminos y otras cosas con lo que la tierra esta con particular nezesidad»¹⁵¹. Posiblemente, los concejos asturianos se autofinanciaban las reparaciones, por eso algunos tenían privilegios para no contribuir en las obras de otros¹⁵². De hecho, la Junta General del Principado contaba con un cuerpo de rentas destinado a este fin, la Fábrica de Caminos. Pero la dotación de este fondo consistía en los réditos generados por los censos en que se habían invertido 7.000 ducados, fruto de un repartimiento ordenado por Felipe II en 1575. El problema es que las rentas generadas eran escasas y como ocurrió con buena parte de los censos en el siglo XVII se cobraban mal o no se cobraban en absoluto¹⁵³.

A Galicia se le concedieron cuatro repartimientos, todos para reparación de puentes¹⁵⁴, en Portomarín, Puente San Payo, el camino de Vigo a Bayona y en el valle de Oro¹⁵⁵. El primero se repartió en un entorno de 16 leguas y el resto prácticamente en el conjunto de Galicia¹⁵⁶. Las cantidades repartidas para los dos

149. A.G.S., R.G.S., junio 1609 y abril 1622. El pequeño muelle de Lastres se aprecia perfectamente en el fol. 24 rto. y el de Gijón en el fol. 24 vto. de la *Descripçion...* de Texeira. Vid. PEREDA, F. y MARÍAS, F. (eds.): *op. cit.*, pp. 165 y 166.

150. A.G.S., R.G.S., diciembre 1607.

151. Junta General del 23 de octubre de 1609. Cf. *Actas de las Juntas y Diputaciones del Principado de Asturias II (1606-1622)*. Oviedo, 1950, p. 41.

152. En el repartimiento para financiar los puentes de San Vicente de la Barquera se afirmaba que «el partido de Llanes tenia prebillejo p^a no contribuir en semejantes repartim[ien]tos por estar encargado el dho concexo de hacer sus p[uen]tes y reparos dellas a su costa» (A.G.S., R.G.S., julio 1621).

153. Cf. MENÉNDEZ GONZÁLEZ, A.: *Elite y poder: La Junta General del Principado de Asturias 1594-1808*. Oviedo, 1992, pp. 420-421.

154. Si hemos de creer las imágenes recogidas en la *Descripçion...* de Texeira (fols. 30 rto.-38 vto.) ninguno de los puertos gallegos tenía muelle. En todas ellas los barcos aparecen fondeados en ensenadas y rías o varados en la playa. Vid. PEREDA, F. y MARÍAS, F. (eds.): *op. cit.*, pp. 177-194.

155. A.G.S., R.G.S., mayo 1650, enero 1638, junio 1606 y mayo 1620.

156. La reparación del puente en el camino real de Vigo a Bayona se repartió «dentro de las ciudades villas y lugares questavan ynclussas en los obispados de Tuy y Orensse y arçobispado de St^o» (A.G.S., R.G.S., junio 1606).

primeros son bastante relevantes, 6.800 ducados en el primer caso y 20.400, el segundo. La suma de los cuatro repartimientos alcanza los 29.470 ducados, lo que representa un 1,24% de las facultades y un 1,07% de las cantidades concedidas. Parece que la Real Audiencia del Reino de Galicia podía «repartir para adereços de puentes», potestad que se le retiró tras una visita de lo que en 1637 protestó la Junta General del Reino¹⁵⁷.

A La Rioja se concedieron 19 repartimientos, ocho de ellos con un alcance de 20 leguas y el resto de 10 o más, a los que por tanto contribuyeron las localidades del noreste de la Corona incluyendo Álava por lo menos hasta 1637¹⁵⁸, pero ya no en 1645¹⁵⁹. El conjunto supone un total de 94.997,64 ducados, por tanto un 5,9% de los repartimientos y un 3,44% de las cantidades repartidas. La mayor parte de las facultades se concedieron para reparar los puentes de las localidades más importantes que eran también las situadas en el camino de Burgos a Zaragoza¹⁶⁰. Así se otorgaron 6.800 ducados a Santo Domingo de la Calzada para la reparación de su puente y a Nájera 11.500 ducados¹⁶¹ para el suyo. En las proximidades de esta última, Arenzana de Abajo recibió licencia en dos ocasiones para repartir un total de 5.800 ducados¹⁶². Las principales inversiones se realizaron en el puente sobre el Ebro de Logroño para el que se concedieron en esta etapa tres repartimientos para reparaciones seguidos de los consabidos repartimientos de quiebras. El primero por 4.100 ducados tuvo lugar en 1602¹⁶³, el segundo por

157. Junta del 2 de diciembre de 1637. Cf. *Actas de las Juntas del Reino de Galicia III (1636-1639)*. Santiago de Compostela, 1995, p. 261.

158. Cuando en esta fecha se concedió a Arnedo la licencia para el repartimiento para reparación de un puente se tuvo en cuenta su situación fronteriza: «la dha uilla de Arnedo estaua muy cerca de Nauarra por una p[ar]te dos leguas y media y assi por ella no podia auer lugar el que se hiciese repartimiento de doce leguas por no poderse haçer en el dho Reino de Nauarra y asi se deuia mandar q se hiciese de veinte leguas entre los demas lugares circunvecinos... se hiço el dho repartimº entre las ciudades villas y lugares que entran en las veinte leguas de la dha uilla de Arnedo entrando en ella todos los lugares de la prouincia de Alaua y otras partes que auian alcançado esecto los lugares de Aragon y Nauarra» (A.G.S., R.G.S., junio 1637).

159. En esta fecha para el pago de las quiebras del repartimiento recogido en la nota anterior el Consejo autorizó a cobrar «a cada uno de los demas veñinos del dho repartimiento [principal] menos a los de la prouincia de Alaua que por constarle tenian un preuilexio nuebamente por nos concedido para que no se hiciesen a la dha prouincia repartimientos para puentes ni otros efectos no se le rrepartiese a la dha prouincia ningunos mrs» (A.G.S., R.G.S., abril 1645).

160. Cf. MENESES, A. de: *op. cit.*, fols. 7 vto.-8 rto.

161. A.G.S., R.G.S., agosto 1637 y marzo 1617.

162. A.G.S., R.G.S., febrero 1601 y septiembre 1614.

163. A.G.S., R.G.S., noviembre 1602. Para quiebras se repartieron 577,42 ducados. A.G.S., R.G.S., julio 1608.

20.000 en 1613¹⁶⁴ y el tercero por 5.200 en 1649¹⁶⁵, 33.968 ducados en total con las quiebras y mejoras.

El otro eje que en parte coincide con el anterior discurría por las riberas del Ebro. Haro recibió una licencia por 6.200 ducados¹⁶⁶ pero para un puente sobre el Tirón y no sobre el Ebro. Justo al otro lado de este último río San Vicente de la Sonsierra hizo un repartimiento de 3.627 ducados de quiebras de uno anterior por 16.000 para la construcción de un puente sobre el mismo y en 1650 se le concedió otro de 6.800 ducados¹⁶⁷ para reparar los destrozos hechos en él por la avenida de 1643. Arnedo consiguió un repartimiento por 11.900 ducados y dos repartimientos de quiebras¹⁶⁸, totalizando 16.100 ducados, para su puente sobre el Arnedillo.

Para obras en localidades de Extremadura se hicieron 9 repartimientos concentrados en las reparaciones de los puentes de Badajoz, Mérida y Medellín sobre el Guadiana y el de Jaraicejo en las cercanías de Trujillo. Para el de Badajoz se presupuestaron 50.000 ducados que con prometidos, costas y gastos se convirtieron en 60.880,48 ducados¹⁶⁹ que se repartieron en 40 leguas. La reparación del puente de Mérida supuso un repartimiento de 47.250,8 ducados y un segundo de 13.000¹⁷⁰ en 50 leguas¹⁷¹. Para el de Medellín se hicieron 5 repartimientos. A un primero, también con un alcance de 50 leguas, de 195.253,26 ducados¹⁷² siguieron cuatro más de quiebras y modificaciones por un total de 61.211,47¹⁷³. Por último, para el de Jaraicejo sobre el río Almonte se repartieron 26.300 ducados en las 20 leguas en contorno. Lo que totaliza unas inversiones en la zona de 403.896 ducados, pero a las que contribuyeron buena parte de las localidades del interior peninsular. En suma, Extremadura recibió el 2,79% de las licencias y el 14,65% de las cantidades.

164. A.G.S., R.G.S., mayo 1613. Para quiebras se repartieron 4.090,55 ducados. A.G.S., R.G.S., mayo 1619.

165. A.G.S., R.G.S., mayo 1649. El subsiguiente reparto de quiebras queda fuera de nuestro período de estudio.

166. A.G.S., R.G.S., febrero 1647.

167. A.G.S., R.G.S., julio 1600 y abril 1650.

168. A.G.S., R.G.S., junio 1637, septiembre 1641 y abril 1645.

169. A.G.S., R.G.S., diciembre 1606.

170. A.G.S., R.G.S., abril 1607 y junio 1620.

171. Seguramente, como ocurría con Arnedo, el carácter prácticamente fronterizo de estas localidades hizo que se doblase la extensión habitual, para compensar la pérdida de la mitad occidental del contorno.

172. A.G.S., R.G.S., diciembre 1609.

173. A.G.S., R.G.S., julio 1621, octubre 1624, octubre 1629 y agosto 1635.

Para obras realizadas en la Meseta Sur hemos localizado 17 repartimientos, casi todos ellos para reparación de puentes, por un total de 249.699,2 ducados. Las licencias para obras en la zona suponen el 5,28% del conjunto y las cantidades concedidas el 9,05% del total. Salvo el puente de Escalona, para el que se otorgaron más de 100.000 ducados, el coste del resto de las obras estaba entre los 1.000 y los 25.000 ducados. Con la excepción del citado puente de Escalona y del de Consuegra cuyos repartimientos tienen un alcance de 30 leguas¹⁷⁴, el resto oscila entre las 10 y las 20, lo que les da un ámbito casi exclusivamente regional. La mayor parte de las reparaciones en puentes se realizaron en los caminos que partían de Toledo¹⁷⁵, pero buena parte de ellos podían ser también utilizados desde Madrid¹⁷⁶. De hecho se concedió licencia a Toledo en 1638 para repartir 4.000 ducados en 5 leguas para reparar sus caminos porque sus propios estaban en pleito¹⁷⁷. En 1632 se concedió facultad a Toledo por 27.000 ducados¹⁷⁸ para reparar el puente sobre el Guadarrama en el camino a Torrijos. En el camino de Toledo a Ávila¹⁷⁹ se concedieron repartimientos para reparaciones de los puentes sobre el Alberche en Escalona¹⁸⁰ y en la jurisdicción de San Martín de Valdeiglesias¹⁸¹ por 100.000 ducados en el primer caso y 27.000 en el segundo. En el camino de Toledo a Burgos¹⁸² pasando por Madrid y el puerto de Somosierra, se concedieron repartimientos para reparar puentes en San Agustín de Guadalix¹⁸³ y Buitrago¹⁸⁴ por 6.537 ducados en el primer caso y 4.250 en el segundo. En el camino de Toledo a Andalucía por Puerto Lápice¹⁸⁵ y Despeñaperros se reparó

174. A.G.S., R.G.S., abril 1632 y junio 1646.

175. Para la centralidad de Toledo en la Meseta Sur *vid.* MONTEMAYOR, J.: «La red urbana en Castilla la Nueva en los siglos XVI y XVII», *Cuadernos de Investigación Histórica. Brocar*, 13, 1987, pp. 141-153.

176. Este aumento progresivo de la centralidad de Madrid en el sistema de comunicaciones ha sido señalado en ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A.: «Todos los caminos conducen a Madrid. Los primeros pasos de la centralización de las comunicaciones españolas», en *Congreso Nacional «Madrid en el contexto de lo Hispánico desde la época de los descubrimientos»*, II. Madrid, 1994, pp. 785-802.

177. A.G.S., R.G.S., septiembre 1638.

178. A.G.S., R.G.S., enero 1632.

179. Cf. MENESES, A. de: *op. cit.*, fol. 47 vto.

180. A.G.S., R.G.S., abril 1632. En este repartimiento, como hemos visto, correspondieron 4.000 ducados al Honrado Concejo de la Mesta, lo que indica su utilización por los rebaños dependientes del mismo.

181. A.G.S., R.G.S., octubre 1640.

182. Cf. MENESES, A. de: *op. cit.*, fol. 9 rto.

183. A.G.S., R.G.S., julio 1601.

184. A.G.S., R.G.S., septiembre 1645.

185. *Vid.* SALOMÓN, N.: *La vida rural castellana en tiempos de Felipe II*. Barcelona, 1973, mapa XI, p. 403.

el puente de Consuegra por 7.231 ducados¹⁸⁶. En el camino de Toledo a Córdoba¹⁸⁷ se concedieron 15.935 ducados¹⁸⁸ para el puente sobre el Guadiana en Ciudad Real.

Muestra de la nueva importancia de la capital son las reparaciones en el camino de Madrid a Valencia¹⁸⁹ por Arganda. Concretamente se dieron licencias por valor de 3.265 y 3.141 ducados para reparaciones en los puentes de Perales de Tajuña y Tiernes¹⁹⁰ sobre el Tajuña y de 24.000 ducados para el puente de Pajazo¹⁹¹ sobre el Cabriel. Aparte de estas también se concedieron licencias para reparar los puentes sobre el Jarama en Uceda y Talamanca¹⁹² que parecen relacionados con los enlaces con Guadalajara y Alcalá de Henares¹⁹³. Por último, se repartieron 21.752 ducados para reparar un puente sobre el Tajo en la Puebla de Montalbán¹⁹⁴.

Para la realización de obras públicas en Andalucía se hicieron 13 repartimientos que totalizan 362.902,37 ducados, por tanto, un 4,04% de las licencias y un 13,16% de las cantidades aprobadas. Entre ellos destaca por su ámbito el ya citado destinado a la financiación de las torres vigías de la costa atlántica andaluza, con un alcance de 40 leguas a partir de la misma, con lo cual fue sufragado no sólo por buena parte de Andalucía, sino también de la Meseta Sur. Es también la obra de más envergadura económica con un repartimiento en 1611¹⁹⁵ de 98.801 ducados y un segundo en 1615 de 17.000¹⁹⁶. Además para complementar las defensas de Cádiz se aprobó en 1617 un «repartim^o para el ediff^o de las torres del Puntal y Matagorda»¹⁹⁷ por valor de 49.950 ducados¹⁹⁸.

186. A.G.S., R.G.S., junio 1646.

187. Cf. MENESES, A. de: *op. cit.*, fol. 45 rto.

188. A.G.S., R.G.S., octubre 1634.

189. Cf. MENESES, A. de: *op. cit.*, fols. 53 rto. y vto.

190. A.G.S., R.G.S., noviembre 1610 y mayo 1636.

191. A.G.S., R.G.S., enero 1610.

192. A.G.S., R.G.S., febrero 1639 y marzo 1620.

193. Vid. SALOMÓN, N.: *op. cit.*, mapa XI, p. 403.

194. A.G.S., R.G.S., marzo 1639.

195. A.G.S., R.G.S., agosto 1611.

196. A.G.S., R.G.S., diciembre 1615.

197. En 1608 Cristóbal de Rojas, encargado de diseñar las nuevas fortificaciones de Cádiz, estimaba el coste de los fuertes del Puntal y Matagorda en 60.000 ducados y consideraba conveniente pedir 30.000 a Sevilla. Las obras empezaron de inmediato, pero avanzaron lentamente. En 1616 hubo un reconocimiento del terreno y nuevo proyecto a cargo de Julio César Fontana y Jerónimo de Soto. El costo de la obra del Puntal se estimaba ahora en 29.000 ducados. Vid. DÍAZ GONZÁLEZ, J. C.; GUILLÉN LEYVA, J. y ORTIZ MUÑOZ, J.: «El castillo de San Lorenzo del Puntal (La marina en la historia de Cádiz)», *Cuadernos monográficos del Instituto de la Historia y Cultura Naval*, 19, 1992, pp. 7-54.

198. A.G.S., R.G.S., junio 1617.

Aparte de las fortificaciones costeras, el otro conjunto de inversiones va ligado al mantenimiento de los pasos del Guadalquivir. En concreto; los puentes de Úbeda, Andújar y Córdoba. Para reparar la «puente biexa» que había en la jurisdicción de Úbeda se concedió un repartimiento de 11.000 ducados¹⁹⁹. Para el puente de Andújar se aprobó un primer repartimiento de 44.500 ducados y un segundo de 30.600²⁰⁰. Previamente se había concedido una facultad por 7.000 ducados²⁰¹ para construir un puente de cantería en Villanueva de Andújar (hoy Villanueva de la Reina) que sustituyese a la barca que se usaba hasta entonces para el paso del río. Para la reparación del puente de Córdoba, aparte del de 20.000 ducados a cobrar en 40 leguas aprobado en 1609²⁰², pero posiblemente no ejecutado²⁰³, se concedieron uno de 42.750 ducados en 30 leguas en 1616 y un segundo por 4.559 en 10 leguas en 1636²⁰⁴. Por último ya hemos hecho referencia a la concesión de una facultad para repartir parte del costo de la obra de la Almenilla de Sevilla²⁰⁵.

Para obras en el Reino de Granada sólo hemos localizado tres licencias. Dos de ellas en la ruta que enlaza la Andalucía occidental y oriental desde Sevilla hasta Huéscar, pasando por Granada y Guadix. Una de 11.899 ducados en 20 leguas a Antequera para un puente sobre el río Guadalhorce que «hera el passo de la ciud de Seui[ll]a a la de Gr[ana]da y Malaga»²⁰⁶ y otra a Baza de 15.844 ducados²⁰⁷ a repartir en 30 leguas para el puente sobre el río Barbata, seguramente en el camino a Huéscar²⁰⁸. También se concedió otra de 9.000 ducados en 24 leguas para hacer un puente en Vélez de Benaudalla en el camino de Motril a Granada²⁰⁹.

199. A.G.S., R.G.S., enero 1636.

200. A.G.S., R.G.S., septiembre 1630 y octubre 1640.

201. A.G.S., R.G.S., septiembre 1603.

202. Archivo Municipal de Córdoba (A.H.M.CO.) Sec. 4, ser. 6 caja 105. Para este y los demás repartimientos y, en general, para todo lo relacionado con el puente de Córdoba *vid.* LAGUNA RAMÍREZ, M. C.: *El Guadalquivir y Córdoba en el Antiguo Régimen. Navegación, conflictos sociales e infraestructura económica*. Córdoba, 1997.

203. Quizá por eso en nuestro concienzudo examen del R.G.S. no ha aparecido copia de dicha información.

204. A.G.S., R.G.S., junio 1616 y noviembre 1636.

205. A.G.S., R.G.S., agosto 1619.

206. A.G.S., R.G.S., mayo 1644.

207. A.G.S., R.G.S., junio 1629.

208. Una parte de la ruta entre Granada y Huéscar que aparece en el *Reportorio...* de Meneses dentro del itinerario de Barcelona a Granada. *Vid.* MENESES, A. de: *op. cit.*, fol. 13 vto.

209. A.G.S., R.G.S., noviembre 1641.

Pero la estimación de la carga financiera que supusieron las obras públicas en Andalucía sería incompleta sin tener en cuenta dos obras de larga duración y por tanto de elevado y prolongado coste. Al financiarse mediante la prórroga de repartimientos concedidos a finales del siglo anterior no aparecen en nuestra documentación, pero siguieron gravando las arcas municipales y los bolsillos particulares. En la costa occidental es el caso de las inacabables fortificaciones de Cádiz²¹⁰, paradójicamente financiadas en parte por su todavía no rival²¹¹ Sevilla. Esta donaría 30.000 ducados²¹² para el levantamiento de la muralla frente a la bahía tras el ataque inglés de 1587. Pero tras el desembarco de 1596 se pondría en marcha un proyecto sistemático de fortificación al que Sevilla aportaría 12.000 ducados anuales²¹³ y que aunque quizá algunos años no se recaudó o no llegó a su destino, sabemos que en 1631 se seguía abonando²¹⁴.

La otra obra interminable ahora en la costa oriental era la construcción del muelle del puerto de Málaga²¹⁵. Las localidades que debían contribuir con 4.000 ducados anuales quedaron establecidas en una real cédula de 18 de febrero de 1587²¹⁶ que en principio incluía los grandes centros urbanos de Sevilla, Córdoba y Granada y otros comarcales como Úbeda o Andújar²¹⁷. Pues bien, las peticiones de prórrogas para los arbitrios concedidos a la ciudad para la financiación de la obra, pero también de los repartimientos a las localidades con aprovechamiento, fueron continuas²¹⁸. Así en 1612 la mayoría de las localidades incluidas en el repartimiento de 1587 seguían contribuyendo, aunque en general con cantidades

210. El estado de las fortificaciones de Cádiz en la década de los 30 se puede observar en la vista «aérea» recogida en la *Descripción...* de Texeira (fol. 58 rto.). La representación de los fuertes del Puntal y Matagorda es más convencional. Vid. PEREDA, F. y MARÍAS, F. (eds.): *op. cit.*, p. 233.

211. La referencia clásica para este tema es la obra de GIRARD, A.: *La rivalidad comercial y marítima entre Sevilla y Cádiz hasta finales del siglo XVIII*. Sevilla, 2006.

212. Cf. BUSTOS, M.: *Historia de Cádiz II. Los siglos decisivos*. S. I., 1990, p. 26.

213. Para cuya financiación se estableció una sisa específica del 1% sobre las ventas del pescado.

214. Vid. el memorial, ya citado, de esa fecha del asistente de Sevilla, vizconde de la Corzana.

215. El muelle puede observarse en en la *Descripción...* de Texeira (fol. 66 rto.). Vid. PEREDA, F. y MARÍAS, F. (eds.): *op. cit.*, p. 249.

216. El área cubierta por las localidades repartidas tiene una curiosa forma pentagonal, pero no todas las localidades incluidas en esta área parecen haber sido afectadas por el reparto. Vid. RODRÍGUEZ ALEMÁN, I.: *op. cit.*, p. 137. Esto indica que se tuvo en cuenta el criterio difícil de precisar del aprovechamiento. Parece claro que a raíz de las quejas recogidas en el memorial de las Cortes de 1593, que examinaremos posteriormente, se impuso el criterio más objetivo en principio de la distancia a la obra para la inclusión y del volumen de la población para la cantidad repartida.

217. Córdoba debería pagar 130.000 mrs. y Sevilla 112.000. Granada entabló y ganó un pleito para librarse de contribuir con los 50.000 mrs. que le correspondían. Cf. RODRÍGUEZ ALEMÁN, I.: *op. cit.*, pp. 133-134.

218. RODRÍGUEZ ALEMÁN, I.: *op. cit.*, pp. 150-156, 234-243.

algo más reducidas²¹⁹ y pese a las resistencias que sin duda hubo en el cobro sabemos que esta contribución seguía en vigor en 1642²²⁰ y 1651²²¹.

3.3.2. Impacto personal

Para calibrar la carga fiscal teórica que supusieron las cantidades repartidas para obras públicas vamos en primer lugar a compararla con la mejor estudiada y por supuesto mucho más intensa fiscalidad regia. A título de ejemplo tenemos constancia de que el Consejo de Castilla ordenó el reparto con esta finalidad de un mínimo²²² de 69.001,12 ducados en 1607²²³, 53.208 en 1630, 159.095,17 en 1632 y 38.090,86 en 1650²²⁴ y la cifra media repartida en los 51 años que estudiamos alcanzaría los 54.075 ducados. A efectos comparativos, el servicio ordinario y extraordinario, cuya cuantía nominal permaneció prácticamente invariable todo el siglo, suponía una carga anual de 400.000 ducados²²⁵. Por supuesto, su impacto parece disminuir si lo comparamos con el conjunto de ingresos de la Monarquía. En este rango la financiación de las obras públicas sólo representaría un 0,57% en 1607, en torno a un 0,73 hacia 1631²²⁶ y un 0,3 hacia 1650²²⁷ del total de la fiscalidad real. Sólo en 1609 en que se aprobaron repartimientos por valor de

219. RODRÍGUEZ ALEMÁN, I.: *op. cit.*, pp. 134-135.

220. Ese año, por ejemplo, Córdoba aparentemente no ingresó nada y sólo 68.000 mrs. en 1643. Cf. RODRÍGUEZ ALEMÁN, I.: *op. cit.*, pp. 238-243.

221. Por poner un ejemplo Andújar seguía pagando en 1612 los mismos 37.500 maravedíes, o sea 100 ducados, que le habían correspondido en el reparto inicial, aunque al parecer no ingresó más que 13.000 mrs. en 1642 y 12.478 en 1643 y todavía seguía pagando en 1651. Cf. RODRÍGUEZ ALEMÁN, I.: *op. cit.*, pp. 239-240 y TORRES LAGUNA, C. de: *op. cit.*, p. 125.

222. Obviamente estas son las cantidades totales de los repartimientos que hemos podido localizar en estos años. Como hemos visto hay referencias en los archivos locales y en la propia documentación simanquina de otros que no hemos podido encontrar.

223. Hay que tomar siempre estos cálculos con el sentido comparativo de órdenes de magnitud. Cantidades concedidas en un año no son cantidades recaudadas en ese año. En concreto, se aprobó en 1607 para el puente de Mérida un presupuesto de 47.250,8 ducados, pero se ordenó el reparto inmediato de sólo 6.000, lo que reduciría la cantidad total para ese año a 27.750 ducados.

224. Las fechas han sido elegidas para poder compararlas con las cifras impositivas de los «presupuestos» conservados de la Hacienda real. Lamentablemente para este propósito 1631, al igual que 1628, son los años en que no hemos localizado ni un solo repartimiento. Por eso, utilizamos la media de los años anterior y posterior.

225. Las cifras de ingresos de la fiscalidad real están tomadas de ANDRÉS UCENDO, J. I. y LANZA GARCÍA, R.: «Estructura y evolución de los ingresos de la Real Hacienda de Castilla en el siglo XVII», *Studia Historica. Historia Moderna*, 30, 2008, pp. 147-190.

226. Un 1,1% si sólo tuviéramos en cuenta las cifras de 1632.

227. Se han comparado con los ingresos estimados de 1655.

214.003 ducados superarían estos, al igual que en 1632, el 1% de los ingresos de la Corona, alcanzando concretamente el 1,78%²²⁸.

Si bien las inversiones en obras públicas representan en principio un porcentaje ínfimo de la fiscalidad real este valor no es expresivo de la presión fiscal real porque se comparan en realidad dos ámbitos espaciales diferentes, en un caso toda la Corona y en el otro algunos territorios de la misma. Por eso es mucho más expresivo de la auténtica presión fiscal comparar la carga por vecino que supusieron ambos tributos. Ahora bien, de los repartimientos localizados entre 1600 y 1650 en 101 se nos indica explícitamente la cuota asignada a cada vecino, todos los cuales aparecen recogidos en el Cuadro 1²²⁹. Esta oscila entre los 7,5 y los 204 maravedíes, siendo la media no ponderada de 67,9. Si comparamos, en una primera aproximación, esta cifra con la carga fiscal por habitante²³⁰ estimada por Andrés y Lanza²³¹ las cargas viarias supondrían un 2,17% en 1613, un 1,5 en 1631 y un 1,8 en torno a 1650 de la fiscalidad regia. Ahora bien, la cuota asignada a cada vecino se aplicaba a las entidades existentes dentro del radio en que se concedía el repartimiento, pero a menos que la localidad demandante demostrase absoluta indigencia, se le solía repartir un porcentaje que aunque legalmente debería ser de la cuarta parte, podía rebajarse hasta la décima. Esto supone una carga por vecino para las entidades peticionarias bastante más elevada que las medias señaladas. Por poner un par de ejemplos, la cuota que correspondió a cada vecino de Nájera en 1617 se fijó en 279 maravedíes y a los de Andújar en 1630 en 673,3²³². En los mismos términos de las comparaciones anteriores estas cifras suponen un 8,9 y un 15% de lo que esos años debieron pagar esas personas de contribuciones reales.

3.3.3. Consideraciones complementarias

Para valorar adecuadamente el peso que suponían realmente las obras públicas sobre los contribuyentes o, desde otro punto de vista, la inversión realizada

228. Comparando con el valor de los ingresos en 1607.

229. En este cuadro el radio que alcanza el repartimiento está expresado en leguas, el coste aprobado de la obra en ducados, la población total del distrito en vecinos y la cuota en maravedíes/vecino. Por supuesto, la referencia cronológica es la de la presencia del vecindario en el legajo correspondiente del R.G.S. El volumen de población a la que se reparte es la que da la propia fuente como valor global.

230. Lo que introduce el insoslayable e irresoluble asunto del coeficiente habitantes/vecino. En este caso, teniendo en cuenta la crisis poblacional, hemos adoptado el 4.

231. ANDRÉS UCENDO, J. I. y LANZA GARCÍA, R.: *op. cit.*, p. 186.

232. A.G.S., R.G.S., marzo 1617 y septiembre 1.º 1630.

en infraestructuras, hay que matizar o completar los datos expuestos en los apartados anteriores con otras consideraciones.

La documentación que hemos manejado puede no ser exhaustiva. Es posible que hubiese repartimientos que no se han conservado en nuestra fuente o que no hemos sido capaces de localizar. Es el caso del repartimiento hecho en 1609 para la reparación del puente de Córdoba o uno de 6.500 ducados realizado en 1613 para la reparación del de Toro²³³.

Hay que tener en cuenta que aunque casi todos estos repartimientos aprobados por el Consejo tenían en principio un carácter puntual, es decir, supondrían un solo desembolso, al que luego se añadirían las quiebras producidas, existieron varios casos sobre todo en Andalucía, como hemos visto, en que esta inversión se convirtió en una carga anual permanente.

Pero para valorar finalmente en toda su dimensión el impacto de estas contribuciones hay que tener en cuenta que si bien no todas las localidades fueron afectadas todos los años por algún repartimiento, no era infrecuente que, tal como hemos visto, en algunas regiones y épocas, bastantes debieran contribuir a varias obras sucesivamente o incluso al mismo tiempo. Un examen de las actas de la Junta general de las merindades de Castilla Vieja nos revela que estas habían contribuido a la construcción o reparación de los puentes de Lantadilla, Quintana del Puente, Cartes, Saldaña, Puente Arenas, Trespaderne, Belorado, Barbadiño del Mercado, Oña, Reinosa, Herrera de Pisuerga, Frías, Logroño y a los muelles de Santander y Laredo²³⁴. La ciudad de Sevilla argumentaba en 1619 que «hauia contribuydo con tan grandes cantidades p^a las puentes de Medellin Cordoua e torres del Andalucia y muelle de Malaga de que oy estaba deuiendo mas de q[ua]tro q[uent]os de mrs» como justificación para solicitar que las localidades en el contorno de 30 leguas contribuyeran a la financiación de las ya citadas obras en la Almenilla²³⁵.

233. Archivo Histórico Provincial de Zamora (A.H.P.Za.) Prot. 3575, fol. 522. Cf. VASALLO TORANZO, L.: *op. cit.*, p. 130. El resto de los repartimientos estudiados en el extenso capítulo sobre la construcción del puente incluido en esta obra y de los que el autor ha encontrado copia en los protocolos custodiados en el A.H.P.Za. se encuentran en el R.G.S.

234. Cf. SÁNCHEZ DOMINGO, R.: *Las merindades de Castilla Vieja y su Junta general*. Burgos, 1994, p. 147. No se indica en el texto la fecha de la contribución, pero en la primera mitad del siglo XVII se concedieron repartimientos para estas obras.

235. A.G.S., R.G.S., agosto 1619.

4. FORMA DE PAGO

Un elemento clave para valorar el impacto de la fiscalidad es la forma en que se conseguían las cantidades estipuladas o, dicho de otra manera ¿abonaban directamente los contribuyentes estos impuestos? Igual que ocurría con la fiscalidad real los concejos tenían varias alternativas. Una era pagar las cantidades asignadas al mismo con los ingresos de los bienes de propios. Otra opción era generar las cantidades necesarias a partir de una contribución indirecta, estableciendo un recargo más sobre algún bien de consumo. Una tercera era utilizar censos contraídos con los ingresos de propios o las sisas como garantía. Y por supuesto, en último extremo, se podía recurrir a un reparto personal, es decir, una contribución directa, donde inmediatamente los privilegiados alegarían sus exenciones.

Como hemos visto, por lo menos en los grandes núcleos, el recurso más habitual para financiar los gastos de infraestructura urbana fueron las sisas. Con una sobre la carne²³⁶ se financiaba la limpieza en Valladolid y con este fin se usaban en Madrid las sisas ordinarias que también cubrían parte de los gastos de empedrado²³⁷. Las inversiones en el abastecimiento de agua se financiaban en Burgos con una sisa sobre el vino²³⁸ y en Madrid con la llamada sisa del rastro²³⁹. El mismo sistema se utilizó en Baeza²⁴⁰ pero el intento de aplicarlo en Santiago fue recurrido²⁴¹. El proyecto de encauzamiento del Guadalquivir en la Almenilla de Sevilla se financió en parte mediante una sisa sobre la carne²⁴². La construcción

236. La «cerquilla» que consistía en un maravedí por cada diez libras de vaca, carnero y tocino vendidas en las carnicerías de la ciudad. Cf. GUTIÉRREZ ALONSO, A.: *op. cit.*, p. 375.

237. La que no se destinaba a pagar parte de los servicios de millones. Cf. HOZ GARCÍA, C. de: *op. cit.*, p. 30.

238. Con este fin se autorizó en 1569 a la ciudad a tomar 6.000 ducados a censo con la garantía de una sisa sobre el vino vendido en tabernas y diez años después otro por la misma cantidad con garantía de una sisa sobre los alimentos. Cf. IBÁÑEZ PÉREZ, A. C.: *Burgos y los burgaleses en el siglo XVI*. Burgos, 1990, p. 45.

239. Los gastos realizados en los viajes de agua madrileños lo fueron «con licencia del Consejo de las sobras de millones y de una sisa que llaman del rastro la qual monta cada año diez y ocho mil ducados». Cf. PAZ ESPESO, J.: *op. cit.*, p. 150. Esta sisa llamada después «de fuentes» comenzó a cobrarse el 16 de marzo de 1621. Cf. HOZ GARCÍA, C. de: *op. cit.*, p. 30. De todos modos ya hemos visto que se pensaba vender las tomas de agua y convertirlo en una fuente de ingresos.

240. En 1625 se decidió solicitar licencia «para que corran por sisa» 1.000 ducados para hacer un encañamiento nuevo y se repitió la petición en 1637. Cf. HIGUERAS QUESADA, M. D.: *op. cit.*, pp. 847-848.

241. Se había concedido con este fin en 1638 una sisa sobre la carne, el vino y el hierro. Cf. LÓPEZ DÍAZ, M.: *op. cit.*, pp. 250 y 265.

242. En el proyecto de reparación de la Almenilla de 1619 por importe de 20.000 ducados se esperaba obtener 6.027 de «la imposición de la carne de los vecinos de Sevilla». A.G.S., R.G.S., agosto 1619.

de las plazas mayores de Madrid²⁴³ o León²⁴⁴ se costeó con sendas sisas sobre el vino. Los puentes interiores de Burgos se pagaban con una sisa sobre el vino²⁴⁵ y los de Valladolid con una sobre el vino y otra sobre el aceite²⁴⁶. El puente de Suazo que unía la isla de Cádiz a la península se financió con un impuesto sobre la contratación²⁴⁷. Incluso Sevilla financió su contribución a la fortificación de Cádiz con una sisa sobre el pescado²⁴⁸, mientras que el muelle de Málaga se financiaba con recargos sobre las pasas exportadas o el pescado importado²⁴⁹.

En cuanto al uso de censos hemos visto su empleo para costear las obras de abastecimiento de agua en Valladolid²⁵⁰.

El empedrado de las calles o la limpieza de las esguebas se solía repartir total o parcialmente entre los vecinos de la vía en cuestión como se comprueba en Valladolid²⁵¹ o Burgos²⁵². Sólo sabemos de Andújar que recurriese a repartimientos entre los vecinos para pagar su puente sobre el Guadalquivir²⁵³.

243. La sisa del vino de la Plaza se impuso el 30 de octubre de 1618. Cf. HOZ GARCÍA, C. de: *op. cit.*, p. 30.

244. La construcción de la plaza mayor de León se financió con parte de una sisa de 40 maravedíes en cada cántara de vino vendida en la ciudad o sus arrabales. Facultad concedida por cédula de 8 de julio de 1657 previo ofrecimiento de un donativo de 6.000 ducados por la ciudad. Dado que buena parte de los ingresos debieron destinarse a pagar otros «donativos» a la Corona, hubo que pedir prórroga de la facultad y finalmente tomar censos sobre sus propios. Vid. PEREIRAS FERNÁNDEZ, M. L.: *op. cit.*, pp. 47-53.

245. Vid. GARCÍA TAPIA, N.: *Técnica y poder...*, pp. 41-42.

246. La «adehala del vino» y el «veintiuno del aceite». Cf. GUTIÉRREZ ALONSO, A.: *op. cit.*, p. 375.

247. «Para su costa y gasto, porque había de ser grande, se impuso el derecho de uno por ciento sobre todas las mercaderías que se ondeasen en la bahía, sin se contratar ni vender, de las que se llevan para fuera del reino, renta que valió un año con otro más de 2.000 ducados, y que hasta hoy ha valido 100.000, siendo necesarios otros tantos para acabarse toda su obra y dos calzadas». Cf. *Historia de la ciudad de Cadiz (1598)*, en HOROZCO, A. de: *Historia de Cádiz*. Cádiz, 2001, p. 114.

248. El asistente vizconde de la Corzana en su citado memorial de 1631 afirmaba que las fortificaciones de Cádiz recibían 12.000 ducados anuales de «la imposición que Sevilla carga en el pescado». Que consistía en un maravedí por libra de pescado Cf. CRUZ ISIDORO, F.: *op. cit.*, p. 189.

249. Los 6.000 ducados que debía aportar cada año para la construcción de su muelle quedó establecido desde 1586 que se obtendrían a partir del arrendamiento de tierras de propios y de recargos en los artículos de exportación como almendras, pasas o higos o de importación como el pescado. Concretamente se pensaba obtener 1.388 ducados del arrendamiento de seis montes de bellota y 614 de la mitad de una dehesa. En cuanto a los recargos se esperaba que cobrar 1 real en cada arroba de almendra y en cada carga de pasa o higo rindiera hasta 1512 ducados y 899 ducados el cobrar 1 real en cada carga mayor de pescado seco o fresco y medio en la carga menor. Cf. RODRÍGUEZ ALEMÁN, I.: *op. cit.*, pp. 131-132.

250. Cf. GUTIÉRREZ ALONSO, A.: *Estudio sobre la decadencia de Castilla. La ciudad de Valladolid en el siglo XVII*. Valladolid, 1989, p. 364.

251. Vid. MERINO BEATO, M. D.: *op. cit.*, p. 118.

252. Cf. IBÁÑEZ PÉREZ, A. C.: *op. cit.*, p. 59.

253. Sabemos que se hizo un empadronamiento por parroquias para hacer frente a los 7.500 ducados que le correspondían en el repartimiento de 1630 para el reparo de dicho puente. Vid.

5. FISCALIDAD, RESISTENCIA AL IMPUESTO Y FRAUDE FISCAL

5.1. *Resistencia al impuesto*

La forma abierta de oposición al impuesto es, por supuesto, la vía legal. En muchos casos esta negativa a contribuir estaba respaldada por añejos privilegios concedidos a una entidad y que acabaron considerándose parte constituyente de la propia identidad. Es el caso de buena parte de los territorios de la cornisa cantábrica que a través de sus órganos de gobierno privativos se opusieron sistemáticamente a contribuir en obras realizadas fuera de su ámbito. Así cuando se pretendió que el Señorío de Vizcaya participara en el repartimiento para el puerto de Castro Urdiales este se opuso viendo confirmada su inmunidad tras un pleito concluido en 1609²⁵⁴. El Principado de Asturias a través de su Junta General se negó por principio a que le afectasen los repartimientos hechos en León para las obras de ese corregimiento y en cuyo distrito solía entrar²⁵⁵. La misma actitud hacia dichas contribuciones tomó la Junta General del Reino de Galicia²⁵⁶.

Pero no sólo las Juntas territoriales se opusieron a estas imposiciones. Cualquiera concejo o entidad que tuviera medios para ello pleiteaba para evitarlas. La primera alegación era por supuesto negar la necesidad de la obra en cuestión²⁵⁷.

GÓMEZ MARTÍNEZ, E.: «Los puentes de Andújar sobre los ríos Guadalquivir y Jándula. Sus fábricas. Importancia económica y religiosa en el siglo XVII», en CRIADO DE VAL, M. (ed.): *Caminería Hispánica. Actas del II Congreso Internacional de caminería hispánica*, I. Madrid, 1996, pp. 329-343.

254. Cf. CASADO SOTO, J. L.: *op. cit.*, p. 62.

255. Como se recoge en el acta de la sesión de la Junta del 9 de noviembre de 1646 «se de poder al dicho sr D Francisco Bernardo con ratificación de lo que hubiere hasta aquí obrado... para que con el prosiga las diligencias sobre que se reformen los agraviados hechos a este Principado en los dichos repartimientos de puentes de León y todos los demás que de allí manan para que se le satisfagan y restituyan los maravedís que con exceso o injustamente se le an repartido y cobrado y para que en los de adelante pida remedio y en particular los capítulos de que se le haga instrucción con todo cuidado». Cf. *Actas de las Juntas y Diputaciones del Principado de Asturias V (1644-1646)*. Oviedo, 1955, pp. 232-233.

256. En la sesión de 13 de marzo de 1644 «acordose de conformidad en esta Junta se otorgue poder en forma a la Justicia y Regimiento de la ciudad de Lugo con clausola de sustituirlo para las diligencias e ynformazion que se manda azer por los señores del Real Consejo en el pleito que este Reyno letiga con la Justicia y Regimiento de la ciudad de Cacabelos por auer repartido a este Reyno ciertos maravedís para la puente y calzadas de dicha ciudad de Cacabelos y agan las diligencias necesarias». Cf. *Actas de las Juntas del Reino de Galicia V (1642-1647)*. Santiago de Compostela, 1995, p. 187.

257. Valga como ejemplo la oposición a la reparación del muelle de Gijón «Ph[elip]e de Matienço en nonb[re] de los reg[ido]res del qº de Lena... dixo que el dho auto era muy agrabiado y como tal se auia de rebocar por lo general y porque la fabrica y reparo della y que la parte contraria pedia el dho repartim[en]to no era neçesario ni de ningun prouecho porque en el dho puerto auia un cay y contracay muy fuerte y seguro dentro del qual qualesquiera nauios y bajeles que entrauan en el lo

Si este argumento de base no era atendido, se pretendía estar fuera del distrito establecido en el repartimiento y como última línea de defensa que la cantidad cargada era excesiva por la escasez de recursos humanos o económicos de la localidad²⁵⁸.

Esta oposición legal se produjo en toda la Corona, no sólo en el norte de la misma. En el repartimiento del puente de Andújar sobre el Guadalquivir en 1630 Guadix²⁵⁹ pleiteó alegando estar fuera del radio establecido de 20 leguas e incluso Higuera de Arjona, entonces Fuente la Higuera, intentó no pagar alegando que al pertenecer a la jurisdicción de Andújar ya pagaba la villa por ella²⁶⁰. Pero es que la propia villa de Andújar llegó a negarse a costear el puente de Villanueva en su jurisdicción. El corregidor tuvo que imponer su autoridad para obligar a los regidores a que todos los lugares de la jurisdicción pagasen su parte del repartimiento²⁶¹.

A veces la oposición no siguió la vía legal, sino simplemente la de hecho, que fue sin duda la más extendida. Son múltiples las informaciones sobre la tardanza en el pago de las cantidades repartidas siendo este uno de los orígenes de las ya citadas quiebras. Por no ser reiterativos sólo ofreceremos un par de ejemplos de diferentes áreas geográficas. En las reparaciones del puente de Toro, para el que hemos visto que hubo múltiples repartimientos, los incumplimientos fueron habituales. Todavía en 1622 muchas localidades del distrito no habían pagado las cantidades que se les había repartido en 1616²⁶². Pero lo mismo ocurrió con posterioridad pues en 1654 faltaban por recaudar 11.000 ducados de los 29.000 repartidos en 1635²⁶³. En la mitad sur de la Corona el mismo problema acuciaba al

estauan sin ningun peligro el qual estaua sano y fuerte sin muestra ni señal de ruyna por ninguna p[ar]te y ansi lo que en el se hiçiese sería obra superflua» (A.G.S., R.G.S., junio 1609).

258. Los dos argumentos aparecen en esta alegación contra el repartimiento del puente de Cabezón de Pisuerga: «Felipe de Matienço en nombre de la justiçia procurador general rregidores y procuradores del balle del alfoz de Lloredo y lugares del nos hiço rrelaçion que por nos se abian mandado rrepartir mill ducados para la obra de la dha puente y que sin tener ssus partes aprobechamiento alguno del passo de la dha puente y estando fuera de las diez leguas en que se avia mandado haçer el dho rrepartimiento y mas de doçe de la dha puente y sin aver hecho el dho rrepartimiento con citaçion de sus partes como se os avia mandado abiades rrepartido al dho balle treynta mill y quatroçientos maravedis siendo el y sus beçinos muy pobres y que a otros balles y lugares que estaban dentro de las diez leguas y tenian aprobechamiento y mas beçindad que el dho balle les abiades rrepartido a dos y a tres mill mrs y que aunque por sus partes se auia ocurrido ante bos para que le deshiciesedes el agrabio que rreçebian y no lo abiades querido haçer ni berles sobre ello por deçir que no teniades horden nra» (A.G.S., R.G.S., mayo 1612).

259. Guadix ya había logrado eximirse del repartimiento aprobado en 1587 para la fábrica del muelle de Málaga. *Vid.* RODRÍGUEZ ALEMÁN, I.: *op. cit.*, pp. 133-136.

260. *Cf.* TORRES LAGUNA, C. de: *op. cit.*, p. 92.

261. En la sesión del 21 de enero de 1605. *Cf.* TORRES LAGUNA, C. de: *op. cit.*, p. 40.

262. *Vid.* VASALLO TORANZO, L.: *op. cit.*, pp. 131-132.

263. *Vid.* VASALLO TORANZO, L.: *op. cit.*, p. 134.

concejo de Andújar. En abril de 1649 su regimiento insistía en la necesidad de cobrar a las localidades obligadas a contribuir en el repartimiento aprobado en octubre de 1640²⁶⁴.

5.2. *Fraude fiscal*

Un componente consustancial a la propia fiscalidad es el fraude fiscal. La evasión de impuestos es sin duda una práctica tan antigua como los propios impuestos. Pero sin duda su volumen es buen indicador de la eficacia de los correspondientes aparatos estatales. En el caso de la Castilla de los Austrias se empiezan a estudiar los desvíos en la gestión de los impuestos correspondientes a la Monarquía, sobre todo las alcabalas²⁶⁵ y los millones²⁶⁶ ya denunciados en su momento por alguno de los genéricamente llamados arbitristas²⁶⁷. En los gravámenes que estamos estudiando también aparecen en la documentación referencias a desvíos de fondos, mala gestión y connivencias entre autoridades locales y contratis-tas²⁶⁸, los elementos típicos de lo que hoy conocemos como corrupción urbanística.

264. Cf. TORRES LAGUNA, C. de: *op. cit.*, p. 118.

265. Vid. GÓMEZ ÁLVAREZ, U.: *Revisión histórica de la presión fiscal castellana (siglos XVI-XVIII) 1. Análisis tributario del caso de la provincia de León, sus partidos y concejos en el siglo XVII*. Oviedo, 1996.

266. Vid. CÁRCELES DE GEA, B.: *Fraude y desobediencia fiscal en la Corona de Castilla en el siglo XVII (1621-1700)*. Valladolid, 2000.

267. Sin duda el escritor que más enfatizó este punto fue Gerónimo de Zevallos. Recordemos su evaluación, de la desviación, si no fraude fiscal: «Por poco que pague vna persona en alcabala, y millones cada dia, computando vnos con otros, seràn mas de doze marauedis, que por año seràn doze ducados. Y quando en España no aya sino quatro millones de personas de contribuyentes, en quinze mil lugares que dizen que tiene, viene a montar lo que se paga, sin las costas, y y [sic] salarios, quarenta y ocho millones. Y quando los contribuyentes no fueran sino dos millones de personas, son veinte y quatro millones, que monta lo que paga el reyno a este respecto, que es bien moderado: y V. Magestad no lleua quatro millones de todo, de suerte que se defraudan veinte millones, o se los lleuan juezes, y ministros en costas y salarios, pues al poder de V. Magestad efectiuamente, no van cada año de millones, y alcabalas, y estancos, quatro millones». Cf. ZEVALLOS, G. de: *Arte real para el buen gobierno de los reyes, y principes, y de sus vassallos*. Madrid, 2003, p. 115.

268. En el Capítulo IIII de su obra que lleva el expresivo título *De un discurso para ahorrar algunos gastos en las fabricas* (fol. 90 vto.) Cristóbal de Rojas puso al descubierto algunos de los contubernios existentes a cuenta de las obras públicas sobre todo de los grandes núcleos urbanos: «Tambien se aduertira, que en las Republicas, principalmente en las ciudades gruesas, adonde se hazen muchas obras publicas a costa de los pobres, echandoles sisas, derramas, y otros repartimientos, suelen los Veintequatro, Regidores, ò Iurados, ser veedores de las tales obras, dos ò tres dellos cada vn año, y sin considerar el mucho daño de las fabricas, nombran de su mano alarifes barbaros en el oficio, sin ningunos principios de Arquitectura, solo fundados en sus intereses particulares, ya por auer sido los tales alarifes sus criados, ò por seruirse dellos en las obras de sus casas, robando de la fabrica que se haze a costa de los pobres, la cal, ladrillos, y madera, con que labran sus edificios: y

La primera crisis de este tipo se produjo en la última década del siglo XVI en un momento de intensificación de la construcción de puentes debida a un claro empeoramiento del clima, pero que también coincidió con un drástico aumento de la presión fiscal con la implantación del nuevo servicio de millones. En este contexto los abusos ligados al sistema de repartimientos para financiar las obras públicas parecieron más intolerables. Las quejas llegaron hasta las Cortes de Castilla y el memorial elaborado por «los comisarios para procurar el remedio de los excesos que se hazen en los repartimientos de puentes» y que se aprobó en la sesión del 22 de febrero de 1593²⁶⁹ es un auténtico inventario de las malas prácticas del sistema que pese a ello continuaron sin apenas variaciones en el siglo siguiente. Por eso nos parece muy instructivo seguir sus observaciones.

Para empezar señalaba que las obras repartidas eran sólo de interés para los vecinos de las localidades donde se hacían y fundamentalmente para los intereses de las autoridades locales. Esto no sólo acarrea gastos innecesarios para las localidades del entorno obligadas a hacer diligencias para intentar eximirse o reducir la cantidad repartida, puesto que los repartimientos se hacían con gran desigualdad, sino que además abría la posibilidad de fraude falseando las cantidades repartidas o incluyendo a localidades para las que no había aprobación. Además del coste en sí del repartimiento las localidades debían soportar el pago de los salarios de los cobradores que era otra vía de fraude. En cualquier caso los errores en el repartimiento, como la inclusión de localidades duplicadas y otros, provocaban la insuficiencia de la cantidad recaudada, o sea las quiebras, y además siempre había motivo para pedir la realización de mejoras en la obra adjudicada. Lo peor era que como la construcción de la obra era un mero pretexto para el fraude, su construcción era tan deficiente que apenas duraba y su derrumbe servía para volver a empezar el proceso. Lamentablemente el remedio de enviar jueces visitadores era peor que la enfermedad, por eso la petición de las Cortes era que el Consejo fuese absolutamente restrictivo en la concesión de licencias.

para tener mas de su mano a los tales alarifes, se hazen luego sus conpadres, y desto viene grande daño a la Republica, assi en los robos que arriba digo, como en hazer alarifes a hombres ignorantes è idiotas en el arte, a cuya causa salen las obras falsas, y mal consideradas, y assi conuiene para el buen gouierno, y cumplir bien con la obligacion de Christianos, mirar muy bien a quien nombran por veedores, y alarifes, escogiendo hombres de ciencia y conciencia, y de pecho para resistir qualesquiera ladronicios que se hazen en las fabricas de los pobres, y haziendose como tengo dicho, se cumplira con la obligacion, y conciencia». Cf. ROJAS, C. de: *Teorica y practica de fortificacion, conforme las medidas y defensas destos tiempos, repartida en tres partes. Por el Capitan Christoual de Rojas, Ingeniero del Rey nuestro señor. Dirigida al Principe nuestro señor Don Felipe III*. Madrid, 1598, fol. 92 rto.

269. Todo el documento en *Actas de las Cortes de Castilla (A.C.C.)*, t. XII. Madrid, 1887, pp. 341-347. Recientemente ha sido publicado en ARAMBURU-ZABALA, M. A.: *Fraude y corrupción...*, pp. 63-67.

A la vista de la documentación que hemos examinado no parece que esta picaresca denunciada por las Cortes hubiese cambiado mucho en el siglo siguiente. Aunque sí parece que se intentó por el Consejo la aplicación de algunas medidas solicitadas en el memorial, como el reparto a la localidad peticionaria de una parte elevada del total²⁷⁰, para desanimar en lo posible las solicitudes. Y, por supuesto, que los repartos se hicieran con igualdad, siendo el criterio más objetivo para ello el volumen de población de cada localidad²⁷¹. También se intentó reforzar la confianza de las personas en quienes se remataba la obra²⁷² mediante la entrega de fianzas²⁷³.

En principio los fiscales del Consejo estaban habitualmente predispuestos contra las peticiones locales²⁷⁴, los repartimientos de quiebras²⁷⁵ y los excesivos gastos de costas²⁷⁶. En ocasiones parecían repetir casi a la letra las críticas del

270. «Y eche la quarta parte de la costa por lo menos al lugar que la pidió». A. C. C., t. XII. Madrid, 1887, p. 347.

271. «Que cada jurisdiccion realenga, de señorío o abadenga, haga padron y minuta de los vezinos que tiene, y este padron lo hagan con juramento, y le envíen al lugar donde se ha de hazer el repartimiento, para que con igualdad se haga, y no haya la desigualdad que hoy hay de echar a el lugar grande poco, y al chico mucho, y se excusará el repartir a un lugar muchas vezes, y el repartir a lugares que no los hay». A. C. C., t. XII. Madrid, 1887, p. 346.

272. «Que el cantero en quien se rematare, dé fianzas con testigos de abono, de la obra y fábrica della, y del tiempo en que la ha de acauar, y por lo menos la asegure por diez años despues de acuada de todo punto». A. C. C., t. XII. Madrid, 1887, p. 347.

273. Una muestra de este intento por el Consejo de aplicar estas recomendaciones es la fórmula empleada en la concesión del «Repartim^o a la vi^a de Miranda de Hebro y otras v[ill]as y lug[ar]es» en la que se pide «que el maestro de ella diese fianças llanas llegas y avonadas de que aria la diçha hobra en toda perficcion y ansiimismo de que no perderia [sic] mejoría ni demasias algunas» (A.G.S., R.G.S., mayo 1606). Petición vana en la mayor parte de los casos.

274. «El lizen[ci]a]do M[elch]or de Molina nro fiscal el qual hauiendolo visto dijo se deuia denegar a esa dha uilla [de Miranda de Ebro] la liz[enci]a que pretendia para hechar sissa en el carnero y vaca y demas cossas que pedia porque en la carne se pagaria sissa p^a el serui^o de los millones y porque lo que era nueba ynpuçion se auia de escusar todo lo q fuese pusible mayormte para cosas que no fuesen muy precisas como no lo hera el rreparo que se pretendia hacer en los dhos paredones y puentes antes hordinarim[en]te los correg[ido]res y personas que gouernauan los lugares tratauan de pedir semejantes liçencias mas por sus particulares aprouechamos que p^a cosas utiles y conuiniertes y asi hera justo se rreparase mucho en ello por lo qual nos pidio y supp[li]co mandasemos denegar la dha liz[enci]a» (A.G.S., R.G.S., septiembre 1610).

275. Así el fiscal se opuso (sin éxito) a un nuevo reparto para la puente de Carrión ya que «so color de quiebras era muy perjudiçial pues si se concedera el rrepartimi[en]to en la cobr[anz]a se gastaria otro tanto de costas» (A.G.S., R.G.S., noviembre 1610).

276. «Hiçistes el rrem[a]te en pers^a que la puso en treinta y un mill y quis^o ducados con çiertos prometidos como de todo ello nos ynformaçades y constaua de los autos por bos f[ech]os suplicandonos ma[ndasemo]s se hiçiese el dho rrepartimi[en]to», «yçites el dho rrepartim[en]to y se trujo y presto ante los del nro q^o y por ellos visto mandaron que lo uiese el dho nro fiscal y auendosiel llauado = dijo auerlo uisto y lo que pareçia que auia que adbertir en el lo prim^o la gran costa

memorial de las Cortes²⁷⁷. Aunque sin duda su actuación, mediatizada por los intereses sociopolíticos, intentaba prevenir los casos de corrupción no parece que tuviera mucho éxito.

Lo cierto es que, como acabamos de ver en el memorial de las Cortes, las posibilidades de fraude podían darse en todos los niveles del sistema y todos los pasos del proceso de adjudicación, ejecución y financiación de cualquier construcción. A continuación veremos algunos ejemplos del mismo, si bien hay que tener en cuenta que en la documentación que manejamos muchas de las acusaciones de este tipo se daban en el contexto defensivo de la oposición de algún concejo a ser incluido en el repartimiento correspondiente.

A veces los abusos se producían en la propia gestión de los arrendamientos de los gravámenes creados para financiar las construcciones. Es lo que ocurrió en Cádiz donde los arrendadores ampliaron ilegalmente el tipo de mercancías sujeto a tributación, con cuyos ingresos se financiaba la construcción del puente de Suazo²⁷⁸.

que se seguiria a los contribuyentes de que vos y buestros ofiçiales ganasedes sal[ari]o el t[iem]po que durase la obra de la dha p[uen]te porque bendria a montar mas de seis mill duss^o lo qual se podria escusar con mandaros executasedes con breuedad el dho rrepartimi[en]to y pusiesedes los mrs del en pers^a abonada con mucha seguridad o que a lo menos cobrasedes la cantidad que se auia de dar al maestro en quien se auia rrematado de pres[en]te y echo lo susodho os biniesedes y cometiesemos al gobernador q era o fuese de la dha ciud se encargasse de la dha obra y la hiçiese feneçer y acauar con la breuedad que conbenia». «Repartimi^o para la puente de la çiuad de Merida a pedimi^o de la dha çiuad» (A.G.S., R.G.S., abril 1607).

277. Así en el Repartimiento de la puente del Balle de Cabeçon «parese fue rrematado el hedif^o y rreparo de la dha puente de hultimo rremate en nouçientos y cinquenta duss^o... y lo ynuio ante los del nro q^o donde por ellos fue mandado que lo viesse el dho nro fiscal= y auendolo visto dixo que se auia de negar a la parte del dho valle lo que pedia porque demas de que el dho rrepartimiento no venia justificado y venia rrepartidos mill y vte rs mas de lo que contenia la prouisi[on] que parece se auia dado porque era tierra muy pobre y neçesitada y no podia pagar el dho rrepartimi^o demas de que la fabrica de la puente se podia escusar por auer otras çercanas por donde se podia pasar y como se habia vissto por experiencia auian tan gran n^o de rrepartimientos que hera la cossa que mas affligido tenia el rreino mayormente por esa parte que hera gente pobre y miserable y los canteros que auian tomado las dhas obras tenian otras muchas y no acauaban ning^a y asi de ning^a manera se auia de mandar executar el dho rrepartimiento y ansi lo pedia» (A.G.S., R.G.S., febrero 1612).

278. «Pasados dos años que el ingles saqueo la ciudad ha parecido que para volver algo en si y que se acuda a su contratacion debia ser reservada de algunos gravámenes e imposiciones y asi se ha quitado que por el presente no se cobre este pecho o renta del uno por ciento que tan extraño y estirado andaba de su verdadero natural y de aquello como y por que habia sido concedido pues no habiendo sido hecha la merced de que se cobrase mas que de aquellas mercaderias que se ondeasen (sin venderse ni contratarse) de unos navios en otros para las llevar fuera a las partes de levante o poniente que en esta ciudad era y es entendido ser a las de fuera del reino los arrendadores en quien luego entro este derecho le torcieron y estiraron tan desordenadamente sin temor divino ni humano que le cobraban de todas las mercaderias que se cargasen de tierra para llevar fuera del reino como fuesen por vender y contratar y de los vinos que los propios vecinos cargaban para Indias o cualquiera otra parte hallando los tales arrendadores facil entrada con cualesquier aparentes

En otras ocasiones eran los regidores los que desviaban el producto de los ingresos destinados a sufragar el mantenimiento de determinada obra dedicándolos a otros fines. Es lo que se decía que habían hecho los regidores de Santander con las rentas destinadas a la reparación de los muelles²⁷⁹. Pero a veces los fines no es que fueran otros sino que eran el beneficio privado de las autoridades locales como se acusó a las de Gijón²⁸⁰.

A veces los depositarios utilizaban el dinero en su poder para negocios privados de préstamo actuando como auténticos banqueros y al igual que estos a veces quebraban. Ese fue el caso de Juan Bautista Gallo, regidor y depositario general de Valladolid²⁸¹. Como parece indicar su asociación con un Spinola²⁸² debió de

razones para que como materia de sacar dinero y crecer la renta se les concediese cuanto pedían». Cf. *Historia de la ciudad de Cadiz (1598)*, en HOROZCO, A. de: *op. cit.*, pp. 114-115.

279. El concejo de Santander «nos pidió y suplico mandas^o que en el nro cons^o se boluiesen a uer las dhas ynformaciones y rrecaudos y en su bista hiciesemos rrepartimiento de los dhos vte y seis mill ducados lo que agora pareciese conuenir que se acudiese a hacer y rreparar lo mas caydo de los dhos muelles lo qual visto por los del nro cons^o mandaron dar treslado al ldo Ju^o Fernandez de Angulo nro fiscal que a la sazón era el qual auendosielo dado dijo que atento que auia tenido noticia de que esa dha villa de Santander tenia rrenta consig[na]da dada por los señores rreyes catolicos nros proenitores y otras rrentas para los rreparos de los dhos muelles y que esta le tenían consumida en otros gastos menos necess[ari]os y por mayor dezir los particulares se auian aprovechado de ellas de suerte que no se hauian gastado en aquello para que estauan consinadas y nos pidió que ante todas cosas se hiciese aueriguacion de esto y a que cantidad llegaria la dha rrenta y en que se auia gastado y quien eran los que se auian aprovechado della» (A.G.S., R.G.S., febrero 1612).

280. Los regidores de Lena que, como hemos visto, se oponían a contribuir a financiar el muelle de Gijón argumentaban que «para estos reparos se cobraua en el dho puerto los derechos de cayxe y cestería que eran sobre los nauios y barcos de fuera que entrauan en el dho puerto y sobre canastos y lios con que se cargaban los pescados los quales derechos rentaban en cada vn año mas de quatroçientos ducados y ansimis^o tenia la villa de renta y propios mas de otros seysçientos dus cada un año que proçedian de la sobra que auia del encauezami[en]to de las alcaualas della a el preçio en que andaban arrendadas de lo qual auia muchos años que no auian dado quantas = y en poder de algunos regidores y vs^o de la dha villa avia mas de ocho mill ducados caydos de los dhos propios los quales tenían conbertidos en sus tratos y aprouechamientos de muchos años a esta parte... y aueriguandose bien las dhas quantas abria propios en la dha villa suficièntes para qualquiera obra que fuese nezes^o hacerse» (A.G.S., R.G.S., junio 1609).

281. «Apremiasedes al dho Ju^o de Nates por si y como fiador que hauia sido del dho Phe de la Caxiga en la obra... a que acabase la dha puente el susodicho abia respondido no estaua obligado a ello sin que prim^o se le pagasen nobeçis^a y tantas mill mrs que se le debian pagar confor[m]e a la escrip^a y condiz[i]onjes de los dhos remates y no se lo podia m[an]dar pagar por no auer din[er]os en el deposito de la dha puente a causa de las quiebras de Ju^a Bap^a Gallo y Ju^o Xacomo Espinola deposit[ari]os que auian sido de los mas de los repartimis^o della los quales se auian quedado con mucha q[antida]d de mrs de los que auian r[ecibi]do en deposito y no se allaban bienes suyos de donde lo poder cobrar aunque se hauian hecho dilig[enci]as p^a ello en concurso de los demas acrehedores a los v[eedor]es de los dhos deposit[ari]os». «La villa de Moxados. Repartimiento para la obra de la puente de la dha v^a» (A.G.S., R.G.S., mayo 1614).

282. En la extensa relación de genoveses con rentas en España y elaborada antes de 1608, aparecen docenas de miembros de la familia Spinola, pero ninguno parece encajar con el socio de Juan Bautista

embarcarse en negocios de préstamo lucrativos, pero arriesgados²⁸³ que dieron al traste con su reputación y con los fondos recaudados para la construcción de puentes.

En otros casos el defraudador era el maestro a quien se asignaba la obra. Ya hemos visto las dificultades que tuvo Juan del Senderón para adjudicarse la construcción del puente de Toro en 1635. Cuando murió en 1637 sus bienes fueron embargados por sospechas de fraude y así estuvieron por lo menos hasta 1650²⁸⁴.

Los corruptos podían ser incluso los propios jueces de comisión, como ya denunciaba el memorial de 1593. Parece que fue el caso de Juan de la Fuente, el juez de comisión de las torres vigías de Andalucía, que asumió a partir de 1616 la dirección de la obra de los fuertes del Puntal y Matagorda en la bahía de Cádiz²⁸⁵.

Como ejemplo de las tensiones políticas y los intereses sociales y económicos en torno a estas adjudicaciones vamos a examinar con algún detalle los conflictos surgidos en torno a la fábrica del puente sobre el Esla en Castrogonzalo, jurisdicción de Benavente. Por auto del 23 de agosto de 1642 el Consejo decidió que el juez de comisión nombrado para la supervisión de esa obra cesase en ella y se encargó esta tarea al corregidor de León. El 27 de noviembre de ese año el concejo de Benavente presentó una petición pidiendo que se revocase ese auto y que esa tarea se encargase al alcalde mayor de esa villa a lo que el fiscal del Consejo

Gallo, así que es posible que la quiebra fuese anterior. Vid. TENENTI, A.: «Las rentas de los genoveses en España a comienzos del siglo XVII», en *Dinero y crédito (Siglos XVI al XIX)*. Madrid, 1978, pp. 207-219.

283. En 1581 Juan Bautista Gallo prestó al conde de Benavente 270.000 maravedíes a cambio de una renta anual de 45.000, o sea a un interés del 16,67%. Cf. BENNASSAR, B.: *Valladolid en el Siglo de Oro. Una ciudad de Castilla y su entorno agrario en el siglo XVI*. Valladolid, 1983, p. 249.

284. Aunque se hizo una investigación, la muerte del contratista y la desaparición de la zona de sus fiadores hizo que el asunto quedase en nada. El único encausado fue el veedor de la obra, detenido en dos ocasiones y absuelto en ambas por la Chancillería de Valladolid. Vid. VASALLO TORANZO, L.: *op. cit.*, p. 134.

285. Veamos cómo lo cuenta Fernández Cano: «En 1629 se pretendió tomar cuentas a Juan de la Fuente Hurtado, al que se acusaba de abuso en la administración de los fondos destinados a los fuertes del Puntal y Matagorda. Se decía que hacía gastos extraordinarios que se podían excusar en salarios de sobreestantes, alguaciles y secretario. Otras veces indicaban que el juez, para justificar la quiebra del dinero destinado a la fortificación de la mazmorra, que él llevaba, contrató a los mismos asentistas para esta plaza que para los fuertes del Puntal y Matagorda, y de esta forma sacaba parte del dinero destinado a los fuertes de Cádiz para la Mazmorra. Esto, aparte lo que se perdía inútilmente o robaban los maestros albañiles, hacía que a pesar de haberse consumido más de 100.000 ducados, los dos fuertes de la bahía aún no estuvieran terminados a satisfacción, cuando su coste no sobrepasaba los 60.000 ducados. Por ello el Consejo de Guerra decidió en febrero de 1629 pedir al licenciado Juan de la Fuente Hurtado cuentas de la administración del impuesto de la sisa del pescado. Juan de la Fuente Hurtado dio cuenta de su administración, quedando en suspenso de su cargo. Por dos veces dio cuenta de la administración por orden del Real Consejo, hasta que en marzo de 1629, por provisión del Consejo de Guerra, se le tomó cuenta por tercera vez, con orden de cesar en el ejercicio de su cargo y suspendió de su salario». Cf. FERNÁNDEZ CANO, V.: *Las defensas de Cádiz en la Edad Moderna*. Sevilla, 1973.

se opuso en 6 de diciembre del mismo año afirmando que nunca se había concedido esa competencia a un juez de señorío²⁸⁶.

El 15 de septiembre de 1643 el concejo de Benavente reiteró su petición y tan sólo el día 17 del mismo mes el fiscal del Consejo

auia rrespondido que el nro qº se sirviese de cometerlo a qualquiera persª que fuera de satisfacion y que lo hiçiese sin costa que el auer pedido que lo fuese el nro corregidor de Leon auia sido por juzgar que sin sal[ari]os ni aumento de costas podria asistir a lo neçesº quando tuviese que hazer en ella.

Esto abría el camino a que el Consejo cambiase su política tradicional en un nuevo auto del 30 de ese mes

por el qual aviamos cometido la dha fabrica y lo que rrestaua de pagar en la dha puente a uos el dho alcalde mayor [de Benavente] y que fuesedes dando quenta al nro qº y hiziesedes rrepartimiº de las quiebras que auia auido en el rrepartimiº principal²⁸⁷.

Quizá el análisis de las fechas nos dé una pista del insólito cambio de postura del fiscal y por ende del Consejo. Entre diciembre de 1642 y septiembre de 1643 se ha producido la pérdida del valimiento del Conde-Duque²⁸⁸, así que este cambio de posición del fiscal apoyando una solución inconcebible hasta ahora quizá expresara cierto desconcierto en el Consejo desde un apoyo cerrado a la supremacía del poder real a un intento de evitar un conflicto con uno de los primeros nobles del Reino.

Ante esta decisión el procurador general del Reino y del adelantamiento de León se opuso en nombre de los mismos y reclamó de nuevo esta tarea para el corregidor de León y alcalde mayor del adelantamiento²⁸⁹. El procurador del

286. «Y alegado de que se avia mandado dar treslado al nro fiscal y aviendosele llevado en dizienbre del dho año de quarenta y dos auia rrespondido que sin envargo de lo pedido por esa dha villa se auia de confirmar el auto en que se auia cometido al dho corregor de Leon la dha obra y que se denegase lo pedido por esa dha uiª porque a jueçes de señorío no se auia de cometer semejantes negocios ni el nro consejo lo auia acostumbrado mayormente siendo como hera ynteressado en la paga del rrepartimiº esa dha villa y el conde a cuyas ordenes estaua la justicia della y que nunca pagarian el rrepartimiº que les estaua echo y que todo rrecanviaria en los demas lugares a que no se deuia dar lugar» (A.G.S., R.G.S., septiembre 1644).

287. A.G.S., R.G.S., septiembre 1644.

288. El progresivo acoso de los grandes a D. Gaspar de Guzmán hasta la autorización real para su retiro en enero de 1643 en MARAÑÓN, G.: *El Conde-Duque de Olivares. La pasión de mandar*. Barcelona, 2007, pp. 415-453 y ELLIOTT, J. H.: *El Conde-Duque de Olivares. El político en una época de decadencia*. Barcelona, 1990, pp. 619-629.

289. La agregación a las funciones del corregidor de la ciudad de León de las competencias de la alcaldía mayor del adelantamiento de León se había concedido por un privilegio de 11 de agosto

Reino reforzó su argumentación con afirmaciones sobre la colusión entre el maestro de obras y las autoridades benaventanas²⁹⁰. Para colmo uno de los obligados a contribuir en el repartimiento principal y que todavía no lo había hecho por sus problemas económicos era precisamente el conde de Benavente²⁹¹. Pese a ello el Consejo se reafirmó en su decisión e incluso valoró positivamente la actuación del alcalde mayor²⁹².

de 1638 con el compromiso por la ciudad de servir al monarca con 16.000 ducados pagaderos en seis años. Cf. ARREGUI ZAMORANO, P.: *op. cit.*, pp. 347-349. Es lo que argumentaba el procurador general de León: «nunca el dho corregidor de Leon avia lleuado sal[ari]os en la dha comis[i]on lo uno porque no se le avian mandado llevar y lo otro porque como rresidia en el anbas jurisdicciones de corregidor y alcalde mayor del dho Reyno despues que se avian agregado anbos oficios venia a hazer la puente y edifi[ci]o della en su jurisdiccion y ansi ningun otro juez lo podria haçer a menos costa y con mas comodidad que el dho nro corregidor por estar todo devajo de su jur[isdicci]on y los lugares contribuyentes entre quienes se haçia el rrepartimi[ent]o» (A.G.S., R.G.S., septiembre 1644).

290. «Y que el yntento de esa dha villa para que se cometiese a uos el dho alcalde mayor lo a ayudado y fomentado el maestro de la dha puente para que le tolerase y disimulase el no tener como no tenia afiançada la obra y que tenia cobrado mucha suma de mrs y porque teniendo obligacion a hazerla por la postura y rremates antiguos la auian mudado y dexado perdido lo edificado y mas de doce mil rreales que avia rreciuido el dho m[astr]o y lo auia echo sin prouision ni orden nra y que sin pregonase ni afiançase y las quantas que se auian echo auian sido sin parte y sin que las vbiere visto persona por lo que tocava al dho Reyno aviendo en ello muchos fraudes de que el nro fiscal no podia tener notiçia y Joseph de Md escr^o del num^o y ayuntami^o de esa dha villa avia lleuado muchos salarios y excesiuos derechos de lo cobrado del repartimi^o y avia corrido por su mano el manexo de todo el qual avia venido y asistido en esta corte a las dilix[enci]as para que se os cometiese y hera el escri[ban]o de la causa y no obstaua el deçir que esa dha ui^a avia avonado al dho m[astr]o porque los rregidores no le avonauan con sus personas y vienes y la villa no lo podia hazer ni tenia de que pagar y el dho maestro era vn hombre sin hacienda ninguna y que demas de lo rreferido esa dha villa avia diez y seis as^o que tenia dos barcos en el mis^o rrio junto al edificio de la dha puente donde se pasaua y trajinaua y que avian rrentado desde que los tenia treynta mill dus^o y los auia consumido y que con ellos se pudiera hazer la puente porque durase el paso dellas y gocar de tan grande aprouechami^o y el edificio de la dha puente yria muy despacio y nunca se acauaria» (A.G.S., R.G.S., septiembre 1644).

291. En el repartimiento de 1638 para la reparación de dicho puente que estaba en la jurisdicción del conde se repartió a este, como hemos visto, la cantidad de 935.000 mrs. (A.G.S., R.G.S., marzo 1638), pero en 1644 todavía no había pagado. «Si del conde no se auia cobrado no auia sido por culpa vra sino por el pleyto que entre el dho conde y sus acrehedores estaua pendiente sobre si se auia de pagar de sus alimentos v de las rentas de su estado» (A.G.S., R.G.S., septiembre 1644). La solución del Consejo sería salomónica, el conde debería pagar la mitad de su contribución de sus alimentos y la otra mitad de sus rentas embargadas.

292. «En esta conformidad aviades vsado della y en poco mas de seis meses que la aviades tenido auiaades echo mas en la dha obra que todos vros anteçesores pues del estado en que la teniades puesta constarra por los testimonios presentados y la rraçon era porque esa dha villa y lugares de su jur[isdicci]on como mas cercanos teniades mas necesidad de que se acauase la dha p[uen]te y mas perjui[ci]o en que no se acauase y asi viendo que aora con tanto cuydado se haçia la obra y que se luçia lo contribuydo no solo avian pagado sus rrepartimi[ent]os como constaua de los autos sino que los dhos veçios avian prestado dineros y acudian con sus carros y cavalgaduras hasta que se cobrase el rrepartimi^o de quiebras de los demas lugares comprendidos y porque no os dejando la dha comision cesaria todo lo dho y para la dha obra se perderia la ocasion de trauaxar este verano y

Esta no fue la única actuación controvertida en este territorio. Puede que esta insistencia del procurador general del Reino de León en que la gestión del puente quedase bajo el control de las autoridades del corregimiento no se debiera tanto a una defensa a ultranza de la autoridad real cuanto con el interés de que la administración de esos fondos siguiera siendo competencia del depositario general del Reino de León. Dicho de otra manera, que estuviera conectada con el gran escándalo «urbanístico» de mediados de siglo. En efecto, como ha descubierto y publicado Aramburu-Zabala²⁹³, don Pedro de Herrera, que desempeñaba este puesto de depositario general del Reino de León, fue el protagonista de un amplio fraude. En concreto, consiguió desviar entre 1641 y 1648 más de 80.000 ducados manipulando las cuentas de las obras de 14 puentes de la zona cuyo importe alcanzaba los 300.000 ducados. De hecho el corregidor de León denunciaba que el depositario «viene a quedarse con la mitad del valor de cada puente».

6. CONCLUSIONES

¿Qué supusieron las inversiones en infraestructuras en el contexto de la fiscalidad del siglo XVII? Si nos atenemos a las cifras que hemos ido desgranando en este trabajo los grandes concejos de la Corona de Castilla dedicaron una parte muy reducida de sus presupuestos a estas tareas, del 8,3% de Madrid al 24% de Sevilla, pasando por el 10 de Santiago o el 13,5 de Valladolid. La imperiosa y creciente demanda de la nueva fiscalidad regia, millones y «donativos», no dejaba más margen de actuación. Las inversiones en obras supraconcejiles como puentes o caminos, que requerían la autorización del Consejo para hacer repartimientos, no alcanzaron casi ningún año el 1% de la recaudación fiscal teórica de la Monarquía. Aunque dada su desigual distribución, la carga personal que suponían podía duplicarse, incluso llegar a superar el 10% en las propias localidades donde se ubicaban dichas obras. No se puede obviar el desequilibrio espacial presente en estas actuaciones, concentrando la Meseta Norte, precisamente la zona donde mayor fue el impacto de la crisis, el 72% de los repartos y el 53% de las cantidades repartidas. En cualquier caso, como siempre que se habla de cuestiones fiscales, estas cifras son la punta del iceberg. La fiscalidad ligada a las obras públicas compartía las características de privatización y descontrol del resto de la fiscalidad. Por tanto, fue como ella una ocasión más de hacer negocio de los «poderosos»,

quedaría sujeta a que en el yvierno con alguna avenida se lleuase el rrio lo que estaua obrado en que se auia gastado gran suma de ducados como otra bez avia suçedido y los veçinos de esa dha villa no querrian trauajar ni acudir con sus carros ni prestar dineros si no era corriendo la cobrança y rrepartimiº por vra p[ar]te y porque aviendo de concurrir el dho nro corregidor de Leon no se aria nada en dha obra» (A.G.S., R.G.S., septiembre 1644).

293. Vid. ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A.: *La arquitectura de puentes...*, p. 32.

regidores e intermediarios financieros, arrendadores o depositarios aliados en este caso con los maestros de obras. Para el común de los súbditos, salvo en los raros casos en que se realizó una derrama, sólo fue el origen de una sisa, de un encarcimamiento más de los alimentos básicos, más resistente en su continuidad que la propia construcción financiada por ella que tendía inalterablemente a derrumbarse periódicamente.

CUADRO 1: *Cuota por vecino repartida para obras públicas*

LUGAR	RÍO	RADIO	COSTE	ENTIDADES	VECINDAD	COSTE/V.º	AÑO	MES
Bárcena	Saja	10	1.380	120		66,0	1607	Abril
Cartes	Besaya	20	8.295	216		96,0	1649	Mayo
Castro Urdiales		30	28.000	1.716	80.645	108,5	1632	Octubre
Laredo		30	3.000	2.008		112,0	1605	Mayo
Laredo		16	1.200	77	9.870	45,5	1649	Febrero
Valle de Oro [Mondoñedo]	Río de Oro		800	141		28,0	1620	Mayo
Aranda de Duero	Duero	16	6.000	998		48,0	1602	Diciembre
Aranda de Duero	Duero	15	9.400	858	31.508	89,5	1639	Marzo
Aranda de Duero	Duero	15	3.085	840	29.794	39,0	1643	Noviembre
Arévalo	Adaja	20	11.000	1.199	69.501	59,5	1634	Marzo
Arévalo	Adaja	20	13.140	1.250	73.898	66,5	1646	Abril
Ávila	Adaja	20	9.694	866	51.410	59,0	1641	Junio
Belorado	Tirón	15	7.000	575	31.934	68,5	1640	Diciembre
Bercedo (Merindad de Montija)	Cerneja	12	2.800	110		69,0	1638	Abril
Bocos	Trema y Nela	10	323	83		79,0	1622	Enero
Cabezón	Pisuerga	15	6.500	819	39.886	55,0	1640	Septiembre
Cabezón	Pisuerga	15	15.460	783	43.927	132,0	1646	Junio
Castrillo de la Guareña	Guareña	12	6.400	624		89,0	1639	Diciembre
Castrillo de la Guareña	Guareña	15	5.519	609		99,0	1644	Junio
Coca	Eresma	20	7.800	1.312		24,5	1624	Febrero
Coca	Eresma	20	5.485	1.313		37,0	1639	Marzo
Covarrubias	Arlanza	10	7.550	430	11.566	204,0	1640	Septiembre
Covarrubias	Arlanza	10	2.413	381	10.987	76,0	1648	Febrero
Laguna de Contreras	Duratón	10	3.909	397	13.352	109,5	1646	Marzo

[...]

[...]

LUGAR	RÍO	RADIO	COSTE	ENTIDADES	VECINDAD	COSTE/V.º	AÑO	MES
Lagunilla	Duración	12	4.000	727	47.625	31,0	1608	Diciembre
Langa y Oradero	Duero	20	11.900	1.617		49,0	1608	Mayo
Ledesma	Tormes	15	17.500	893	40.202	58,3	1629	Julio
Ledesma	Tormes	15	4.000	893	40.302	18,0	1634	Abril
Ledesma	Tormes	20	8.363	1.120	33.082	79,0	1645	Agosto
Monasterio de la Vid	Ebro	16	6.000	995		21,0	1606	Diciembre
Lerma	Arlanza	10	4.650	450	20.515	68,0	1634	Julio
Lerma	Arlanza		2.622	364	15.422	51,0	1639	Agosto
Mayorga	Carrión	30	36.064	2.953	152.296	74,0	1641	Abril
Merindades			568	83		16,0	1635	Diciembre
Miranda de Ebro	Ebro	12	1.933	240	13.576	186,0	1649	Agosto
Oña	Ebro	15	5.009	506	18.428	102,0	1650	Noviembre
Pinilla-Trasmonte	Esgueva	15	4.182	759	24.833	66,0	1644	Agosto
Pinilla-Trasmonte	Esgueva	15	3.219	765	24.700	49,0	1646	Agosto
Puente-Arenas	Ebro	10	5.350	85	12.777	163,0	1647	Octubre
Quemada	Arandilla	12	4.000	591	19.921	60,3	1636	Septiembre
Quintana del Puente	Arlanzón	12	2.600	508	23.717	41,0	1650	Diciembre
Riaza	Riaza	15	6.606	715	26.020,5	93,5	1644	Octubre
Riaza	Riaza	15	2.941	673	24.852	44,5	1648	Febrero
Roa	Duero	15	18.000	792	36.052	144,0	1645	Septiembre
Sahagún	Cea	20	13.000	1.615	81.300	61,0	1647	Agosto
Salamanca	Tormes		5.600	1.308		14,0	1621	Abril
Salas de los Infantes	Arlanza	15	6.909	789	31.340	72,0	1638	Octubre
Salas de los Infantes	Arlanza	20	7.933	888	56.667	42,0	1643	Mayo
Salas de los Infantes	Arlanza	20	3.824	1.249	44.100	29,0	1647	Marzo
San Esteban de Gormaz	Duero	15	5.800	768	24.857	70,0	1639	Junio
Segovia		20	16.000	1.196		70,0	1637	Abril
Simancas	Pisuerga	20	7.000	429	35.888	73,0	1641	Octubre
Simancas	Pisuerga	20	2.388	352	30.356	29,5	1645	Enero
Soria	Duero		2.308	163		102,5	1619	Septiembre

[...]

[...]

LUGAR	RÍO	RADIO	COSTE	ENTIDADES	VECINDAD	COSTE/Vº	AÑO	MES
Toro	Duero	30	29.000	2.646	127.941	85,0	1635	Marzo
Toro	Duero	30	17.000	2.994	98.077	65,0	1641	Noviembre
Toro	Duero	30	11.606	2.862	96.713	45,0	1644	Junio
Toro	Guareña	12	10.327	376	20.549	150,0	1650	Diciembre
Trespaderne	Nela	10	2.867	82	7.920	136,0	1650	Marzo
Vadillo de la Guareña	Guareña	12	2.470	618	21.053	44,0	1644	Agosto
Valderas	Almara	16	12.061	989	64.880	61,0	1641	Abril
Valladolid	Pisuerga	20	11.500	1.540	67.090	46,5	1634	Diciembre
Valladolid	Pisuerga	30	13.342	3.329	124.618	36,5	1643	Septiembre
Villamuriel de Cerrato	Carión	15	4.091	826	39.250	40,0	1646	Abril
Villanueva de Duero	Adaja	10	3.003	245	21.440	53,0	1642	Septiembre
Villarente	Porma	20	10.610	1.715	77.366	40,0	1644	Septiembre
Villarente	Porma	20	4.332	1.263	56.500	23,0	1646	Diciembre
Zamora	Duero	20	14.000	1.596	62.500	70,0	1639	Septiembre
Arenzana de Abajo	Najerilla	10	3.300	287	22.901	55,0	1614	Septiembre
Arnedo	Arnedillo	20	11.900	394	29.990	124,0	1637	Junio
Arnedo	Arnedillo	20	2.636	387	29.879	27,5	1641	Septiembre
Arnedo	Arnedillo	20	1.564	331	24.992	19,5	1645	Abril
Fuenmayor	Ebro		597	597	23.383	10,0	1623	Junio
Haro	Tirón	10	6.200	214	14.332	137,0	1647	Febrero
Logroño	Ebro	20	4.100	1.052		26,5	1602	Noviembre
Logroño	Ebro	20	577	938		7,5	1608	Julio
Logroño	Ebro		20.000	1.574		56,5	1613	Mayo
Logroño	Ebro	10	5.200	130	12.021	122,0	1649	Mayo
Nájera	Najerilla	20	11.500	1.572	71.875	48,0	1617	Marzo
Santo Domingo de La Calzada	Oja	20	6.800	2.622	85.000	25,0	1637	Agosto
San Vicente de la Sonsierra	Ebro	16	6.800	323	23.288	109,5	1650	Abril
Badajoz	Guadiana	40	60.881	611	201.455	77,0	1606	Diciembre
Jaraicejo	Del Monte	20	26.300	293	19.917	105,0	1636	Agosto
Medellín	Guadiana		9.211	144		100,0	1621	Julio

[...]

[...]

LUGAR	RÍO	RADIO	COSTE	ENTIDADES	VECINDAD	COSTE/V.º	AÑO	MES
Alcaraz		10	1.000	38	9.375	40,0	1644	Mayo
Buitrago	Jarama	16	3.800	589	37.525	33,0	1645	Septiembre
Ciudad Real	Guadiana	20	15.935	184		60,3	1634	Octubre
Consuegra	Algodor	30	7.231	373	104.417	21,0	1646	Junio
Escalona	Alberche	30	100.000	1.750	295.612	107,5	1632	Abril
Perales de Tajuña	Tajuña	10	3.265	280		17,0	1610	Noviembre
Puebla de Montalbán, La	Tajo	20	21.752	241	104.298	78,0	1639	Marzo
Toledo		12	27.000	237	61.832	131,0	1632	Enero
Toledo		5	4.000	67		127,0	1638	Septiembre
Andújar	Guadalquivir	20	44.500	154	126.514	112,2	1630	Septiembre
Andújar	Guadalquivir	24	30.600	313	164.871	58,0	1640	Octubre
Antequera	Guadalhorce	20	11.899	119	90.864	44,0	1644	Mayo
Baza		30		216		20,0	1629	Junio
Córdoba	Guadalquivir	30	42.750	695		37,0	1616	Junio
Motril	Vados, Los	24	9.000	217	87.209	32,3	1641	Noviembre
Ubeda	Guadalquivir	20	11.000	127		29,0	1636	Enero
Villanueva de Andujar	Guadalquivir	10	7.000	63		52,7	1603	Septiembre