

R.D. 135933

TE

1103



UNIVERSIDAD COMPLUTENSE



5311773707

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE

FACULTAD DE DERECHO

EL CAMINO REAL DE GALICIA.

ASPECTOS JURIDICOS

TESIS DOCTORAL

MARIA EUGENIA LOPEZ LAMBAS

Licenciada en Derecho

MADRID 1995



DEPARTAMENTO DE HISTORIA DEL DERECHO

Tesis Doctoral

**EL CAMINO REAL DE GALICIA.
ASPECTOS JURIDICOS**

por

**María Eugenia López Lambas
Licenciada en Derecho**

dirigida por

Dr. Emilio de la Cruz Aguilar

presentada en la

FACULTAD DE DERECHO

para la obtención del grado de

Doctor en Derecho

Madrid, 1995

Tesis Doctoral

**EL CAMINO REAL DE GALICIA.
ASPECTOS JURIDICOS**

por María Eugenia López Lambas

dirigida por el Dr. Emilio de la Cruz Aguilar

Tribunal

Presidente:

Vocal:

Vocal:

Vocal:

Secretario:

Calificación:

Fecha:

"Los políticos tienen, en general, la tendencia a defender que son sus ideas o ideales los que han producido las grandes mejoras de la vida humana. Pero la experiencia parece demostrar que éstas se hallan fundamentadas en avances científicos y técnicos bastante ajenos a la ideología" (Julio Caro Baroja, "La cultura popular", en "Historia de España. XXXIX. La edad de plata de la cultura española", Espasa Calpe, 1.993)



SCRIPTIS GESTIS.
ANIMO SANCTI ET
CLARISSIMO VIRO
CAROLO LEMAUR



Biblioteca Nacional, Retratos Franceses, Caja 41.

Referencia del Prof. Alfonso Pérez Sánchez; en Gassier, P. y Wilson, J.: "Vie et oeuvre de Francisco Goya", París, 1970, págs. 100 y 374, este retrato aparece reproducido entre las obras de Goya "desaparecidas pero conocidas por sus grabados" (I-316) (Rabanal Yus, Aurora, "Las reales fundiciones españolas del siglo XVIII", Colección Marte, Servicio de Publicaciones del EME, Madrid, 1.990, pág., 275, nota 36.)

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a las siguientes personas y entidades el apoyo y ayuda prestados para la elaboración de esta memoria:

En primer lugar, a mis padres, sin cuya fe en mis posibilidades probablemente no me hubiera planteado la empresa.

A continuación, a la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y especialmente al Grupo de Estudios Históricos, al Departamento de Transportes y a sus bibliotecarios. Personalizando más, doy las gracias a Teresa Sánchez Lázaro, *descubridora* de la obra de Carlos Lemaur en España, por despertar mi entusiasmo con el suyo; a Javier Rodríguez Lázaro por sus habilidades como dibujante; y, último en orden pero no en importancia, al profesor Andrés Monzón de Cáceres, profesor titular del Departamento de Transportes, cuyas indicaciones fueron de gran valor para la redacción de este trabajo.

Al Departamento de Historia del Derecho, especialmente a su secretaria, Isabel de Grandes; y por supuesto, al profesor D. Emilio de la Cruz Aguilar por, entre otras muchas cosas, creer en el futuro de esta tesis desde el principio.

A las bibliotecas del *Imperial College* y de la *Institution of Civil Engineers (ICE)*, ambas de Londres.

A Juan Luis, por su inmensurable paciencia.

INDICE

1. INTRODUCCIÓN	2
2. LA IMPORTANCIA DE LAS COMUNICACIONES EN EL SIGLO XVIII ...	7
2.1. El "Proyecto económico" de Bernardo Ward	8
2.2. Tomás Fernández de Mesa: tratado legal y político	13
2.3. El contexto europeo en el siglo XVIII	16
3. BREVE HISTORIA DE LOS CAMINOS: DE LAS DOCE TABLAS AL REAL DECRETO DE 1.761	20
3.1. Fuentes romanas	20
3.2. La dominación árabe	25
3.3. Baja y Alta Edad Media: Las leyes de Partidas y el Ordenamiento de Alcalá ...	27
3.4. Los repertorios de caminos: Villuga y Meneses	33
3.5. La era borbónica: Felipe V y la Instrucción de Ingenieros de 1.718	35
3.6. La política legislativa de Carlos III. Aciertos y exageraciones. Algunas reglas para la conservación	37
3.7. El Real Decreto de 10 de junio de 1.761: el Plan General de Carreteras	42
3.8. Análisis comparativo de la situación francesa	48
• La <i>corvée</i>	53
3.9. Crítica al programa de Carlos III	57
• El informe sobre la Ley Agraria	58
• El " <i>informe Betancourt</i> "	64
• Críticas de algunos <i>viajeros por España</i>	65
3.10. El camino real de Galicia	68

4. LA CREACIÓN DEL CUERPO DE INGENIEROS	76
4.1. Introducción al reinado de Felipe V: origen militar de la ingeniería	76
• El salario militar	79
• Artilleros e ingenieros	84
• Nobleza y milicia	90
4.2. El régimen de enseñanza: las primeras Academias	92
4.3. Las primeras Ordenanzas de ingenieros: la Ordenanza de 1.718	96
4.4. La reunificación del Cuerpo de Ingenieros bajo el reinado de Fernando VI ...	102
4.5. Carlos III y las Reales Ordenanzas de 1761	106
4.6. Los ingenieros <i>no militares</i> en España y otros países europeos	108
• Francia	111
• Inglaterra. Los ingenieros de Su Majestad	114
<i>Los Royal Engineers</i>	122
• Estados Unidos de América	125
5. LA CONSTRUCCIÓN DE UN CAMINO EN EL SIGLO XVIII	129
5.1. Antecedentes históricos	129
5.2. La Instrucción de 1.761	133
• Intendentes y Superintendentes	141
5.3. Sistema de financiación	148
• Financiación de las obras de conservación	152
5.4. La base física: el sistema de expropiaciones	158
• Antecedentes históricos	158
• Tramitación	160
<i>La Instrucción de 28 de julio de 1.766</i>	164
<i>Un ejemplo de expropiación en el camino de Galicia</i>	167
<i>Otros ejemplos en los caminos de Andalucía y Cataluña</i>	172
5.5. La contratación pública en el siglo XVIII	177
• Los asientos	178
<i>Algunos ejemplos de asientos</i>	181
• El método de Administración	188
<i>El método "a destajo"</i>	189
• Las cauciones	191
<i>Otro sistema</i>	194
5.6. Incidencia del fraude según cada una de las modalidades de contratación pública	196
• Materiales y mediciones de obra	203
• Algunos intentos de solución	211
<i>Un intento de evitar el despilfarro</i>	214
• La escasa formación técnica	216
• Otros defraudadores al margen del Cuerpo de Ingenieros	218
5.7. El elemento humano	221
El empleo de militares en las obras públicas	221
5.8. El empleo de penados	224

5.9. El sistema de repartimientos: otra fuente de fraude	229
<i>Antecedentes históricos</i>	230
• Un caso célebre de repartimiento fraudulento: el puente de Toledo	238
• Algunos intentos de solución	242
5.10. Las talas	246
• Antecedentes históricos	247
• Fernando VI: La Ordenanza de Montes de Marina de 31 de enero de 1.748	249
• La jurisdicción especial creada por la Ordenanza: un ejemplo de conflicto	255
5.11. Otras disposiciones	263
6. EL INGENIERO CARLOS LEMAUR	267
6.1. Llegada a España	268
6.2. Actividades como ingeniero. Primeras obras	271
• El canal de Castilla	272
• Otras obras destacadas de ingeniería	275
<i>El Puerto del Rey o Puerto de Despeñaperros</i>	275
<i>El canal del Guadarrama</i>	277
<i>El informe Gaver</i>	278
6.3. Otras actividades científicas y profesionales al margen de la ingeniería	282
• La Sociedad de Matemáticas	282
• Escritos científicos	287
• Actividades en Galicia: descubridor e ingeniero	289
6.4. El Camino de Galicia	292
• Inicio de las obras	294
• Primera polémica: el nombramiento	295
• Primera destitución de Lemaure: el trazado del camino	300
• Reincorporación de Lemaure a las obras del camino	303
6.5. <i>Dramatis personae</i>	307
• Carlos Francisco, Marqués de Croix	307
• Francisco de Croix, Conde de Croix	309
• Maximiliano de Croix	310
• Juan de Torres de Castellano	311
• Baltasar Ricaud	313
• Mariano Lleopart	314
• Duparquet y Jardin	315
7. INSTRUCCIÓN Y DICTAMEN DE LA CAUSA	317
7.1. Introducción a la causa	317
7.2. Primer cargo: Insubordinación	321
• Malversación	327
• Trasfondo económico de las acusaciones	333
<i>Informe Ramos</i>	334
Otros sistemas de pago	336
• Las mediciones de obra	337



• Informe de la Contaduría	339
• Aplicación del artículo 32 del Reglamento	340
7.3. Acusaciones colaterales	344
• Impago a destajistas	344
• Examen de las denuncias	348
• Ejecución contra legem	355
• Talas	357
• Expropiaciones: el Señor de Noceda	361
• Cobro de comisiones	364
7.4. Deficiencias en las obras	366
• El informe Ricaud	367
Defectos en alcantarillas	368
Falta de pendiente transversal	372
Empleo de materiales inadecuados y deficiente diseño de las obras de fábrica	374
Cálculo de los gastos de recomposición	377
• Análisis crítico del informe Ricaud	380
7.5. Construcción de las herrerías	385
• Obras de fábrica	386
• Financiación	391
• La escasez de hierro: construcción de las herramientas	395
• Explotación de las minas: la licencia de Lemaur	399
• Breve referencia a la legislación histórica	402
<i>Derecho Romano</i>	403
<i>Nueva Recopilación</i>	403
<i>Novísima Recopilación</i>	405
7.6. Irregularidades del proceso	407
• Vulneración del principio de audiencia al acusado	408
• Sobreseimiento e imposibilidad de repetición	410
• Arbitrariedad de las recusaciones	415
• Fuero militar	418
• Falta de jurisdicción y pérdida de documentos	421
• Desaparición de las pruebas de cargo	423
7.7. Dictamen de la causa	425
<i>El caso Olavide</i>	430
8. CONCLUSIONES	433
8.1. El Ejército	437
8.2. El honor de los altos cargos de la Administración	439
8.3. El factor humano	441
8.4. Aspectos jurídicos y financieros	447
8.5. Comentario final	449
8.6. Epílogo: Carlos Lemaur hijo	452
8.7. Aportaciones y líneas de investigación	455
BIBLIOGRAFIA	462
ANEXO DOCUMENTAL	470

CAPÍTULO 1

INTRODUCCION

1. INTRODUCCIÓN

Quizá una de las notas más características de la España ilustrada fue la decidida opción por los grandes proyectos para modernizar el país, entre los que destacaron las obras públicas y, entre ellas, las infraestructuras de transporte. Este esfuerzo chocó con varios obstáculos, entre los cuales no fueron los menores la falta de personal técnico especializado y la creación de un procedimiento administrativo y contable adecuado. El presente trabajo tiene, pues, como objetivo inicial profundizar en cómo se abordaron ambos problemas, y su solución final mediante el recurso a un Cuerpo especializado como el de los ingenieros militares.

Para que el análisis de los problemas anteriores fuera lo más cercano a la realidad histórica, decidimos realizarlo al hilo de la vida y obra de uno de los ingenieros más sobresalientes de la época, y particularmente a través de uno de sus trabajos más conocidas. Nos referimos a Carlos Lemaur y el Camino Real de Galicia. Este análisis con perfiles biográficos nos ha permitido conocer detalladamente el proceso de construcción de una carretera en el siglo XVIII, sobre todo desde lo que podríamos llamar el *factor humano a pie de obra*, quizás a menudo olvidado en aras

de los aspectos políticos y económicos de toda obra pública. Es indudable que no todos los siglos ven nacer a un Floridablanca, un Ensenada o, incluso, un Carlos III; pero se olvida que todos ellos no hubieran ejecutado ninguno de sus ambiciosos planes si no hubieran contado con la inestimable ayuda de personajes como el que estudiamos en este trabajo.

De acuerdo con estos presupuestos, nuestra investigación se ha articulado de la siguiente manera:

Los primeros capítulos se refieren al análisis de la situación de las vías de comunicación en el siglo XVIII, así como a la evolución de la legislación aplicable a los caminos desde la dominación romana hasta la era ilustrada.

El Capítulo IV se centra en la creación y evolución del Cuerpo de Ingenieros, al tiempo que se compara con lo que ocurría en otros países de nuestro entorno. El análisis era inevitable toda vez que fueron ingenieros militares los encargados de ejecutar la red radial de carreteras, conforme los planes de Carlos III y sus ministros. De ahí que las continuas llamadas al Ejército y a cuestiones exclusivamente castrenses hayan sido indispensables en el estudio que hemos elaborado.

En el capítulo V se describen los procedimientos utilizados para la ejecución de las obras públicas en el siglo XVIII: los sistemas de contratación, la ejecución de los proyectos, la posterior conservación de las obras construidas, etc. Supone analizar

las dimensiones territorial, humana y jurídica de la construcción de un camino en la época a que nos circunscribimos, sin perjuicio de que la segunda de dichas vertientes se analice con más profundidad en los dos capítulos siguientes, específicamente dedicados a la persona de Carlos Lemaury y su intervención profesional.

Así, en el Capítulo VI se estudia la figura, vida y obra de Carlos Lemaury, a quien consideramos paradigma del ingeniero ilustrado, en el que se resumen todas las características del ingeniero militar de la época. Aunque Lemaury fue, probablemente, uno de los más polémicos y controvertidos de los ingenieros de Su Majestad, su trayectoria profesional es ejemplo de lo que debía ser uno de aquéllos. Así, vemos que Lemaury no sólo se limitó a proyectar y ejecutar las obras a las que fue destinado, sino que, además, elaboró un tratado de Matemáticas y otro de Astronomía, intervino en la conservación y difusión de algunos hallazgos arqueológicos y promovió varias actividades industriales. Del ejercicio específico de su profesión cabe citar el casi visionario proyecto del Canal de Guadarrama, diseñado para comunicar Madrid y el océano.

Con motivo de la construcción del Camino Real de Galicia, Lemaury se vio envuelto en una serie de vicisitudes técnicas y jurídicas que culminaron con la apertura de un proceso judicial, que resulta muy revelador de las dificultades a que se veían expuestos los principales actores de las obras públicas, en razón tanto de la normativa vigente como de las limitaciones técnicas existentes en la época. Por otra parte, la intervención de ingenieros militares en obras civiles fue origen de numerosos

problemas, sobre todo de indisciplina, cuya repercusión en las obras fue muy negativa. En Lemaur se observa, en suma, la facilidad con la que, a partir de cuestiones estrictamente técnicas, se podía llegar a incluir a cualquier ingeniero en algún supuesto penal debido, entre otras cosas, a la caótica, por excesiva, legislación de la época. Por ello, se dedica el Capítulo VII al análisis de la causa abierta contra Carlos Lemaur. En ese sentido, se han desmenuzado los cargos, pruebas y demás circunstancias que concurrieron en el procesamiento, para finalizar con el dictamen de la causa. Pero, sobre todo, se ha prestado especial atención a las irregularidades del proceso: las arbitrarias recusaciones, la desaparición de las pruebas, la extraña conducta del Secretario del Tribunal, etc.

Todo lo anterior nos ha permitido establecer unas conclusiones que, si bien están basadas en el caso analizado, son perfectamente extrapolables al problema que pretendíamos analizar en la presente tesis; es decir, las dificultades derivadas de la participación de los ingenieros militares en la construcción de las obras públicas. Se pone de relieve, además, lo equivocado de la centralización administrativa, típicamente francesa, y negativa influencia de una legislación excesivamente prolija, que *complicaba extraordinariamente el proceso de construcción de las obras pública.*

CAPÍTULO 2

LA IMPORTANCIA DE LAS COMUNICACIONES EN EL SIGLO XVIII

2. LA IMPORTANCIA DE LAS COMUNICACIONES EN EL SIGLO XVIII

Decir que el logro principal del reinado de Carlos III lo constituyó el fomento de la ingeniería caminera sería, sin duda, una exageración; pero forzoso es reconocer que durante su reinado -sin minusvalorar los logros de su predecesor, Fernando VI, ni los de su hijo, Carlos IV, como más adelante veremos- se dejó sentir un notable interés en lo referente a las obras públicas en materia de comunicaciones, lo cual, dicho sea de paso, no podía ser de otra manera dadas las circunstancias.

En efecto, el proyecto ilustrado de Carlos III contó, entre otras, con la ventaja añadida de una relativa paz, al menos en sus comienzos; ventaja esta de la que no gozó su ilustre antepasado e instaurador de la dinastía borbónica en España,¹ aparte de coincidir el reinado carlotercercista con un período de auge económico considerable e inusitado. Para mejor entender la situación, podemos basarnos en el "Proyecto

¹Tras unos primeros años caracterizados por el abandono de la política pacifista de su hermanastro Fernando VI, con episodios militares adversos (Alianza con Francia en 1.761, llamada también Pacto de Familia, que trae como consecuencia la entrada de España en la guerra contra Inglaterra y Portugal), viene un decenio de paz internacional que permite a Carlos III poner en marcha su programa de reformas.

Castillo de Bovadilla, en el libro III, cap. V, 18, de su "Política para Corregidores" (1.704), citando, a su vez, a Patricio, señala que "en ninguna cosa en tiempo de paz se gasta la hacienda pública mas loablemente, que en los edificios comunes, porque los gastos que se hacen para otras cosas, presto se olvidan: pero los que se fundan sobre mármoles, y levantadas y fuertes fábricas, son muy durables, tanto y aun mas que las ciudades mismas".

económico" del que fue ministro de la Real Junta de Comercio y Moneda bajo el reinado de Fernando VI, Bernardo Ward (1.762).

2.1. El "Proyecto económico" de Bernardo Ward

Comienza Ward su obra preguntándose cómo es posible que teniendo España en ese momento las mismas posesiones que en la época de Felipe II, hubiera quedado tan atrasada mientras el resto de las potencias vecinas había avanzado². El propio autor reconoce que las propuestas que iba a desarrollar no eran "invenciones nunca vistas", sino que tan sólo trataba de "seguir a paso llano el camino trillado por donde han llegado otras a la cumbre de la prosperidad"; y sabía el ministro de qué estaba hablando por experiencia propia toda vez que, por expresa orden del monarca Fernando VI, estuvo viajando por toda Europa durante los años 1.750 a 1.754³.

El "Proyecto económico" trata, en suma, de las reformas necesarias para fomentar la economía, tanto en materia de agricultura, como de industria, comercio, crecimiento demográfico, etc. Más tarde, con Carlos III, Floridablanca al acometer, como primer objetivo de su política económica, la reforma de la Hacienda Pública, tendrá perfectamente claro que para conseguirlo sería fundamental el fomento tanto la población del Reino, como de su agricultura, artes, industria y comercio⁴.

²Excepto algunas en Italia, y los Países Bajos, las cuales, daban más problemas que beneficios.

³Ward, Bernardo. "Proyecto económico". Instituto de Estudios fiscales, 1.982. pág. 14

⁴Palacio Atard, Vicente. "Los españoles de la Ilustración", Ed. Guadarrama, 1.964, págs. 274 y 275.

En la parte que nos interesa del "Proyecto...", esto es, en el terreno de las comunicaciones, en el capítulo I, parte primera, ya se pone de manifiesto que es la carencia de vías de comunicación entre las provincias interiores y el mar, la causa de los males de la "industria del cosechero labrador y la fertilidad de la tierra". Es más, continúa Ward "de nada servirá la libertad de comercio, si no se cuenta con ríos navegables y caminos hechos para facilitar el transporte"⁵. Serán, pues, los "buenos caminos", los que reducirán los costos del transporte, hecho que, forzosamente, habrá de redundar en beneficio de toda la Nación⁶. Ya no se trataba, y ahí radica la novedad, de hacer caminos para evitar a los bandidos o hacer más cómodos los viajes -idea en la que, como más adelante veremos, inciden todos los "repertorios de caminos"-; Ward planteaba, desde un punto de vista mucho más práctico, la necesidad de relanzar la economía fomentando, entre otras cosas, pero como condición necesaria, las obras públicas.

Este autor proponía la construcción de seis grandes caminos partiendo de Madrid: a La Coruña, Badajoz, Cádiz, Alicante y a la *raya de Francia*, tanto por Bayona como por Perpiñán, aparte de otros transversales⁷. Adelantamos aquí que esta será la idea que desarrolle Carlos III, a través de lo que podríamos denominar, y valga

⁵Ward, op. cit., pág. 117.

⁶En general, se pensaba lo mismo en toda Europa; por ejemplo, en Inglaterra -por citar un caso fuera del continente- se dio enorme importancia a las vías de comunicación, bajo la filosofía de que eran "el camino de acceso no sólo a la industria, sino también para la interrelación social y nacional: siempre que exista una línea de comunicación entre hombres, el comercio se hace practicable, y donde penetra el comercio, invariablemente se crea una civilización y se hace historia" (Roads are literally the pathway not only of industry, but of social and national intercourse. Wherever a line of communications between men is formed it renders commerce practicable; and where commerce penetrates, it invariably creates a civilization and leaves a history". Smiles, Samuel, "Lives of the Engineers with an account of their principal works". David & Charles Deprints, 1.968. pág. 47).

⁷Ward, op. cit., pág. 75.

el anacronismo, el primer "Plan General de Carreteras", dado por Real Decreto de 10 de junio de 1.761, que tanta fama proporcionó al monarca⁸.

El "Proyecto económico", en definitiva, venía a llamar la atención sobre la más que urgente necesidad que tenía España de buenas vías de comunicación, al objeto de revitalizar el comercio, la industria, la agricultura y, en definitiva, el bienestar de la nación. No en vano, todos los economistas han coincidido siempre en que cuanto menores sean los costes de información, mayores las posibilidades de intercambio comercial, con todas las consecuencias económicas que de tal proposición se derivan. Así, el célebre Adam Smith señalaba que "los buenos caminos, canales y ríos navegables, al disminuir el coste del transporte, acercan las más remotas partes de los países, aproximándolas en un nivel similar a los vecindarios de una ciudad; son -los caminos- desde ese punto de vista, los más grandes de todos los avances"⁹.

Sin embargo, este conjunto de ideas, válidas en todo momento, no fueron llevadas a la práctica en España hasta mediados del siglo XVIII, siendo una de las causas de que el país estuviera tan atrasada en comparación con las otras potencias europeas; aunque bien podría decirse que el atraso se originó, sencillamente, porque no supo evolucionar al mismo ritmo, con lo cual, al quedarse estancada, se produjo

⁸Fama infundada a juicio de muchos, entre los que destaca Santos Madrazo, y el "Equipo Madrid", fuertemente críticos con la obra de Carlos III, por entenderla sobrevalorada. De hecho, léase uno el "Memorial" del Conde de Floridablanca, su testamento político, y acabará preguntándose si las obras públicas existieron antes de Carlos III.

⁹"Good roads, canals, and navigable rivers, by diminishing the expense of carriage, put the remote parts of the country, nearly on a level with those in the neighbourhood of a town: they are, upon that account, the greatest of all improvements" (Smith, Adam, "The Wealth of Nations": cita tomada del libro de W.T. Jackman, "The development of transportation in Modern England", Frank Cass y Co., 1.966, pág. 30).

exactamente idéntico efecto al de haberse quedado rezagada. Desde luego, un terreno en el que nada se avanzó, con el consiguiente deterioro de la economía patria, fue el de las vías de comunicación.

Sirva como muestra para ilustrar el precedente párrafo, el comentario de Francisco Silvela, refiriéndose al reinado de Carlos II: "Mientras Francia lleva a cabo la grande obra del canal de Languedoc, y crea sus arsenales y sus industrias de encajes y tejidos y sus Compañías de las Indias, una Junta nombrada en España para el estudio de los canales del Tajo y el Manzanares desaprobaba el proyecto, fundándose en que si Dios hubiera deseado que ambos ríos fueran navegables, con sólo un fiat lo hubiese realizado y sería atentatorio a los derechos de la Providencia mejorar lo que ella, por motivos inescrutables, había querido que quedase imperfecto"¹⁰.

Con todo, la opinión de Silvela es exagerada, puesto que en época de Carlos V se comenzaron las obras del Canal Imperial, y se inició el estudio de las del Canal de Campos, y con Felipe II se encargó al ingeniero italiano Antonelli el estudio de un "plan para la navegación de los ríos de España", que fue presentado al monarca en 1.581, y en el que se analizaban las condiciones favorables del Tajo, Duero, Guadalquivir, Ebro, Guadiana, Segura, Júcar, Miño, Mondego y algunos afluentes. A pesar de ello, aunque tras muchos avatares, el Consejo de Castilla en tiempos de

¹⁰Alzola y Minondo, Pablo, "Historia de las obras públicas en España". Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Ediciones Turner. 1.979. pág. 222.

Felipe III acordó ejecutar la propuesta para el río Guadalquivir, si bien no se llevó a efecto¹¹.

No obstante, justo es decir que el pensamiento citado no era patrimonio exclusivo de los españoles, pues en la Rusia de Pedro I el Grande -finales del siglo XVII, principios del XVIII- al intentar acometer la ejecución de obras de envergadura, se chocó también con la intransigencia de la nobleza y los boyardos, mostrándose todos ellos fuertemente contrarios a dichas obras. Así, Samuel Smiles, nos cuenta cómo cuando el citado Zar encargó a un ingeniero inglés abrir un sistema de navegación interior (inland navigation)- es decir, canales- que conectase la ciudad de San Petersburgo con el mar Caspio, así como situar Moscú sobre otra línea formando un canal entre los ríos Don y Volga, el oscurantismo de los grupos citados se dejó notar en el sentido expresado de mostrar su total oposición al proyecto. Al igual que ocurrió en España, estos grupos vinieron a decir, literalmente, que Dios había hecho que los ríos discurriesen por un camino y, por tanto, era mera presunción por parte de los hombres pensar siquiera en intentar hacerlos discurrir por otro¹².

¹¹Fernández Casado, Carlos. "Breve historia de las obras públicas". Ed. Dossat, Madrid, 1.950, pág. 78 y 79. Por otra parte, el "Diccionario geográfico" de Madoz, en la voz *Guadalquivir* (apartado "Navegación por el río", menciona al ingeniero José Agustín de Larramendi por haber elaborado una memoria sobre el canal lateral del Guadalquivir, impresa en el año 1.820. En otro apartado de la misma voz ("Canal lateral), señala que, habida cuenta de las dificultades que presentaba la navegación por el Guadalquivir, se sugirió la idea de salvarlas mediante la construcción de un canal lateral, de manera que Larramendi hizo los reconocimientos pertinentes. Es nota a destacar que Madoz menciona a Carlos Lemaur, como el ingeniero que "verificó una nivelación general y proyectó un canal navegable desde Madrid", y autor de "los únicos trabajos en regla practicados anteriormente", en clara referencia al canal conocido como Canal del Guadarrama, que estudiaremos más adelante, en el capítulo 6, epígrafe 6.2. Con todo, Madoz parece olvidar los trabajos de Antonelli. Asimismo, Jovellanos, en su "Informe sobre la Ley Agraria", cuando hace referencia al elevado coste que supone la construcción de canales, menciona también la existencia de ese canal (Jovellanos, op. cit., pág. 260. epígrafe 387. nota 38).

¹²"God has made the rivers to flow one way, and it was presumption in man to think of attempting to turn them in another" (Smiles, Samuel, "Lives of the Engineers with an account of their principal works". David & Charles Deprints, 1.968, pág. 68).

La misma anécdota la encontramos en el libro de Robert K. Massie, "Pedro I el Grande. Su vida y su mundo", Alianza Editorial, 1.986, pág. 611, atribuida al príncipe Boris Golitsyn, uno de los *principales lugarteniente* del zar, nombrado expresamente para supervisar el proyecto. Durante cuatro años 20.000 hombres

No era esta, en cambio, la postura francesa pues, teniendo en cuenta que el canal del Languedoc se llevó a efecto en el siglo XVII -exactamente en 1.663, aunque fue proyectado en tiempos de Francisco I- y que en España, hasta Carlos III -o, si se prefiere, Fernando VI- no se comenzó a tomar en serio la política de obras públicas, con numerosos errores, pero política al fin y al cabo, el desfase se muestra con aplastante evidencia. Podríamos afirmar que si bien no fue, desde luego, la falta o escasez de vías de comunicación la principal causa de la ruina económica de España, tuvo que influir muy poderosamente.

2.2. Tomás Fernández de Mesa: tratado legal y político

En la misma línea y época que Bernardo Ward, concretamente en el año 1.756, escribe Tomás Fernández de Mesa su "Tratado Legal y político de caminos públicos y posadas", que vio la luz bajo el reinado de Fernando VI. Dice este autor, al comienzo de la obra, concretamente en la parte denominada "Declamación sobre la importancia de hazer en España mejores Caminos y Posadas" que, puesto que "...aora no suena el estrepito de las Armas, que es solo lo que altera el silencio y quietud de la Republica, es tiempo que cada uno de nosotros clame por aquello que mas ha menester, y desea...quiero pedir, se mande poner el mayor cuidado en la conveniencia,

Petersburgo, al Báltico y al Océano Atlántico. No obstante, cuando Pedro I murió en 1.725, tan sólo 20 millas del gran canal estaban realmente acabadas, siendo terminado durante el reinado de la emperatriz Ana, en el año 1.732. (íbidem, págs. 611 y 612).

y seguridad los Caminos y Posadas; pues es lo mas util en qualquiera Republica bien ordenada..."¹³

En cuanto al porqué de esta utilidad, nos lo dice más adelante: se conseguirá ahorrar tiempo -y el tiempo "vale tanto como Dios", en sus propias palabras-, se harán los negocios puntualmente, se ahorrará dinero en los viajes...y, con todo ello, se beneficiará el comercio y, claro está, también los particulares. Además, sería el comercio nacional el que saldría ganando, ya que no se haría necesario recurrir a "Mercaderes Estrangeros", pues España -incluidas sus colonias- era lo suficientemente rica como para no necesitar de aquellos¹⁴. Tal afirmación que, sin duda, es exagerado, no deja de ser un buen punto de partida para, como poco, intentar relanzar la economía española.

Pone, en fin, Mesa, el ejemplo de los grandes pueblos de la antigüedad, los cuales establecieron como importante instrumento de dominación, vías de comunicación tanto marítimas como terrestres¹⁵; y no sólo para conquistar, sino también para mantener las conquistas.

Es indudable que una decisión tomada en la metrópoli no servía de nada si llegaba a las colonias -y, desgraciadamente, así ocurría las más de las veces- con

¹³Fernandez de Mesa, Tomás, "Tratado legal y político de caminos públicos y possadas", Madrid, 1.756, copia facsímil, Servicio de reproducción de libros, Librerías "Paris-Valencia", Valencia, 1.994, pág. 5.

¹⁴Mesa, op. cit., pág. 10.

¹⁵Mesa, op. cit., págs. 15 y ss.

retraso. Una vez que se tuviera conocimiento allí, podía -y era lo más frecuente- ser demasiado tarde, con lo que la medida o era innecesaria o resultaba ineficaz pero, en cualquier caso, resultaba extemporánea. Que Fernández de Mesa, aunque no lo diga expresamente, estaba pensando en el caso español, es poco menos que evidente; sin duda por ello, no deja de repetir los ejemplos de pueblos dominadores.

En suma, en el siglo XVIII, y más concretamente en su segunda mitad, las circunstancias políticas y económicas hacían inevitable el auge, o al menos el interés, por las obras públicas. Gozando como se gozaba de paz interior, lejos de las turbulentas revueltas de tiempos pasados, con una paz exterior relativa, junto a una coyuntura económica ciertamente favorable por primera vez en muchos años¹⁶ y, contando, en definitiva, con toda la base ideológica del proyecto ilustrado -cargado cuando menos de buenas intenciones, en cuanto a la necesidad de potenciar la industria, el comercio, la agricultura y, en suma, la economía patria- era inevitable, como instrumento de primer orden para llevar a cabo tanta reforma, el desarrollo previo de las vías de comunicación. No obstante, lo dejamos apuntado desde ahora, hay mucho de hagiográfico en cuanto a los logros del reinado del denominado mejor Alcalde de Madrid.

¹⁶Richard Herr señala, por ejemplo, el aumento constante de la población y el alza moderada de precios y salarios, aunque siempre de una estabilidad inusitada en España, y dentro de la tónica europea de la época (Herr, Richard, "España y la revolución del siglo XVIII", Aguilar, 1.988, pág. 73). Si bien, lo que no dice Herr es que el aumento en el precio de las rentas de las tierras que cultivaban los colonos supuso una importante disminución en el consumo per cápita lo cual, a su vez, repercutió de manera notable sobre la recaudación de los impuestos. Esto hizo que se estancaran los ingresos ordinarios de la Hacienda sobre todo a fines del siglo XVI, cuando todo parecía indicar lo contrario. La mayor subida de ingresos de la Real Hacienda ocurrió entre 1.750 a 1.788 ("Historia General de España", de Tuñón de Lara, 1.989, págs. 78 y ss.)

2.3. El contexto europeo en el siglo XVIII.

Visto todo lo anterior, cabría preguntarse acerca de lo que ocurría en Europa mientras tanto, por lo que, bajo este epígrafe, reseñaremos muy brevemente lo más destacable. Partiendo de la base de que, como es de sobra conocido, el siglo XVIII es el siglo de la Ilustración, consecuentemente, el marco internacional va a estar, de modo inevitable, condicionado por las ideas derivadas de la misma.

En Inglaterra ya se había producido una primera revolución, que culminó con la ejecución del rey Carlos I; revolución a la que, poco después, siguió otra -incruenta esta vez- que derrocó a Jacobo II y puso en el trono a Guillermo III. Ambos acontecimientos tuvieron lugar en el siglo XVII y supusieron, en la práctica, la instauración de la monarquía constitucional, precursora de la soberanía nacional que tanta influencia ejerció sobre la revolución francesa de la siguiente centuria¹⁷.

De Gran Bretaña, la Ilustración se exportó a Francia de la mano de Voltaire, y será allí donde experimente su máximo esplendor con figuras como Montesquieu, Rousseau, etc., calando hondamente en la burguesía más que en ninguna otra clase social, con todas las consecuencias que ello implicaba. En la Francia del siglo XVIII se estaba comenzando a perder la confianza en el régimen absolutista, al mismo tiempo que, como causa o efecto, la crisis económica empezaba a hacerse insostenible, provocando numerosas revueltas populares contra una aristocracia y alto clero

¹⁷Crónica de la Humanidad, 1.987.

propietarios de la mayoría de las tierras cultivables, y herederos y defensores a ultranza del feudalismo de pasados tiempos¹⁸.

Aparte de estas convulsiones sociales, el contexto europeo del siglo XVIII, se caracteriza, en general, por un aumento considerable de la población, acompañado de fuertes migraciones de las zonas rurales a las grandes urbes, lo cual, a su vez, va a producir la concentración de la miseria en los arrabales de aquellas junto con el nacimiento de una nueva clase social: el proletariado urbano. Estamos en los albores de la revolución industrial, que habrá de culminar en el siglo XIX. Así, la producción de hierro, motor de la industria, experimenta un auge inusitado gracias al *horno de Darby*, precursor de los altos hornos, del mismo modo que la industria textil lo hace gracias a la introducción de nuevos telares, mucho más rápidos, origen de un fuerte cambio cualitativo en el ritmo de la producción -y el comercio-, cuyo colofón podría decirse que fue el nacimiento del primer sindicato en Inglaterra, en el año 1.766.

En resumidas cuentas, el siglo XVIII, sobre todo su segunda mitad, es el siglo de la industria, los fisiócratas, el librecambismo, la Declaración de Independencia de las trece colonias americanas, etc.; hechos todos ellos que, en mayor o menor medida, más tarde o más temprano, tenían que, *malgré la censure*, dejarse hacer sentir en España. En cuanto a lo que a nosotros nos interesa, baste decir en este epígrafe que

¹⁸En España fueron improbables los esfuerzos hechos para evitar el "contagio" de las ideas ilustradas, ejerciéndose una fuerte "censura de imprenta", sobre todo tras la revolución de 1.789. El Gobierno mantuvo en vigor la reglamentación que, al respecto, habían establecido los Austrias o, incluso antes, los Reyes Católicos, promulgándose un decreto en 1.752 que establecía fuertes sanciones para los infractores, de manera que nada podía imprimirse sin el visto bueno del Consejo de Castilla o de ciertos funcionarios reales a tal fin nombrados (Nov.Rec., VIII, XVI, 1 y 16). El proceso culminó con una Real Orden de 21 de junio de 1.784 (Ibíd., 31).

la naciente industrialización va a hacer indispensable tanto la ampliación y mejoramiento como, en ocasiones, la creación de toda una red de comunicaciones al objeto de facilitar y, en muchos casos, permitir siquiera, el transporte de personas y mercancías.

CAPÍTULO 3

BREVE HISTORIA DE LOS CAMINOS: DE LAS XII TABLAS AL REAL DECRETO DE 1761

3. BREVE HISTORIA DE LOS CAMINOS: DE LAS DOCE TABLAS AL REAL DECRETO DE 1.761

Ya hemos visto en el capítulo anterior las razones que hicieron coincidir el auge de las obras públicas en general con la entrada en España de las ideas de la Ilustración. Pero, con anterioridad a dicho período, sería conveniente analizar siquiera por encima, lo que ocurría en tiempos remotos. En otras palabras, se trata de demostrar que la concepción de red o sistema general de transportes y comunicaciones no fue invento exclusivo ni de Carlos III ni de los ilustrados.

3.1. Fuentes romanas

Una de las referencias más antiguas que sobre caminos podemos encontrar se encuentra en las XII Tablas. Citado por Gayo, en el Digesto¹, leemos : "Viae latitudo ex lege XII tabularum, in prorrectum octo pedes habet, in anfractum, id est ubi flexum est, sedecim". Se trata de una disposición relativa a la anchura en recto y en tramos curvos de las vías romanas ("la longitud de los caminos, según la ley de las XII Tablas, es de ocho pies en recto, y dieciséis en las curvas"). Teniendo en cuenta que

¹Gaius. D. 8. 3. 8.

el pie romano media, aproximadamente, 30 centímetros, nos encontramos con que un camino debía guardar una anchura de 2'40 metros, en las rectas, y 4'80 metros, es decir, el doble, en las curvas².

Varro ³, por su parte, explica qué ha de entenderse por "parte curva": "Anfractum est flexum, ab origine duplici dictum, ab ambitu et frangendo" ("Anfractum" significa recodo, originado por dos palabras, de "ambitus" y "frangendo", es decir, de "trayecto" y "rotura", respectivamente).

Dejando a un lado estas antiquísimas disposiciones sobre caminos terrestres peninsulares, la cita más antigua se encuentra en la obra de Rufo Festo Avieno "Ora Maritima". Se trata de unos versos acerca de un viaje efectuado por griegos en el año 530 a.C., en los cuales se ha querido ver la existencia de dos caminos que enlazaban el sur de Portugal con la zona de Málaga y Tartessos (más o menos en la desembocadura del Guadalquivir), hacia el siglo VI a.C. Con todo, no parece haber duda en que las mejores fuentes romanas provienen de los historiadores Polibio y

²Según cuenta Campomanes en su "Itinerario Real de las carreras de postas", fue Antonio de Nebrija, historiador de los reyes Católicos, el primero que emprendió la tarea de fijar el tamaño del pie español. Dice el autor que "este doctísimo español leyó en la Universidad de Salamanca, en 1.510 un discurso latino en el que determinó puntualmente la medida del pie. Dicha medida fue señalada al público en la Librería que ahora en tiempos de Nebrija- se está construyendo en nuestra universidad de Salamanca para los usos venideros, a saber, para que siempre que ocurra alguna duda respecto a cualquier medida, se ajuste por aquel patrón, y a fin de que se sepa qual es la largura, la anchura, la profundidad y la sublimidad o altura" (Campomanes, op. cit., Edición facsímil del original impreso en 1.761, Ed. Centro de Publicaciones del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, 1.988, págs. LXIX y LXX).

No obstante, antes de Campomanes, Castillo de Bovadilla, en su "Política para Corregidores", cuenta el mismo suceso. Con todo, parece ser que Nebrija, aunque prometió dejarlo en la Librería, no lo hizo, sin poder saberse lo que él había averiguado, según relata Ambrosio de Morales, y recoge Campomanes en su obra citada.

³D. 1,1, 7.15.

Estrabón, cuyas obras permiten hablar básicamente de tres caminos terrestres en la península: la Vía Augusta, la Vía del Ebro, y parte de la Vía Hispalis-Asturica⁴.

Cuando Cartago entró en guerra con Roma (sg. III a.C.), más concretamente tras la derrota de Aníbal en la Segunda Guerra Púnica, construyeron los cartagineses la Vía Heráclea, que podría considerarse como antecedente de la Augusta y que, por una pesada broma del destino, vino a servir a los romanos para derrotar a los cartagineses y conquistar la Península Ibérica. En este sentido, es bastante significativo el comentario de Richard Ford, viajero por España en el siglo XVIII⁵: " ...los árabes y los españoles, que viajan a caballo y no en coches tienen suficiente con las magníficas calzadas que los romanos construyeron en toda la Península..." Que tal comentario lo haga un inglés, y además del siglo XVIII, dice mucho y bueno de las obras públicas romanas las cuales, por cierto, seguían a veces vías anteriormente trazadas⁶.

La afirmación de Ford es, no obstante, una exageración, pues desde la prehistoria, en España se utilizaron los carros. Así, hay pinturas rupestres donde aparecen carros pintados y se han encontrado ruedas casi completas -Toya

⁴Uriol Salcedo, J.I., "Historia de los caminos de España", 2 Vol., Colegio de Ingenieros de caminos, canales y puertos, Madrid, 1.992, págs. 11 y ss.

⁵Ford, Richard, "Las cosas de España", Ed. Turner, 1.988, pág. 55.

⁶Roldán Hervás, en su obra "Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica", señala la diferencia entre ruta y calzada, por cuanto que la primera se utilizó para designar "en forma práctica el camino que hay que recorrer entre un punto de partida y otro de llegada, independientemente de la homogeneidad del camino, de su señalización, pavimentación y provincias por donde discurría", y el segundo término -calzada- se refería a "determinado camino romano que en su realización ha sido concebido como una unidad y que, por lo tanto, cuenta con un pavimento uniforme y señalización correlativa". Cita los ejemplos de la ruta de Roma a Constantinopla y de la calzada de Mérida a Salamanca (Roldán Hervás, Jose Manuel, op. cit., Departamento de Historia Antigua, Univ. Valladolid, id. Granada, 1.975, pág. 25, nota 15).

(yacimiento-tumba, sito en la provincia de Jaén)-, además de carros votivos de bronce⁷. Además, contra lo que dice Ford, contamos con el testimonio de Ali Bey, seudónimo del barcelonés Domingo Badía, quien cuenta que en España se viajaba en coche en épocas anteriores a las que el escritor inglés ilustra, refiriéndose a sucesos acaecidos en el año 1.803⁸.

Igualmente, de la obra "Daños y perjuicios que se siguen al estado por la multitud y pernicioso abuso de coches en la Corte", de Juan de Caldevilla Bernaldo de Quirós, impresa en Madrid, en el año 1.785⁹ está sacado el siguiente fragmento, muy ilustrativo acerca del modo viajar de cierta parte de la población española: los madrileños:

*Del número excesivo,
profusión y abundancia
hablo tanto de coches
y de berlinas tantas,
de finos y exquisitos
charoles adornadas,
que de Madrid inundan
las calles y las plazas,
que quedan del traqueo
tan continuo arruinadas
que cuestan á la villa
millones repararlas.*

⁷En las Cantigas de Alfonso X se encuentran numerosas ilustraciones de carros con diversas utilidades (Menéndez Pidal, Gonzalo, "La España del siglo XIII", Real Academia de la Historia, 1.986, pág. 108, entre otras).

⁸Ali Bey, "Viajes", Ed. Olañeta, 1.982, *passim*.

⁹"Daños y perjuicios que se siguen al Estado por la multitud y pernicioso abuso de coches en la Corte", dentro de "El Madrid de Carlos III", Comunidad de Madrid, Consejería de Cultura, 1.988, libro que recoge diversas obras y fragmentos escritos en la época en que reinó dicho monarca.

Por su parte, Campomanes escribió el "Itinerario real de los caminos de posta", impreso en el año 1.761 (antes de que Ford viajara por España), precisamente con el objetivo de proporcionar a los viajeros una valiosísima información acerca del modo de viajar en coche por los caminos españoles y extranjeros, y los precios de las postas; todo ello precedido de una erudita exposición acerca de las leyes y privilegios antiguos referentes a dicho asunto. En resumidas cuentas, si todo esto es así y el tráfico de coches era tan intenso como parece, creemos que el comentario de Ford podría ser producto de la época en la que escribe ya que, tras la Guerra de la Independencia, los caminos y calles españoles debieron de quedar en tan mal estado que harían difícil el tránsito en coche, de manera que en la primera mitad del siglo XIX aún podían encontrarse caminos intransitables.

Para concluir con la época romana cabe señalar, como fuentes interesantes para el estudio de los caminos de entonces, el "Itinerario de Antonino", que describe 372 calzadas, con cerca de 80.000 Km., de las cuales 34, con una longitud total de 10.290 Km. (6.953 millas romanas), corresponden a la Península. Destaca, asimismo, el Anónimo de Rávena, así como también los testimonios epigráficos contenidos en los "Miliarios" (que miden las distancias respecto al origen), y los "Vasos de Vicarello", los "Vasos Apolinares", y las "Tablillas de Astorga", que reproducen nombres y distancias de ciertos itinerarios¹⁰.

¹⁰Uriol Salcedo, op. cit., págs. 23 y ss. Vid. también Roldán Hervás, J.M., op. cit., donde se hace un estudio detallado del Itinerario de Antonino, Anónimo de Rávena, Tablillas de Astorga, vasos de Vicarello, y otras fuentes epigráficas. Según Hervás, las fuentes de información para emprender un viaje en la antigua Roma debían consistir en determinadas oficinas donde cada cual podía obtener las noticias necesarias para emprender un viaje, siendo sus principales usuarios los militares y funcionarios. Estas oficinas serían oficiales, y se apoyarían en un material que no conocemos bien que probablemente proporcionado por las provincias en particular. Ahora bien, el viajero "privado" no tendría acceso a esta información, que provendría, por tanto, de personas que ya hubieran hecho el viaje. Esto supondría la creación de oficinas de información en las plazas

Respecto del período que duró la dominación visigótica, puede decirse que no contribuyó a aumentar los caminos romanos, limitándose los visigodos a reconstruir algún que otro puente, mas dejando el resto tal cual lo encontraron al entrar en España¹¹.

3.2. La dominación árabe

Las calzadas romanas, como anteriormente había ocurrido con los cartagineses, también sirvieron para facilitar la invasión de la Península a los árabes en el año 711, lo cual confirma la idea apuntada antes acerca de la importancia de las infraestructuras viarias como elemento de dominación y conquista¹². De este período hay que citar a dos geógrafos del siglo X (Al Istajari e Ibn Hawqal), los cuales, en plena época califal, nos ofrecen un testimonio más o menos detallado de los caminos de Al-Andalus, en sus "Libros de los caminos y de los reinos". Dichos libros son comprensivos de los principales itinerarios del mundo musulmán y, por lo que respecta a España, muestran que la mayoría de los caminos tenían su origen en Córdoba, es decir, que partían de la capital del califato, sede del poder central.

comerciales importantes, cuyos datos provendrían de las noticias dadas por viajeros anteriores. Todo este material, con el tiempo, debió de ser lo suficientemente amplio para poder sintetizar, desechando los caminos menos favorables, la red completa de calzadas del Imperio (Roldán Hervás, op. cit., págs. 11 y 12).

¹¹Por ejemplo, el puente de Pinos, en Pinos puente, Granada.

¹²Roldán Hervás (op. cit., pág. 9), señala que las rutas son el vehículo imprescindible para la difusión de las ideas políticas y religiosas.

Ya en la Baja Edad Media (siglo XI), el geógrafo Edrisi describe los caminos más importantes, siendo destacable el hecho de que no sólo no parten ya de Córdoba, sino que transcurren por la costa, sin duda por el repliegue ante los avances cristianos, dado que el mar entre el Norte de África y la Península era, todavía, un mar musulmán¹³. Las dos ciudades más importantes de este período son Toledo y Santiago de Compostela, sobresaliendo ésta como una excelente muestra de la caminería medieval que superó, por primera vez, el concepto de camino romano en cuanto a puentes e instalaciones para el descanso, protección y salvaguardia del viajero, fuera este peregrino o no. En este sentido, hay que señalar la construcción de albergues y hospitales, incluso nuevas ciudades, como Santo Domingo de la Calzada quien, por cierto, construyó el puente sobre el río Oja, y fundó el hospital de peregrinos en la ciudad que, posteriormente, tomaría su nombre.

Según Uriol Salcedo, la legislación sobre caminos de este período fue prácticamente inexistente, afirmación con la que no estamos del todo conformes. Únicamente si Uriol se refiere a la materia que tratan las distintas disposiciones -y, claro está, si se compara con lo que vino después- puede defenderse tal escasez. Pero tanto el Fuero Real, como los de Sepúlveda, Cuenca y su extensa familia, o en las Leyes de Estilo y Partidas, y el Ordenamiento de Alcalá, contienen disposiciones

¹³Uriol Salcedo, op.cit. pág. 65.

camineras, tendentes, como era característico en la época, a asegurar la Paz del camino¹⁴.

3.3 Alta y Baja Edad Media: Las leyes de Partidas y el Ordenamiento de Alcalá.

Reflejaremos en este apartado las normas contenidas en la Tercera Partida, que es la que trata de los caminos en varios de sus Títulos y Leyes. En primer lugar, la ley XXII, Título XXXII, ordena que "en las plazas, ni en los exidos, nin en los caminos que son comunales de las ciudades e de las villas, e de los otros lugares, non deve ningún ome fazer casa, nin otro edificio, nin otra labor". Otra: "...los caminos públicos pertenecen a todos los omes comunalmente, en tal manera que tambien pueden usar dellos los que son de otra tierra estraña, como los que moran e biven en aquella tierra do son..."; disposición ésta que, por otro lado, viene a demostrar que al Rey Sabio también le preocupaba lo que ocurría allende nuestras fronteras.

Castillo de Bovadilla¹⁵, abundando en la idea de "inembargabilidad" de los caminos, decía también que los edificios fabricados en las calles y caminos reales, y

¹⁴De hecho, la Partida II, título 31, trata de la paz del camino para universitarios. Más "internacionalmente", la Constitución "Habita", dada en noviembre del año 1.158 por el Emperador del Sacro Imperio Romano Germánico, Federico I Barbarroja, en la Dieta de Roncaglia, establece que "...omnibus qui studiorum causa peregrinatur scholaribus, et maxime divinarum atque humanarum legum professoribus, hoc nostrae pietatis beneficium indulgemus, ut ad loca in quibus litterarum exercentur studia tam ipsi quam eorum nuntii veniant...": es decir, que el Emperador asegura la paz del camino tanto a los estudiantes como a sus mensajeros (o servidores), y a los profesores de Leyes cuando hayan de viajar por motivos de sus estudios, para ir o venir al lugar en donde ejercen dicha actividad. Se trata, en definitiva, de lo que el profesor De la Cruz Aguilar denomina "paz escolar" (De la Cruz Aguilar, Emilio, "La paz en el Derecho Académico", Separata de Liber Amicorum, Prof. Ignacio de la Concha, Oviedo, 1.986).

¹⁵Política para Corregidores, Lib. III, Cap. V, 30.

en lo público y concejil, aunque "sean hechos por Iglesias o por personas eclesseásticas, y aunque lo contradigan los Ayuntamientos, (no) pueden embarazarse".

En este sentido, forzoso es remitirse de nuevo al Derecho Romano, el cual también contenía, aunque dispersas, algunas disposiciones sobre el "embargo" de las obras públicas; por ejemplo el Código de Justiniano¹⁶, tras reiterar la necesidad de licencia imperial previa a la construcción de cualquier obra pública, ordenaba demoler y derribar los edificios denominados "parapetasia", o cualquier otra obra que se encontrase "adherida a las murallas de la ciudad o a las construcciones públicas, de suerte que por virtud de ellas tema la vecindad algún incendio o acechanzas, o se estrechen los espacios de las calles, o se reduzca la anchura en los pórticos"¹⁷. Igualmente se ordenaba a quienes "sin la autoridad de un divino rescripto...incluyeron en sus casas callejuelas enteras o partes de ellas, o usurparon pórticos, devuelvan sin duda sus antiguos derechos a la sacratísima ciudad", imponiéndose, además, una multa de cincuenta libras de oro a quienes intentaren en lo sucesivo "tener tal audacia" (año 439)¹⁸.

También se fijaba entonces, para los propietarios de terrenos en donde se hubiera construido un muro, la obligación de ejecutar cualquier obra de restauración

¹⁶Código. VIII. XII. 13 y 14.

¹⁷Disposiciones de los Emperadores Arcadio y Honorio, dadas en el año 398 d.C.

¹⁸Código. VIII. XII. 20.

a su costa, correspondiéndoles, asimismo, su cuidado y reparación; todo ello a pesar de que el uso de la obra sea "en beneficio público"¹⁹.

Volviendo a las Partidas, Menéndez Pidal es de la opinión de que Alfonso X "fijaba entre las obligaciones reales la de mandar construir caminos y puentes. La carga de tales obras no caía sobre el tesoro real, sino sobre los pueblos próximos o sobre los particulares: cada pueblo, por ejemplo, tenía la obligación de conservar en buen uso las comunicaciones de su término, y esta carga era repartida entre todos los vecinos del lugar, incluso entre aquellos que estaban exentos de otras gabelas"²⁰. Este tema lo trataremos con más detalle cuando lleguemos al capítulo dedicado a los "repartimientos".

En cuanto al Ordenamiento de Alcalá²¹ habla de los caminos cabdales como sean seguros", y, respecto a ellos, señala: "Los caminos cabdales, el uno que va a Santiago, e los otros que van de una ciudad a otra, e de una Villa a otra, e a los mercados, e a las ferias, sean guardados e sean amparados que ninguno non faga en ellos fuerza, nin tuerto, nin robo, e el que lo hiciere peche seiscientos maravedis desta moneda usual al Rey". Esta disposición también está recogida en la Novísima Recopilación²² que, asimismo, contiene la siguiente: "Mandamos que el que cierra

¹⁹Emperadores Honorio Y Teodosio. año 413; Código. VIII. XII. 18.

²⁰Menéndez Pidal, Gonzalo. "Historia de los caminos de España". Ediciones Cultura Hispánica. 1.951. pág. 56.

²¹Ley XLIX. año 1.348.

²²L. VII. Título XXXV. Ley I.

o embarga los caminos, o las carreras, o las calles por donde las viandas (*sic*) suelen andar con bestias o con carretas, a llevar o traer viandas o mercaderías de unos lugares a otros, que peche cien maravedís para nuestra Cámara y desfaga la cerradura, o embargo que fizo, a su costa dentro de treinta días"²³.

Igualmente, en la Nueva Recopilación²⁴ se establece que "las justicias y concejos hagan abrir y adobar los carriles por donde pasan y suelen pasar los carros y carretas, de manera que sean del ancho que deben; y que no consientan que los caminos sean cerrados, ni arados, ni dañados, ni enangostados, so pena de diez mil maravedís". En relación con la anchura de los caminos, hay que decir que el Fuero Viejo de Castilla, cuyos materiales proceden de los años 995 y 1.000 de nuestra era²⁵, cuenta una "façaña" (sentencia) del Fuero de Castilla, que juzgó Don Lopez Dias de Faro, en los siguientes términos: "que carrera que sale de viella, e va para fuente de agua, deve ser tan ancha que puedan pasar dos mugeres con suas orças de encontrada; e carrera que va para otras eredades, deve ser tan ancha que si se encontraren duas bestias cargadas, sin embargo que pasen; e carrera de ganado deve ser tan ancha que si se encontraren duos canes que pasen sin embargo".

No podemos terminar este período sin hacer referencia, aunque sea breve, a la existencia de las cañadas, cordeles, veredas, y demás vías pecuarias que, con cierta

²³Dada por el rey D. Enrique III, tit. de poenis cap. 26.

²⁴L. VI, Tít. 19, ley I -recogida en la Novísima como L. VII, Tít. XXVIII, "De la Real Cabaña de Carretería". Se trata de una ley dada por D. Fernando y D^a. Isabel 1.497, D^a Juana (1.516), y D. Carlos, Toledo 26, Valladolid 553.

²⁵ Libro V, Título III, XVI.

frecuencia, seguían las romanas. La razón de no tratarlas en profundidad, pero sí mencionarlas, obedece al hecho de que, si bien no son caminos propiamente dichos, sí que fueron ocasión para la construcción de algunos puentes para salvar el paso de ciertos ríos, como, por ejemplo, el del Arzobispo sobre el Tajo²⁶.

Fuera del ámbito específicamente legislativo, en el siglo XV destacan dos obras que tratan de los caminos de dicha época: son los itinerarios de Enrique IV de Castilla, según J. Torres Fontes, y los de los Reyes Católicos, de A. Rumeu de Armas, los cuales contienen los viajes de dichos monarcas a lo largo de sus reinados respectivos. Destacan también los primeros libros de viajes escritos por extranjeros: León Rosmihal, aristócrata que llegó a España en 1.466; Lalavig, servidor de Felipe el Hermoso, Andrea Navagiero, embajador de la República de Venecia, enviado a España tras la guerra de las Comunidades, etc.²⁷ De todos los datos aportados a raíz de estas noticias, comparando esta época con la Baja Edad Media, deduce Uriol que la densidad caminera más alta tenía lugar en León, Zamora, Salamanca, Ávila, Toledo, Guadalajara y Burgos, es decir, en el corazón de Castilla, lo cual, por si hubiera alguna duda, constituye la prueba irrefutable de dónde estaba el centro político de la península.

En cuanto a los primeros monarcas en los que se percibe cierta preocupación por las obras públicas, cabría destacar a los Reyes Católicos, los cuales dieron un

²⁶Uriol Salcedo, op. cit., pág. 70.

²⁷Uriol, op. cit., pág. 18 y ss., y García Mercadal, José, "Viajes por España. Selección", Alianza Editorial, 1.972.

notable impulso a las construcciones de puentes: sobre el Duero, sobre el Guadalquivir y sobre el Tajo. Las razones de la preocupación por ese tipo de construcciones nos la ofrece Alzola y Minondo: "Se daba más importancia a los puentes, porque mientras los ríos pueden ser peligrosos, cualquier camino, por malo que sea puede hacerse a caballo"²⁸.

Para la construcción de puentes se recurría, sobre todo, al sistema de "repartimientos"²⁹, método bastante discutible y, en la práctica, muy polémico. Así, en las Cortes celebradas en Madrid en los años 1.592 a 1.596, se elevó al monarca Felipe II un memorial denunciando los problemas que originaban los repartimientos, en el que se manifestaba que quienes manejaban los fondos amañaban las informaciones, hurtando el producto de los repartos. Así, "de trecientas puentes que se hazen por repartimiento ahora hay una acavada"; y es que las obras se llevaban "lo más despacio posible para que dure la grangería"³⁰. Hacemos notar ahora, sin perjuicio de entrar en ello más adelante, que, tradicionalmente, la responsabilidad en el mantenimiento y construcción de las obras públicas en general y los caminos en particular, se hacía recaer sobre los pueblos en que se ubicaban; sistema que tardó mucho tiempo en ser modificado.

²⁸Pablo Alzola y Minondo, "Historia de las obras públicas en España", Ed. Turner, 1.979, pág. 152.

²⁹En sentido financiero, que es el que aquí interesa, el sistema de "repartimientos" consistía en la construcción de una determinada obra, distribuyendo el coste total entre los pueblos que, presuntamente, resultarían beneficiados por ella. Aún cuando, al analizar los sistemas de financiación de las obras públicas en el siglo XVIII, explicaremos más detalladamente este punto, no podemos resistirnos a adelantar, por la importancia que va a tener en el procesamiento del ingeniero Lemaire, lo que, ya desde el siglo XVI, venía ocurriendo, en el sentido de que este sistema era causa de numerosos fraudes por parte de quienes manejaban los fondos públicos, queriendo probar que, en realidad, no son los hombres sino el sistema, el causante y condicionante, en muchas ocasiones, de ciertas conductas irregulares.

³⁰Alzola, op. cit., pág. 153. El comentario deja claro que, en todos los tiempos, a poco que uno busque, se encuentran a cada paso las imborrables huellas de la, en ocasiones, escasa, y casi siempre dudosa, moralidad que ha imperado cuando del manejo de fondos públicos se trata.

3.4. Los repertorios de caminos: Villuga y Meneses

De los siglos XVI y XVII merecen especial atención los *Repertorios de Caminos*, de Pero Juan Villuga, el más antiguo, y de Alonso de Meneses el otro³¹. En cuanto al primero, podríamos considerarlo la primera "guía de carreteras", modelo de las que posteriormente se escribirán. El prólogo de este repertorio lo iniciaba el autor diciendo que le pareció muy razonable "reduzir a un orden y conzierto todas las ciudades, villas y lugares y hasta las ventas que en España hay, poniendo el cierto y verdadero camino y distancia que de una a otra hay parte..."³²

El repertorio de Meneses, por su parte, se imprimió en Alcalá de Henares, en el año 1.576, y en el prólogo indicaba, como hacía el de Villuga treinta años antes, que los motivos que le movieron a escribirlo fueron evitar los extravíos. Lo cierto es que, dada la calidad y estado de conservación de los caminos en la época, así como las situaciones que podían y, por desgracia, solían darse, tales como robos, raptos, etc., es decir, la inseguridad para viajeros y mercaderías, se entiende perfectamente la preocupación del autor por evitar dichos extravíos.

³¹Uriol, op. cit., págs. 102 y ss.

³²Pero Juan Villuga, "Repertorio de todos los caminos de España". Reimpresiones bibliográficas, Biblioteca Nacional, 1.950, cita del Prólogo escrito por el mismo autor, pág. 5. La obra fue escrita en el año 1.546 y no existe ningún ejemplar en la Biblioteca Nacional, tan sólo en la Biblioteca de la Hispanic Society of America.

Para ilustrar este apartado, baste decir que, según algunos autores, como Richard Ford, cuando algún asunto de gran trascendencia motivaba un viaje largo, el viajero hacía testamento, preparaba las armas indispensables para defenderse, etc. Si bien, el propio Ford reconoce que esta idea pudo originarse en París, seguramente por los propios franceses. Dice textualmente el autor: "Es muy posible que esto sea una idea de la diplomacia francesa, la cual siempre se ha distinguido por sus oscuras intenciones, y puede convenirle propalar ese rumor, como hacen los monederos falsos cuando corren la voz de que ciertos lugares están habitados por fantasmas, para evitar que otros vayan y asegurarse así una pacífica posesión..."³³. Aún cuando hay que tener en cuenta que Ford era un francófono declarado, no deja de ser interesante que mencione tales circunstancias.

Volviendo a Meneses, consignaba también en su "Repertorio...", una importante relación de posadas y ventas que se encontrarían a lo largo de los caminos. Finalmente, no distingue el autor entre caminos de herradura y de ruedas, cosa que sí hace el de Villuga, siendo otra diferencia importante entre ambos repertorios el hecho de que Meneses omita algunos caminos importantes, así como que no coincidan siempre las distancias en uno y otro.

En resumen, como dice Alzola, "estaba muy lejana la época de la organización del servicio de caminos en España, pues dependía de la iniciativa de los municipios... faltaban los recursos permanentes, la dirección facultativa y el personal técnico

³³Richard Ford, "Las cosas de España". Ed. Turner, 1.988., pág. 207.

dedicado con especialidad a las obras públicas..." Puede afirmarse, a través de testigos de la época, que únicamente con ocasión de viajes o desplazamientos en general de algún personaje ilustre, se arreglaban los caminos, al objeto de hacerlos transitables, ofreciendo por lo demás, los caminos en el Siglo de Oro, un más que peligroso caminar, "expuestos las más de las veces a encuentros y sorpresas atentatorias de salteadores y bandoleros..."³⁴

Para finalizar el siglo XVII, legislativamente hablando, destaca una Pragmática de Felipe IV dada en 1.648, relativa a las obligaciones de los Corregidores, con la finalidad de que estos procurasen la seguridad de los caminos. Antes que este monarca, Felipe II se había limitado a promulgar otra Pragmática en la cual mandaba que "las leguas se entiendan comunes y vulgares, y no de las que se llaman legales"³⁵, lo que parece evidenciar que este rey no mostró excesiva preocupación legislativa en la materia que tratamos.

3.5. La era borbónica: Felipe V y la Instrucción de Ingenieros de 1.718

³⁴Alzola y Minondo, op. cit., págs. 190 y 191.

³⁵Nov. Rec. L.VII, Tit. XXXV, l.III. Sólo y ocasionalmente por iniciativa de algunos pueblos, se ejecutaba alguna obra, como se desprende de las "Relaciones" del mismo monarca, según el *Interrogatorio* hecho en el año 1.575, acerca de la cuestión número 22 ("Los molinos y aceñas, y los barcos y puentes señalados que en los dichos ríos y términos del dicho lugar hubiese, y los aprovechamientos de ellos y cuyos son"), se dice que en el pueblo de Villamanrique (Ciudad Real) "se hizo un puente en el dicho río a costa de los pueblos e villas del campo de Montiel e Villa de Segura y en el paso de ambos Partidos lo sorbió el dicho río -se refiere al río Guadarmena-, tiene dos ojos el uno de los cuales es tan grande como el de la Puente Alcántara de Toledo, hase hecho a costa de los dichos Partidos Gómez Velázquez, Caballero, de la Orden de Santiago, Gobernador que ha sido en el Campo de Montiel en poco más de tres años que ha sido Gobernador del dicho Partido e hanse bastado en ello con tener los materiales al pie de la obra 14.000 ducados, mas es obra muy excelente y notable, muy hermosa y de muy grande aprovechamiento" (Viñas, Carmelo y Paz, Ramón, "Relaciones histórico-geográfico-estadísticas de los pueblos de España hechas por iniciativa de Felipe II", Instituto de Sociología "Balmes", Instituto de Geografía "Juan Sebastián Elcano", Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1.971, pág. 572).

En el siglo XVIII, con el advenimiento de la dinastía Borbónica, se inicia la búsqueda de lo que G. Menéndez Pidal denomina "una solución de totalidad" al problema de nuestra deficiente red caminera³⁶; si bien hay que tener muy en cuenta que los buenos propósitos de Felipe V chocaron con importantes inconvenientes, y de entre ellos no fue el menor la Guerra de Sucesión.

Con todo, dicho monarca, en el año 1.718 dictó una Instrucción de Ingenieros, donde ordenaba a estos que informasen al Consejo acerca del estado de los caminos, así como de los reparos que fueran necesarios. Como dice Menéndez Pidal "por primera vez desde hacía siglos, se pensaba hacer obra caminera no ya en beneficio de la guerra o del cortejo de una prometida, sino en provecho de los comerciantes, de los labradores, y de los viajeros particulares"³⁷. Sin embargo, todo quedó en buenas intenciones y, en materia de caminos, apenas se llegó a ejecutar obra alguna.

Más prolífico en ese aspecto fue, sin duda, el reinado de Fernando VI, durante el cual se construyeron un buen número de caminos aptos para el paso de los carros y, en general, de los vehículos de cuatro ruedas³⁸. De hecho, se podría decir, siguiendo la "Memoria de la Dirección General de Obras Públicas", de 1.856 que "en

³⁶Menéndez Pidal, Gonzalo. op. cit. pág. 116.

³⁷Menéndez Pidal, op. cit. Por otra parte, como señala Pierre Vilar (citado por Gonzalo Anes, op. cit., pág. 209) "todo ritmo de reconstrucción es creador por su misma rapidez". lo cual viene a ser uno de los factores positivos de la guerra de sucesión.

³⁸Razón por la cual empezaron llamándose "caminos carreteriles" y, posterior y definitivamente, carreteras. En el "Libro de Buen Amor", el Arcipreste de Hita dice en unos versos "cambié senda por carrera/ como faz el andaluz", dejando claro el significado completamente distinto que había de darse a ambos términos (Arcipreste de Hita, "El libro de Buen Amor", Ed. Bruguera, 1.977).

realidad no han existido en España carreteras propiamente dichas ...hasta el año 1.749 en que, reinando Fernando VI, se comenzó y concluyó la de Reinosa a Santander y algunos trozos de la de Guadarrama, especialmente el paso del Puerto..."

Destacan en esta época los repertorios de caminos de Tomás M.Fernández de Mesa³⁹, y de José Matías Escribano "Itinerario español o guía de caminos", publicado en 1.758, así como dos Instrucciones para Intendentes de 1.747 y 1.749, en las cuales, entre otras normas, se contienen las que dichos funcionarios debían observar en materia de caminos: policía, protección, señalización, portazgos, etc. La de 1.749, además, restableció la Instrucción de 1.718, si bien la ampliaba en muchos aspectos⁴⁰.

3.6. La política legislativa de Carlos III. Aciertos y exageraciones

Algunas reglas para la conservación

En 1.759 fallecía Fernando VI, sucediéndole en el trono su hermano Carlos III, que llegaba a España en octubre de ese mismo año.

La "Memoria de Obras Públicas" del año 1.856, antes citada, señala que "el verdadero origen de nuestras carreteras generales y de la legislación de obras públicas

³⁹Fernández de Mesa, Tomás. "Tratado legal y político de caminos públicos y possadas". Madrid. 1.756.

⁴⁰N. R., Libro VII, tít. XXV, ley V; y Nov. Rec., Libro VII, tít. XI, ley XXIV.

en España arrancan, más bien, de 1.761..."⁴¹, es decir, de los comienzos del reinado de Carlos III. Por otra parte, el "Proyecto económico", de Bernardo Ward, si bien se terminó de escribir en torno a 1.760, y hasta el año 1.762 no se vio publicado, podría ser considerado como el origen de la programación de carreteras de Carlos III pues, lo cierto es que muchas de las ideas expuestas por Ward fueron seguidas al pie de la letra por el monarca ilustrado. Sin ir más lejos, la de construir una red radial de carreteras, significativo ejemplo del centralismo borbónico sin otra justificación fuera de esa, pues como dice Santos Madrazo "es como si la geografía y la historia ya hubieran dictado su ley, cuyos efectos económicos no se discutían"⁴².

Por otra parte, del "Memorial" escrito por Floridablanca, presentado a Carlos III en 1.789, y a Carlos IV al comienzo de su reinado, pese a su indudable carácter apologético, pueden extraerse datos interesantes sobre la construcción -y financiación- de las carreteras en su época. Ahora bien, sus desmesurados intentos por justificar la actuación del autor, en una época en la que se veía perseguido y acosado por numerosos enemigos, le hacen magnificar en demasía sus logros. Así, Moñino ofrece

⁴¹Uriol, op. cit., pág. 251.

⁴²Santos Madrazo, en Equipo Madrid, "Carlos III, Madrid y la Ilustración.", Ed. Sg. XIX, 1.988, pág. 38. Algunos autores van más allá y, en su opinión, ni tan siquiera había razones para que Madrid fuese la capital de España. Con todo, probablemente influyera también, el intento de ligar los territorios a la capital, como se hizo con Roma, que era el principio de todas las vías.

En opinión de otros autores, las razones comerciales, teniendo en cuenta la posición geográfica de Madrid, desaconsejaban por completo la elección hecha por Felipe II (Barrios, Feliciano, "Los reales consejos. El gobierno central de la Monarquía en los escritores sobre Madrid del siglo XVII, Univ. Complutense, Madrid, 1.988, pág. 42, nota 60, citando a Cepeda Adán). El mismo autor, Cepeda, dice que las razones que movieron a Felipe II a efectuar esta elección obedecerían a la idea de crear "una capital de Estado sin grandes símbolos culturales o religiosos, sin Universidad ni Obispado": en este aspecto, Madrid "fue una capital política a palo seco que vivió por y para la administración" (ibidem, pág. 42). En el mismo sentido, cita el profesor Barrios a Luis Jordana de Pozas, para quien, entre las circunstancias favorables a la elección de Madrid como capital, estaría la de instalar una burocracia en pleno desarrollo, para lo cual Toledo no parecía reunir las condiciones necesarias (ibidem, pág. 42, nota 59).

En cualquier caso, el cambio en la estructura de nuestra red de caminos fue un hecho a partir de Carlos III, pasándose del sistema rectangular romano, impuesta por las condiciones geográficas naturales y por las necesidades de conquista, a la retícula radial fiel reflejo de la centralizada organización estatal (Fernández Casado, Carlos, "Breve historia de las obras públicas", Ed. Dossat, Madrid, 1.950, pág. 80).

cifras exageradas e incontrastables "...insertas en una confusión de lo que son caminos habilitados, explanados o pavimentados. Como prueba de sus dislates dirá que en los primeros veinte años del reinado de Carlos III sólo se ejecutaron 127 Km., mientras que en sólo cuatro años, de 1.788 a 1.792 -ya con Carlos IV- se hicieron 2.006 Km. De aceptar tales guarismos, el reinado de Carlos III saldría mal parado, hinchado el de Carlos IV y únicamente Moñino quedaría como un genial superintendente de caminos"⁴³.

Hechas las anteriores matizaciones, justo es decir, no obstante, que es en el período que ahora tratamos en el que se hicieron, como ya se ha dicho, importantes logros en el terreno de las obras públicas. Así, aparte del Real Decreto de 1.761, que más adelante analizaremos en profundidad, destaca el Real Decreto de 8 de octubre de 1.778, por el cual se agrega la Superintendencia General de caminos y posadas a la de correos y postas, facultando al Superintendente -Floridablanca en ese momento- para nombrar subdelegados, facultativos y dependientes, al objeto de dar las instrucciones generales y particulares sobre caminos, y sobre su conservación, concediéndole también amplia libertad en el manejo de los fondos⁴⁴.

Esta disposición, junto con el "Plan general de carreteras", a ejecutar por el Real Decreto de 1.761, vienen a ser, como dice Uriol⁴⁵ "dos de los pilares de la

⁴³Madrazo, op. cit., pág. 31.

⁴⁴Novísima Recopilación, libro VII, título XXXV, ley VII.

⁴⁵Uriol Salcedo, op. cit., pág. 264.

política de carreteras del siglo XVIII". Así, hasta la promulgación del Real Decreto de 1.778, se daba la circunstancia de que la construcción de puentes dependía del Consejo de Castilla mientras que la de caminos lo hacía de la Superintendencia de los mismos, con el resultado de que, en ocasiones, podían encontrarse puentes sin caminos y caminos sin puentes. A este respecto, no es de extrañar que Richard Ford⁴⁶ mostrara su perplejidad ante el hecho de que "en este país de anomalías, así como hay ríos sin puentes, hay puentes que no tienen ríos". Era esto a lo que el autor se refería, con notable acierto y ácido humor muy poco británico, con la denominación de "*pontes asinorum*".

Igualmente, dentro de la crítica que puede hacerse al programa de Carlos III, Ford ponía de manifiesto que la "felicidad pública", tan buscada por los ilustrados, era más aparente que otra cosa, al señalar que "algunos de los más hermosos caminos de España conducen a los reales sitios...Se tenía en cuenta la comodidad del déspota, haciendo caso omiso a la de sus súbditos... Mientras él corría rápidamente al trote de un hermoso tronco, por un camino tan firme y llano como una bolera, hacia una residencia de verano, la comunicación entre Madrid y Toledo... es una vereda con una cuarta de barro en invierno y una nube de polvo en verano...El camino está lo mismo que se construyó si no antes de Adán, por lo menos antes de Mc Adam...", aludiendo humorísticamente al ingeniero escocés inventor de un sistema de pavimentación de caminos que lleva su nombre⁴⁷.

⁴⁶Ford, op. cit., pág. 37.

⁴⁷Ford, Richard, op. cit., pág. 58.

Finalmente, la otra gran crítica al programa de caminos proviene de un notable ilustrado: Jovellanos, quien, en su "Informe de la Ley Agraria", publicado por primera vez en 1.795, arremete contra el plan adoptado para la construcción de aquellos. Pensaba Jovellanos que se debían primar los caminos interiores de cada provincia sobre los exteriores, pues el orden establecido por el Real Decreto de 1.761 no tenía en cuenta que *"una utilidad más recomendable y segura indicaba otro orden enteramente inverso: que era primero restablecer el cultivo interior de cada provincia y por consiguiente de todo el reino... siendo inútiles estas grandes comunicaciones mientras los infelices colonos no podían penetrar de pueblo a pueblo ni de mercado a mercado, sino a costa de apurar su paciencia y las fuerzas de sus ganados, o al riesgo de perder en un atolladero el fruto de su sudor y la esperanza de su subsistencia...."*⁴⁸

En definitiva, dado que los costes que originaba la construcción completa de los caminos eran muy superiores a los fondos de que se disponía para la misma, las carreteras no llegaron a concluirse, de manera que en la que fecha en que escribió Jovellanos -1.794- ninguno de los caminos inicialmente pensados estaba construido siquiera en su mitad. Puede decirse que "el proyecto centralizador no fue rentable en su ejecución, entre otras cosas porque, al no atenderse al trazado o reparación de los caminos secundarios, no se garantizaba la comercialización óptima de los excedentes

⁴⁸Jovellanos, "Informe sobre la Ley Agraria". Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1.971, epígrafes 388 y 389, págs. 262 y 262. Se trata de la parte dedicada a la "Tercera clase de estorbos físicos o derivados de la naturaleza", en cuyo apartado segundo aparece el de la "Falta de comunicaciones".

agrícolas, ya que estos deberían afluir a las vías principales por medio de los caminos interiores de las provincias"⁴⁹.

Por último, otra novedad legislativa que introdujeron los ilustrados, la constituyen las "Reglas que deben observarse para la conservación de los caminos generales"⁵⁰, que tuvieron gran importancia a la hora de evitar la devastación de los caminos por el efecto del paso de viajeros, carros, etc. Entre estas reglas cabe citar la obligación de usar en los caminos "carros con rueda de llanta ancha...y sin clavos prominentes; que los carros de llanta estrecha y clavos prominentes paguen doble portazgo por los daños, y donde no haya portazgo se establezca, invirtiendo su producto en los reparos del camino; prohibición de arrastrar maderas por dichos caminos, aunque sea para construir bajeles de la Real Armada..."

3.7. El Real Decreto de 10 de junio de 1.761: el Plan General de Carreteras

Ya hemos dicho que el Real Decreto de 1.761, junto con el de 1.778, que reunió la Superintendencia de caminos, canales y posadas con la de Correos, fueron los dos pilares de la política de carreteras del siglo XVIII⁵¹. Además, el de 1.761, "expedido para hacer Caminos rectos, y sólidos en España, que faciliten el Comercio

⁴⁹Anes. Gonzalo. "Historia de España Alfaguara IV". Alianza Editorial. 1.975. pág. 224.

⁵⁰Nov. Rec. . L.VII. tit. XXXV. ley VI. Vid. también Menéndez Pidal. "La España del Siglo XIII". op. cit.. págs. 207 y 208.

⁵¹Nov. Rec. . L.VII. Tit. XXXV. ley VII.

de unas Provincias á otras, dando principio por los de Andalucía, Cathaluña, Galicia y Valencia", fue ampliado posteriormente por un "Real Reglamento, é Instruccion, que S.M. quiere se observe en la Obra de Caminos, que se dignó mandar executar por Real Decreto de diez de junio de este año"⁵².

El Decreto de 1.761 está imbuido de las ideas del "Proyecto económico" de Ward, por lo que, consecuentemente, señalaba que "uno de los estorbos capitales de la felicidad pública de estos mis Reinos es el mal estado en que se hallan sus caminos por la suma dificultad y aún imposibilidad de usarlos en todos los tiempos del año, para conducir con facilidad los frutos y géneros que sobran en unas provincias, a otras que están necesitadas de ellos...pues sobre pagar unos crecidos portes los interesados en las cargas, experimentan los conductores muchas fatigas que perjudican y embarazan notablemente la frecuencia y multiplicación de los transportes..." No obstante, esta disposición sólo contempla la construcción de cuatro caminos principales, y no los seis que menciona Ward.

También estableció el Decreto el cobro del impuesto de dos reales de vellón por fanega de sal, cuya recaudación se iniciaría desde primeros de julio y sería por un plazo de diez años, si bien hubo bastantes prórrogas. Asimismo, se nombraba al Marqués de Squilace Superintendente General de Caminos y encargado tanto de dirigir las obras, como de cobrar el expresado sobreprecio sobre la sal⁵³ y, finalmente,

⁵²AHN. Col. Reales Cédulas, Estado, 4900, nº 15; íd. Consejos, 1518, nº 10, respectivamente.

⁵³Lo cual, en la práctica, vino a significar que el ramo de las Obras Públicas se unía al de Hacienda.

ordenaba se consignaran cien mil reales mensuales para el camino de Andalucía -por el que se había de comenzar⁵⁴-, otros cien mil para el de Cataluña y, finalmente, cincuenta mil para el de Galicia, costeándose el de Valencia con el sobrante del ocho por ciento que se cobraba en dicha ciudad, después de pagada la cuota de su contribución, impuesto del que hablaremos más adelante.

Como dice el profesor Menéndez, nunca hasta ese momento "había hecho el Estado otra cosa que adoptar un tímido papel en lo relativo a las infraestructuras de transporte. Esta novedosa postura activa es, por tanto, probablemente la primera virtud que deja ver el Real Decreto de 10 de junio de 1.761". De la veracidad de tal afirmación es buena prueba el hecho de que las disposiciones legales características de la Edad Media se limitaban a poner multas a quienes "embargasen" los caminos; o, incluso, las de épocas más recientes, a hacer recaer la obligación de construir y, por supuesto, conservar, sobre los pueblos afectados por los caminos.

En cuanto a los objetivos del Decreto, los marcaba la necesidad de construir "sólidamente todos los caminos...comenzando por los principales desde la Corte a las Provincias..., y que concluidos estos se vayan executando todos los demás..." No obstante, como más atrás se dejó apuntado, no había ningún motivo especial para que fuera Madrid el obligatorio punto de partida de la red de carreteras. En relación con tan peculiar orden dice el profesor Menéndez que se hicieron prevalecer sobre los

⁵⁴No es de extrañar, pues pasaba por el Real Sitio de Aranjuez, uno de los favoritos que Carlos III tenía para practicar la caza.

intereses económicos -ágil movimiento del comercio interior- los meramente políticos, centrados en la fácil y rápida comunicación de la Corte, de la que emanaba el poder central. con las provincias periféricas, que dejaban de ser núcleos de decisión para convertirse, simple y llanamente, en intérpretes de decisiones⁵⁵. Se trataría, pues, de una típica decisión centralista, que no puede extrañar desde el momento en que un Borbón, heredero de toda la tradición francesa, inauguró dinastía sentándose en el trono de España.

Es nota destacable la arbitrariedad que manifestaba el Decreto en cuanto a la consignación de fondos destinados a la construcción de los caminos; no sólo porque en el caso de Valencia se obligase a la ciudad a contribuir dos veces para llevar a término las obras de su camino -con el sobrante del 8%, y con el recién creado impuesto de la sal-, sino también por las cantidades que se asignaron, en sí mismas consideradas, ya que, aparte de no haber ninguna razón aparente para que a cada uno de los cuatro se les atribuyera cantidades distintas, teniendo en cuenta que el kilómetro de camino venía a costar más de cien mil reales, las consignaciones resultaban, a todas luces, insuficientes⁵⁶. Tan es así que, por ejemplo, para el camino de Galicia, pronto hubo de aprobarse el impuesto de un real más, a añadir a los dos que ya existían⁵⁷, por no mencionar el hecho de que fueron bastante habituales los desvíos de fondos

⁵⁵Menéndez, op. cit., pág. 75.

⁵⁶Menéndez, op. cit., pág. 83. Habla también este mismo autor del *raquitismo presupuestario* que, junto a otros factores, hizo imposible desarrollar un auténtico plan de ejecución de caminos, pues debido a ello se omitieron no sólo los caminos transversales, sino que también se hizo imposible la propia finalización de los cuatro grandes caminos previstos en el Real Decreto de 1.761 (Menéndez, op. cit., pág. 76).

⁵⁷AGS. SSH. 913.

de unos caminos a otros, con el consiguiente desbarajuste contable, como tendremos ocasión de ver.

Además, tampoco se siguió en esto, por más que el programa de Carlos III haya sido llamado por algunos "Plan Ward", el "Proyecto Económico" del autor del mismo nombre pues, en cuanto a la financiación, Ward abogaba por que el primer desembolso lo hiciera el Rey, siendo de cuenta de los pueblos que disfrutasen de sus beneficios únicamente el mantenimiento. Esta idea ya había sido puesta en práctica con anterioridad; concretamente el camino de Guadarrama -desde el pueblo del mismo nombre hasta El Espinar- o el de Reinosa a Santander, ambos de la época de Fernando VI, fueron financiados mediante el cobro de portazgos, partiendo, pues, el desembolso inicial de los fondos preexistentes en las arcas reales, sin crear para las obras de caminos ningún impuesto especial.

Con todo, justo es decir que las dos obras referidas fueron de mucha menos envergadura que el plan de Carlos III, pero de enorme trascendencia, pues en el caso del camino de Santander, al poner en comunicación dicha ciudad con Burgos, el comercio se facilitaba dentro de la provincia de Castilla, impidiendo el paso de las lanas hacia Bilbao, a la sazón exenta de impuestos, con lo que la hacienda se aseguraba los derechos de exportación⁵⁸. En el caso del puerto de Guadarrama, la

⁵⁸Según Patiño, los quebrantos al fisco originados por el obligatorio paso por Bilbao suponían más de 500.000 escudos al año (Uriol Salcedo, op. cit., pág. 235). Como señala Gonzalo Anes, la política uniformadora del gobierno, tendió "a favorecer y desarrollar las relaciones entre la meseta y Santander, aunque fuese a costa de perjudicar los intereses mercantiles y navieros de Bilbao", para lo cual "era imprescindible establecer una línea de comunicación segura y cómoda entre Castilla y Santander" (Anes, Gonzalo, op. cit., pág. 222). La apertura del camino de Reinosa a Santander supuso que Santander dejara de tener "comunicación con provincia segura de la Península más que por mar" (Anes, Gonzalo, op. cit., pág. 223).

trascendencia económica era, igualmente, notable pues facilitó enormemente la conducción a Madrid de los granos de Castilla la Vieja, al permitir dicha conducción en carros⁵⁹.

De hecho, el Real Decreto de 1.761 establecía: "...que su producto (se refiere al sobreprecio de la sal) se aplique a la construcción de los referidos caminos, reservando a tiempo oportuno a los mismos fines los medios que se fueran ofreciendo, sin gravamen público..."; lo cual parece dar a entender que había mucha prisa por comenzar y, consecuentemente, una muy urgente necesidad de allegar recursos a la Hacienda de manera rápida y efectiva, toda vez que, por más que se preveía que no fueran los súbditos quienes financiaran el magno proyecto, la realidad es que ocurrió todo lo contrario, y fue mediante los impuestos pagados por aquéllos como se costearon las obras. Considerando, en fin, que las consignaciones eran escasas desde el principio, "la hipotética bondad del Plan Esquilache es indefendible"⁶⁰.

En cuanto al Reglamento o Instrucción que desarrolló el Decreto, baste decir, por ahora, que organizaba y reglaba, hasta en el más mínimo detalle, todo cuanto debía observarse referente a la construcción de caminos, otorgando amplia intervención al Estado a través de innumerables funcionarios.

La construcción de este camino enlazaba con otra obra de capital importancia: el canal de Campos (o canal de Castilla), cuya construcción habría de permitir la salida por Santander de los excedentes de cereales de la tierra de Campos. Las obras de este canal se iniciaron en 1.751, pero en 1.791 tan sólo se había concluido el actual ramal Norte (Añes, Gonzalo, op. cit., pág. 227).

⁵⁹Uriol, op. cit., pág. 237.

⁶⁰Menéndez, op.cit., pág. 84.

3.8. Análisis comparativo de la situación francesa

Durante los siglos XIV y XV, las obras públicas en Francia se financiaron del mismo modo que en España, es decir, mediante *peajes* -portazgos, pontazgos...- y otros tributos locales, mientras que el papel del Estado se centraba en vigilar el manejo de los fondos públicos. A comienzos del siglo XVI se encargó a los Tesoreros generales la vigilancia de todos los "caminos, calzadas, puentes, puertos y passages", con lo que, a partir del reinado de Luis XII, tuvieron dichos funcionarios una doble misión de vigilancia y recaudación⁶¹.

En España, esto no ocurrirá, *mutatis mutandis*, hasta la promulgación de la Ordenanza General de Correos, Postas, Caminos y Posadas, de 8 de junio de 1.794⁶², la cual, como un avance importante, instauró la autonomía, atribuyéndole un elevado número de atribuciones, al Superintendente General de Caminos y Posadas: "12. La observancia de las instrucciones que están dadas sobre este asunto de caminos y posadas, su variación y derogación, y la decisión de competencias, penderá de su prudente arbitrio...", estableciéndose también que quedaban a sus órdenes cualesquiera tipo de impuestos y caudales destinados tanto a la conservación como a la construcción de los caminos⁶³. Es decir, que dos siglos después con respecto a

⁶¹Alzola y Minondo. *op.cit.*. pág. 193.

⁶²Esta Ordenanza fue promulgada siendo Godoy Primer Secretario de Estado, si bien la reforma fue promovida por el Conde de Aranda. Superintendente de Correos, como Primer Secretario de Estado. Supuso, en la práctica, la integración del servicio de Caminos en el de Correos y Postas, la aplicación a aquél de las normas de éste y la ratificación de la autonomía del Superintendente en la utilización de los créditos de caminos, respecto a la Secretaría de Hacienda.

⁶³N.R.. Libro VII. tít. XXXV. ley VIII.

Francia, se empiezan a adoptar en España disposiciones que, al menos a los franceses, les dieron excelentes resultados⁶⁴.

Por otra parte, los monarcas franceses de finales del siglo XV y del XVI, prestaron especial atención al desarrollo de la industria y del comercio, cosa que no ocurría en España, donde los reyes estaban más preocupados -y ocupados- en las guerras de conquista y religión. Además, la monarquía francesa ya empezaba, si bien tímidamente, a ayudar en la financiación de la ejecución de las obras públicas, mientras que en España, sólo a título personal, los monarcas contribuían a la conservación y construcción de Iglesias y obras similares. De hecho, la Corona de Castilla no construía obras públicas, sino que dejaba la ejecución de las mismas en manos de los pueblos, siendo la figura del Corregidor el intermediario entre éstos y el Real Consejo. Únicamente los territorios forales, como las Provincias Vascongadas, Navarra y el Principado de Cataluña, tenían autoridad propia para unir las voluntades de los municipios⁶⁵.

Es en el siglo XVI, precisamente, pese a lo agitado de la época, tan plagada de revueltas, cuando se emprendió la construcción del camino París-Orleans. Para la realización de esta obra se impuso la obligación a los propietarios de ceder gratuitamente las tierras que fuesen necesarias, junto con otras servidumbres, como

⁶⁴Así, la industria y el comercio franceses experimentaron un auge importante a partir del siglo XVI y hasta el XVIII, y a ello no pudo ser ajeno la existencia de una buena infraestructura de transporte.

⁶⁵Alzola, op. cit., pág. 257. Dice el autor que, a pesar de la autonomía de los territorios forales, el Gobierno entorpecía su labor con mucha frecuencia, como cuando las Corporaciones de Vizcaya solicitaron permiso para construir un camino carretero de Castilla por la Peña de Orduña, en tiempos de Carlos I, permiso que fue denegado, para, durante el reinado de Carlos II reiterarse la orden de suspensión (ibidem, pág. 258).

la extracción de tierras y materiales, si bien la conservación siempre se hizo a expensas del Rey, salvo en los lugares en donde había establecido peaje o barcaje⁶⁶. Teniendo en cuenta, por otro lado, que en Francia se usaba -y abusaba- de la *corvée* o prestación personal, desde antiguo, tenían los franceses buena materia prima para empezar la construcción de sus caminos. Las servidumbres que acabamos de citar, hubieran sido impensables en Castilla, donde los monarcas no fueron, ni pudieron ser nunca, tan absolutistas⁶⁷.

Siguiendo con Francia, reinando Enrique IV -siglos XVI-XVII- se elaboró una relación acerca del estado de todos los puentes y portazgos⁶⁸, creando también este monarca el cargo de "Grand Voyer", equivalente a nuestro, mucho más tardío, Intendente General de Caminos. El primero que ocupó el cargo fue el Duque de Sully, una de cuyas primeras medidas fue, precisamente, ordenar la relación precitada. En resumen, se hace ya tempranamente visible que, el desfase entre ambos países, España

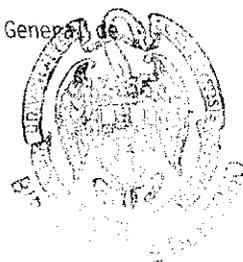
⁶⁶Alzola, op. cit., págs. 194 y ss.

⁶⁷Recuérdense citas históricas como "cada uno de nosotros igual a Vos, y todos juntos más que Vos", de la nobleza al Rey. En igual sentido recoge el Duque de Saint Simon en sus "Memorias", la tradición del juramento de los fueros en Aragón, al hilo del que hubo de hacer Felipe V a su llegada a España, ante el Justicia Mayor. Según este autor, la fórmula incluía "todos nosotros, que somos iguales que Vos..." (Duque de Saint Simon, "Memorias", Ed. Bruguera, 1.981, pág. 76).

Juan Beneyto Pérez, recoge en sus "Textos políticos españoles de la Baja Edad Media" (Instituto de estudios políticos, Madrid, 1.944), una disposición de Juan I de Castilla, dada en las Cortes de Briviesca del año 1.387, por la que el monarca ordena que "porque nuestra voluntad es que la justicia florezca e las cosas que contra ella podiessen venir non ayan poder de la contrariar, establescemos que si en nuestras cartas mandáremos alguna cosa que sea contra ley, fuero o derecho, que la tal carta sea obedescida e non cumplida" (pág. 35). El mismo rey, en Burgos, año 1.379, ante la queja de que "algunos omes de nuestros sennorios ganan cartas para desatar los ordenamientos que nos fecimos en las cortes e ayuntamientos por servicio de Dios e nuestro; e mandásemos que tales cartas sean obedecidas e non cumplidas..." (pág. 299).

Varios siglos más tarde, encontramos el mismo sentimiento del "primus inter pares" en Inglaterra, poco antes de la ascensión al poder de Oliver Cromwell, cuando, en una tormentosa sesión parlamentaria, el rey manifestaba a los presentes que no los amenazaba "porque yo no amenazo a mis iguales" ("Grandes misterios históricos del pasado. La ascensión de Cromwell", Ed. de Crémille, Genève, 1.971, pág. 16).

⁶⁸En España no se hizo nada semejante hasta finales del siglo XVIII, mediante el "Expediente General de portazgos" y, además, con escaso éxito, como en su momento veremos.



y Francia, era claramente favorable al segundo, pues, como dice Alzola, "allí ya se habían echado los cimientos de la organización técnica que aquí faltaba"⁶⁹.

En el año 1.600 se creó el presupuesto de "Ponts et chaussées", que venía a ser el conjunto de consignaciones anuales del Tesoro Real, destinadas a la construcción y conservación de los caminos. Recuérdese que, hasta entonces, tales obras las costeaban los pueblos interesados, y siempre con el producto de peajes y demás arbitrios especiales. Vuelve a hacerse notorio el desfase español, que no modificó su idéntica situación hasta el año 1.761, concretamente mediante la promulgación del Real Decreto de 8 de junio.

El cargo de Grand Voyer se suprimió al debilitarse el poder real, debido a las revueltas políticas ocurridas en el siglo XVII, volviendo a restablecerse bajo el reinado de Luis XIII, en 1.645. Colbert, ministro de finanzas, creó en su ministerio el cargo de "Commissaire des ponts et chaussées", con labores de vigilancia y cierto grado de intervención en la ejecución de las obras necesarias. Hacía notar Colbert que "de la facilidad de los caminos depende el fomento del comercio y del bien público..."⁷⁰; observación ésta que no encontraremos en España, al menos llevada a la práctica, hasta el siglo XVIII, exceptuando la época romana, aunque, entonces, no se hablaba de la *re publica*. Con todo, no podemos olvidar que fue Colbert el artífice de la

⁶⁹Alzola, op., cit. 195.

⁷⁰Alzola, op. cit., pág. 256. Colbert fue Ministro de Finanzas de Luis XIV, y a él se debe uno de los períodos más esplendorosos del comercio francés. De hecho, implantó el sistema denominado *colbertismo*, equivalente a nuestro *mercantilismo* que, primando las exportaciones sobre las importaciones, y evitando, en consecuencia, la salida de moneda francesa al extranjero, obtuvo excelentes resultados.

doctrina económica conocida como *mercantilismo*, con lo que su obsesión por el comercio, y consiguiente preocupación por los caminos, viene a ser el efecto natural de toda su teoría.

Otro avance que presenta la Francia del siglo XVII lo constituye la organización de su Cuerpo de Ingenieros, algunos de los cuales procedían del ejército, pero no todos, teniendo cada provincia su ingeniero adscrito, en comunicación directa con Colbert. De este tema hablaremos más detenidamente en el apartado correspondiente.

En conclusión puede decirse que, al finalizar el reinado de Luis XIV había construidas 492.000 toesas, o lo que es igual, 959 Km. de carreteras adoquinadas, con 292 puentes; 24.000 en toda la red del Estado al finalizar 1.787; y, según Pierre Larouse, la extensión de carreteras de todas clases existente en 1.789, era de 40.000 Km., mientras que en España habría finalizado el siglo XVIII con unos 1.734 km. concluidos, dentro de la red nacional de carreteras⁷¹. Justo es volver a repetir que en Francia se utilizó -y muy profusamente- la *corvée*⁷²; pero es evidente que no pudo ser

⁷¹Alzola, op. cit., pág. 319.

⁷²Galbraith dice que hubo un *intendant* (administrador provincial), de Luis XVI, economista de prestigio, llamado Anne Jacques Turgot que planeó una reforma económica la cual, junto con la supresión de monopolios y sinecuras, intentó terminar con la *corvée*, lo que le granjeó numerosas enemistades por la cantidad de intereses creados que existían en torno a ella, e incluso la propia María Antonieta; claro que Turgot también quiso eliminar numerosos privilegios, como el arancel del trigo. Galbraith describe la *corvée* como un impuesto que se pagaba a la aristocracia y a los señores feudales, consistente en esfuerzo físico (Galbraith, J. Kenneth, "Historia de la economía", Ed. Ariel, 1.989, pág 59 y ss.)

En España, lo más parecido a la *corvée* fue el empleo de las "sextaferias" o "sextafeiras" en Galicia, que consistían en dedicar un día a la semana a la construcción, reparación y conservación de caminos, aportando los particulares sus propios bienes. (Santos Madrazo, "El sistema de transportes en España, 1.750-1.850", 1.984, pág. 340; también Nárdiz, Carlos, en "El territorio y los caminos en Galicia", 1.992, pág. 210, menciona las *sextafeiras* como una prestación personal del tipo citado). A esas mismas sextaferias se refiere Jovellanos, cuando en su célebre "Informe sobre la Ley Agraria" menciona el hecho de que en Asturias se empleaba un día a la semana en la ejecución de determinadas obras, en referencia a caminos de uso común, como los que iban a la iglesia, al mercado, al monte o al río, por ejemplo, día que se conocía con el nombre de

ésa la única causa del desarrollo de sus carreteras, por lo que pensamos que tuvo mucho que ver en la falta de modernización de nuestro país, la desidia y oscurantismo de buena parte de nuestros gobernantes, con lo que, si en épocas de auge, con la conquista de América recién iniciada, cuando en los dominios españoles "no se ponía el Sol", no se primó la ejecución de obras públicas sobre cualesquiera otros intereses, malamente se iba a hacer así en tiempo de decadencia.

- **La *corvée***

Dada la importancia que este *tributo* tuvo en el desarrollo de las obras de infraestructura, consideramos conveniente dedicarle un pequeño apartado, a fin de aclarar sus orígenes. Partiendo de la indudable base de que la *corvée* francesa tiene su antecedente más remoto en el concepto del *munus* romano, por cuanto que ambos términos tienen el sentido de prestación personal, hay que definir, en primer lugar, los distintos tipos de *munus* que conoció el Derecho Romano. En este sentido, el profesor Iglesias empieza por remitir de *munus* a *donum*, en donde diferencia ambos conceptos por cuanto que el primero es "carga", en el sentido de obligatoriedad por ley,

sostaferia o *sestaferia* "acaso por haber sido en lo antiguo el viernes de cada uno". Continúa Jovellanos diciendo que contribuían todos los vecinos de la feligresía para ejecutar las reparaciones necesarias en los caminos, pero que el sistema, en su conjunto, no era bueno por cuanto se cometían muchos abusos como la falta de asistencia de los propietarios no residentes y de los eclesiásticos residentes (Jovellanos, op. cit., pág. 281).

Por otro lado, cita también Madrazo otro tipo de esta clase de prestaciones, como las *zofras* o las *peonadas*, traducidas todas ellas en una "mano de obra abundante y gratuita, aportada por aquellas personas que debían también suministrar, sin recompensa, sus animales y carrros. Las quejas, con tonos a veces desesperados, serán una constante en braceros y labradores de Extremadura, Galicia, Asturias, Aragón..." (Madrazo, op. cit., pág. 341). Igual es el sentido que tenían las *sernas* (obligación de cultivar las tierras del señor), o las *angarias*, *parangarias* y *kamelasías* del Derecho Romano.

costumbre o imperio, mientras que el segundo, "donativo", es entregado sin obligación moral o legal⁷³.

Una vez sentado esto, podemos distinguir entre dos tipos de *munera*: las *munera civilia*, o cargas municipales, y las *munera publica*, o cargas públicas. Dentro de las primeras, nos encontramos con:

a) *Munera mixta*, o cargas mixtas⁷⁴, consistentes, como su propio nombre indica, en una mezcla de tributo y trabajo físico. Es el que desempeñan, por ejemplo, los "decaproti" e "icosaproti", consistente en exigir determinados impuestos, realizando, a la vez, un esfuerzo físico.

b) *Munera patrimoniales*, es decir, cargas patrimoniales⁷⁵, que son "las que se desempeñan con merma del patrimonio y perjuicio material del que las cumple".

c) *Munera personalia*, o cargas personales municipales⁷⁶, de las que no se ofrece definición, sino ejemplos. Así, son cargas personales, las consistentes en ser nombrado síndico, ejecutar el encargo de realizar el

⁷³Iglesias Redondo, Juan "Repertorio bilingüe de definiciones, reglas y máximas jurídicas romanas", Ed. Civitas. 1.986. Ambas definiciones se encuentran en el Digesto. 50, 60, 214.

⁷⁴Digesto. 50. 4. 18. 26.

⁷⁵D. 50. 4. 18. 18.

⁷⁶D. 50. 4. 1. 2.

censo y cobrar los impuestos, el hacer de escribano, la prestación de camellos, la administración de provisiones y servicios similares, de precios públicos, de la compra de trigo, de la conducción del agua, del suministro de caballos para los juegos del circo, de la reparación de las vías públicas, del depósito del trigo, de las calefacciones de las termas, de la distribución del aprovisionamiento, y de cualesquiera otras administraciones similares a éstas.

El mismo profesor Iglesias, en otra de sus obras⁷⁷, aclara más aún la definición de las *munera personalia*, apoyándose, como siempre, en textos del Digesto⁷⁸, e indica que, como regla general, la carga personal consiste en un esfuerzo físico, mientras que la patrimonial exige un gasto. Como ejemplos de cargas personales, se citan la tutela, la curatela, así como la administración de los libros de cuentas municipales.

En cuanto al segundo tipo de *munus* citado, es decir, los *munera publica*, en ambas obras del mencionado profesor Iglesias, se nos remite al Digesto⁷⁹, en donde se define la *munus publicum* como "el deber de un particular en virtud del cual, y por imperio del magistrado, ha de llevar el mayor bienestar posible a todos y cada uno de los ciudadanos y su ciudad". Tal vez porque el autor es consciente de lo difuso de esta

⁷⁷Iglesias Redondo, Juan, "Cuerpo de las definiciones contenidas en el Digesto de Justiniano", Universidad Complutense, 1.981.

⁷⁸D. 50.4.1.3. y 50.4.18.1.

⁷⁹D. 50.16.239.3

definición, añade una nota remitiendo a la voz *honor municipalis* que, no obstante, tampoco lo aclara mucho. En este sentido, tras definir lo que es un "cargo municipal", se dice que las cargas públicas "son las que soportamos en la administración de los asuntos públicos con gastos y sin títulos de dignidad".

Etimológicamente, el "Nouveau Dictionnaire Etymologique et historique"⁸⁰, deriva *corvée* del latín *corrogata -opera-* y dice que se trata de "travail en participation, d'abord sollicité (du lat. corrogare, inviter ensemble), puis imposé à l'époque féodale". Es decir, trabajo en común, primero voluntario y luego obligatorio en la época feudal. Señala también este diccionario que, tras la abolición de la *corvée* feudal, el 4 de agosto de 1.789, adquirió el significado de "tâche pénible", que podríamos traducir como "trabajo forzado". Por último, a partir del año 1.835, adquirió el significado militar de trabajo de corta duración

Por su parte, el "Dictionnaire alphabétique et analogique de la Langue Française"⁸¹, sitúa el origen de la palabra *corvée* en el siglo XII, derivándolo también del latín *corrogata*, y cuyo significado es "services ou redevances payées par les vassaux au seigneur", es decir, "trabajo o canon pagado por los vasallos al señor" y, muy especialmente, trabajo de *entretenimiento* -o sea, de mantenimiento o conservación- de los caminos. Según esta acepción parece pues, posible, que la *corvée*

⁸⁰Nouveau Dictionnaire Etymologique et historique, par Albert Danzat, Jean Dubois, Henri Mittérand. Ed. Larousse, 1.971.

⁸¹Dictionnaire alphabétique et analogique de la Langue Française", Paul Robert, Société du Nouveau Littré Le Robert, Tome I, Paris, 1.966.

consistiera no únicamente en la ejecución física o, si se prefiere, material de un determinado trabajo, sino también que pudiera efectuarse mediante un pago en dinero.

Para Lepointe, autor citado en este diccionario, se distinguen dos tipos de *corvée*: la "*particulière ou seigneuriale*", referida a los siervos y villanos en beneficio del señor; y la "*corvée publique ou royale*" debida al soberano. Esta última consiste, según el mismo autor, en una obligación "*pour les roturiers -corvée personnelle- ou les propriétaires de terres roturières -corvée réelle- de fournir leur travail pour l'exécution de certains travaux publics, spécialement les chemins*"; es decir, que de los dos tipos de *corvée* existentes- la señorial y la pública o real-, la segunda se dividía en personal, referida a los plebeyos, y real, que es la que a nosotros nos interesa, referida a los propietarios de *tierras plebeyas* (sic), que prestaban su trabajo físico para ejecutar ciertas obras públicas, especialmente caminos.

Una vez vistos los antecedentes jurídicos y etimológicos de la *corvée*, estamos más cerca de descifrar el verdadero carácter que dicha carga tenía, pues si, por definición, era una prestación de carácter personal, únicamente podría consistir en la ejecución de cualquier trabajo físico, a realizar por los propios ciudadanos. Queda excluida, pues, la posibilidad de que la *corvée* incluyera también pago material de cualquier tipo, bien en moneda, bien en especie. En cualquier caso, su utilización en Francia para la ejecución de obras públicas, tuvo que ser enormemente beneficiosa.

3.9. Crítica al programa de Carlos III

Ya hemos apuntado que los logros del reinado de Carlos III no fueron ni tantos ni tan grandes, al menos en cuanto a caminos se refiere, quedándose en este aspecto las conquistas carloterceristas en un proyecto inacabado, por más que Floridablanca, el conde de Fernán-Núñez y demás apologistas al uso, hayan querido convencer de lo contrario a la posteridad. Sin ir más lejos, en cuanto a extensión se refiere, resulta que, proporcionalmente, se construyó más durante los reinados de Fernando VI -en cuyos diez años de reinado se hizo un promedio de 12 Km./año- y de Carlos IV -con un promedio de 89 Km./año- que en el de Carlos III, en cuyos treinta años como monarca vinieron a ejecutarse, en total, apenas 800 Km., con lo cual, al paso que llevaba este Rey se hubiera tardado unos ciento cincuenta años en terminar las seis carreteras radiales⁸². Por otra parte, sigue diciendo Madrazo que "la ostentación y las chapuzas se pagaron caras", de manera que, si en tiempos de Fernando VI el kilómetro venía a costar unos 120.000 reales, con Carlos III, los 200 primeros kilómetros pavimentados salieron a 300.000 reales cada uno⁸³.

• El informe sobre la Ley Agraria

Con todo, la más destacable crítica, a nuestro juicio, proviene de un contemporáneo carlotercerista: Gaspar Melchor de Jovellanos. En efecto, el "Informe en el expediente de la Ley Agraria", publicado en 1.795, arremetía contra el plan adoptado para la construcción de caminos. En ese sentido, ya vimos como según el

⁸²Madrazo, Santos, en "Carlos III. Madrid y la Ilustración", pág. 30.

⁸³Santos Madrazo, op. cit., pág. 34.

citado autor, debería darse más importancia a las comunicaciones interiores que a las exteriores, una de las razones por las cuales criticaba el plan de 1.761 que, atendiendo a los grandes proyectos, dejaba sin atender las necesidades reales y diarias de los pueblos españoles⁸⁴.

No es Jovellanos el único que pensaba así, pues tenemos otros testimonios como el de Bourgoing⁸⁵, que por la misma época, concretamente en el año 1.789, señalaba en relación al comercio interior de España, que consistía principalmente en la venta de vino, aceite, cereales, lana y materiales para las fábricas, productos que eran acarreados "por el mismo conducto -mulas o asnos- lento y, por consiguiente caro"⁸⁶. Decía también que las mejores carreteras estaban en las provincias Vascongadas, pero por la sencilla razón de que tenían más autonomía que Castilla⁸⁷.

Volviendo a Jovellanos, destacaba como las más importantes vías de comunicación los caminos con preferencia sobre los canales, por ser estos más costosos; pero aducía razones más de tipo agrario que comerciales, y de ahí precisamente su idea de primar los caminos interiores sobre los demás. En definitiva, la crítica de Jovellanos pone de manifiesto, siquiera implícitamente, lo absurdo del

⁸⁴Quizá esto sea muy exagerado, pues es obvio que no siempre sería necesario construir caminos internos por escasez de comercio, tránsito, etc.

⁸⁵Citado por Richard Herr, en "España y la revolución del siglo XVIII", Aguilar, 1.988, pág. 111.

⁸⁶Esta afirmación constituye otra exageración producto del desconocimiento que, de nuestro país, tienen los extranjeros. Olvida Bourgoing, y no lo recuerda tampoco Herr, que España contaba con una importante Real Cabaña de Carreteros.

⁸⁷En efecto, como veremos más adelante, a través de sus Diputaciones, las provincias vascas pudieron financiar y construir sus propias obras públicas.

plan radial llevado a la práctica con Carlos III pues, ya desde entonces, no se veían motivos -fuera de la simple ostentación o el más puro centralismo- para convertir a Madrid en el centro de la red de carreteras.

También añadía el autor que "no se deben emprender demasiados caminos al mismo tiempo, pues darán más utilidad veinte leguas de una comunicación acabada que no ciento de muchas por acabar"⁸⁸; crítica esta en la que parecen estar de acuerdo un buen número de autores extranjeros de la época los cuales, aún a pesar de la lógica desconfianza que puedan inspirar por su condición foránea en un momento en el que España no proyectaba buena imagen en el exterior, manifestaban que "tienen ya planeados y comenzados en España más caminos y canales de los que podría hacer la nación más populosa e industrial; así de mal conocen sus propias fuerzas..."; "...los cinco o seis caminos principales que llevan a la capital no podrán a su ritmo terminarse en al menos cincuenta años, quizá ni siquiera cien, quizá nunca..."⁸⁹. Con todo Alexander Jardine, sin embargo, opinaba que ese afán desmesurado por hacer planes "excesivamente grandes y ambiciosos que, por su coste, se llevaban a cabo con dificultad y lentitud" era debido a la influencia francesa⁹⁰.

⁸⁸De hecho, tal y como lo venía diciendo Jovellanos, este era uno de los tres grandes errores del programa de caminos, junto con la falta de fondos y el haberse iniciado las carreteras generales antes de los caminos interiores (Uriol Salcedo, op. cit. pág. 309).

⁸⁹Grupo de Estudios Históricos del Departamento de Transporte de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid, "Evolución histórica de los itinerarios del Noreste en la Comunidad de Madrid", Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid, 1.991, pág. 75. (Cita tomada de Alexander Jardine, "Letters from Barbaire, France, Spain, Portugal, etc. . . . 1.788"). Para Jardine, por cierto, la manía hispana por hacer planes excesivamente grandes y ambiciosos, era de imitación francesa, lo cual, si hemos de creer a Richard Ford, era completamente cierto habida cuenta de que, en opinión de este último los españoles parecían esforzarse "en perder la impronta nacional y anular con mano suicida su mayor mérito, que es el de ser españoles; pues los atractivos primordiales de España son aquellos rasgos que la señalan con luz propia..." (Ford, Richard, en "Los curiosos impertinentes", Ed. Serbal/CSIC, 1.988, pág. 237).

⁹⁰Consol Freixa, op. cit., pág. 66.

En este aspecto, Jovellanos probablemente porque lo conocía, y *el viajero* Jardine inconscientemente, no hacían sino seguir el consejo de Castillo de Bovadilla⁹¹, quien aconsejaba que no se emprendiesen muchas obras a un tiempo, "que quien mucho emprende, poco abraça", y criticaba a quienes, en lugar de acabar lo que comenzaron sus predecesores, se dedicaban a construir cosas nuevas. La pregunta que se hace Bovadilla es, literalmente, "¿de qué sirve que el Corregidor con grande acuerdo y deliberacion comience una obra publica, util y necessaria à su ciudad, si despues de gastados muchos maravedis, se queda por acabar?", expresando, pues, la misma "*duda retórica*" que sus sucesores.

En este asunto, Bovadilla sigue la opinión de los juristas romanos, como Calistrato, quien en "De Cognitionibus" -*De las Jurisdicciones*⁹²- señalaba que el Emperador Pío resolvió por rescripto que el dinero legado para obras nuevas, debía aplicarse a la conservación de obras ya existentes, más que a comenzar otras; si bien añadía que ello siempre que la ciudad tuviera bastantes obras, y no se hallara fácilmente dinero para repararlas. Igualmente en el Corpus Iuris, concretamente en el Código⁹³, se repite la misma idea, recalcando la ilicitud de comenzar obras nuevas antes de que "con diligente empeño y actividad haya terminado las que hubiere hallado comenzadas por su antecesor -se refiere a los jueces- o por sus predecesores, ruinosas por su antigüedad o abandonadas por desidia"; justificándose la medida en

⁹¹Castillo de Bovadilla, op. cit., libro III, cap. V, 15.

⁹²Recogido en Digesto. Libro L, título X, 7.

⁹³C, VIII, XI, 22.

las alabanzas que conquistará quien así actúe por haber "pulido y terminado las que son antiguas y requieren restauración, y las que habían quedado comenzadas por otros y sin acabar"⁹⁴.

Volviendo a Jovellanos, otra de sus críticas se refiere a la financiación: en su opinión, los caminos generales deberían ser costeados por la Hacienda Real, pero no así los que "sólo presentan utilidad parcial", los cuales debieran correr por cuenta de las provincias. De hecho, tendrían que reducirse los gastos militares en beneficio de las obras públicas. Por último, no podemos resistirnos, a reseñar íntegramente el siguiente párrafo por lo que tiene de actual:

"Unos pocos ejemplos de malversación han bastado para autorizar esta desconfianza general, tan injusta como injuriosa, y sobre todo de tan triste influencia. Los Ayuntamientos no pueden invertir un solo real de las rentas concejiles; las provincias no tienen la menor intervención en las obras y empresas de sus distritos: sus caminos, sus puentes, sus obras públicas, son siempre dirigidas por instrucciones misteriosas y por comisionados extraños e independientes ¿qué estímulo, pues, se ofrece al celo de sus individuos? ¿Ni cómo se puede esperar celo público cuando se cortan todas las relaciones de afeción, de interés, de decoro, que la razón y la política misma establecen entre el todo y sus partes, entre la comunidad y sus miembros? Fiense estos encargos

⁹⁴C. VIII, XI, 22. Emperador León Augusto, año 469 d.C.

a individuos escogidos por ellas; fíeseles la distribución de los fondos que ellas mismas contribuyen y la dirección de las obras en que ellas son interesadas; fórmense juntas provinciales compuestas de propietarios, de eclesiásticos, de miembros de las sociedades económicas, y V.A. verá cómo renace el celo que parece desterrado de las provincias y que si existe, existe sólo donde, y hasta donde no ha podido penetrar esa desconfianza"⁹⁵.

Con ello se ponía de manifiesto la necesidad de vincular a la gente con la tierra como único modo de interesarla en su conservación y fomento. También se encuentran en el "Informe ..." algunas críticas sobre la excesiva anchura de los caminos y, en suma, ostentación en casi todos ellos. De hecho, mientras que en Francia la Instrucción de 1.729, dirigida a los Inspectores de Puentes y Calzadas -*Ponts et chaussées*- indicaba que en las carreteras de primer orden⁹⁶, la anchura debía de ser de 21 metros, en España una simple vía, tan secundaria como lo pueda ser la de Martorell a Barcelona, medía nada menos que 16'8 metros. Con tales excesos no es de extrañar que el coste se disparara; *a fortiori*, cuando se quisieron enmendar los errores, se incurrió en el defecto contrario, es decir, se invirtió tan poco que las obras apenas tenían consistencia. Con esto enlazamos con la "Noticia del estado actual de

⁹⁵Jovellanos, op. cit., págs. 278 y 279, epígrafe 422. Jovellanos, tan avanzado en sus ideas podría ser interpretado por estas declaraciones, salvando las distancias, como uno de los primeros teóricos de las doctrinas antimilitaristas.

⁹⁶Alzola, op. cit., pág. 315. Por carreteras de primer orden deben entenderse todas aquellas que iban a París.

los caminos y canales de España...", publicada en 1.803 por D. Agustín de Betancourt, en referencia al estado de las carreteras en el año 1.801⁹⁷.

• El "*informe Betancourt*"

Dice Betancourt, entre otras muchas cosas, que "la mayor parte de los caminos que se tienen por concluidos, están en el día intransitables", criticando los siguientes aspectos:

- El ya apuntado mal estado de las carreteras, bien desde sus inicios por la mala construcción, bien con posterioridad, por la mala conservación.
- La mala dirección técnica (trazados de carreteras por lugares absurdos, en beneficio únicamente de intereses particulares).
- La falta de sentido práctico a la hora de proyectar las dimensiones adecuadas, con el consiguiente despilfarro. Cita el caso, por ejemplo, de la carretera de Valencia, que es "camino anchísimo, y en partes tres veces más ancho de lo que debe ser un camino regular", y cuyo coste ha venido a salir a millón por legua.

⁹⁷Agustín de Betancourt, "Noticia del Estado actual de los caminos y canales de España, causas de sus atrasos y defectos, y medios de remediarlos en adelante; dada al Excmo. Sr. D. Pedro Cevallos por D. Agustín de Betancourt: año de 1.803". Revista de Obras Públicas, año 1.869, págs. 54 a 58, 68 a 71, 115-116 y 156-157

- Escasa dotación económica para las obras; lo cual, unido al despilfarro, convierte en, si no normal, sí lógico al menos, el deplorable estado de las carreteras españolas. De hecho, dice Betancourt que el único caudal fijo con el que puede contar el ramo de caminos es el producto de los portazgos -unos trescientos mil reales al año.

• **Críticas de algunos viajeros por España**

Finalmente, a título anecdótico, pero confirmando todo lo dicho por Betancourt, tenemos bastantes testimonios de viajeros extranjeros por España. Así, J. Townsend, al tratar del camino de Valencia (del que el Informe Jovellanos criticaba la excesiva anchura), escribe: "...están construyendo una nueva carretera que parecen dispuestos sea recta y llana a pesar de las irregularidades...Su ambición no conoce límites... (haciendo enormes) esfuerzos para eliminar cualquier obstáculo que les impida alcanzar la perfección absoluta..."⁹⁸ Con tales propósitos no es de extrañar el coste de cada carretera que tanto censurara Betancourt. Para Townsend, los españoles tenían auténtica obsesión por seguir la línea recta en sus caminos, lo que era rotundamente

⁹⁸Townsend, Joseph, "Viaje por España en la época de Carlos III. 1.786-1.787", Ed. Turner, 1.988, págs. 391-392.

cierto⁹⁹. Esta fijación les conducía a no ejecutar "ni un giro a a derecho ni uno a la izquierda. Si encuentran una garganta la cruzan y si una colina la cortan"¹⁰⁰.

Otro viajero, Henry Swinburne¹⁰¹, se pregunta con ironía si el ritmo que llevaba la construcción de caminos era tan lento porque el gobierno estaba trabajando "en bien de las futuras generaciones". También R. Ford, al escribir sobre los caminos reales, no puede dejar de notar que, si bien las líneas principales de los caminos peninsulares tenían un trazado perfecto, "fueron planteados con excesivo lujo en cuanto a su anchura, sostenes y, en general, en toda la ejecución"¹⁰². Este Ford es el que ya citamos como acuñador de la expresión "*pontes asinorum*", y con su testimonio no hace sino dar la razón a Betancourt el cual, a su vez, citaba como uno de los enormes dislates cometidos en tiempos de Carlos III, el de la construcción del puente de Lladoner, en un barranco seco, calificándolo, muy bondadosamente como "empresa extravagante"; o, por citar otro, el del puente sobre el Júcar, al cual, para sacarle alguna utilidad, habría que desviar el río por un nuevo cauce, aparte de realizar otras obras indispensables.

Por último, para terminar con las opiniones de los viajeros por España, hay que decir que la imagen del país que reflejaron en sus escritos fue, por lo general, bastante

⁹⁹Sin ir más lejos, recuérdese el título del Real Decreto de 1.761 expedido, textualmente, "para hacer caminos rectos...", y Fernández de Mesa, en su "Tratado...", pág. 201.

¹⁰⁰De hecho, cuando Townsend narra su viaje de vuelta a Barcelona, habla del placer que supone "viajar por buenos y caros caminos, perfectamente contruidos a través de las rocas..." (Townsend, op. cit., pág. 418)

¹⁰¹Citado por Consol Freixa, en "Los ingleses y el arte de viajar. Una visión de las ciudades españolas en el siglo XVIII". Ed. del Serba? 1.993, pág. 66.

¹⁰²Ford, Richard, op. cit., pág. 59.

negativa. En concreto para los ingleses del siglo XVIII, se trataba de un país pobre e ignorante, en el que nada había de interés; a lo que era preciso sumar, como una desventaja añadida que desaconsejaba el viaje, las dificultades del mismo, pues si los caminos eran malos, las posadas eran peores¹⁰³.

Por otra parte, dadas la nada infrecuentes críticas, a menudo exageradas, presentes en la mayoría de los libros de viajes escritos por autores ingleses, conviene tener en cuenta que, en numerosas ocasiones, estarían motivadas por la dificultad de ser imparcial cuando se viene de un país rico -Inglaterra-, en donde, además, existía un ambiente de libertad religiosa y de equilibrio político que, desde luego, no había en España. Proviendo de un país así, donde sus habitantes estaban orgullosos de su nación, sus instituciones, su poderío naval y sus colonias, era muy difícil no lanzar miradas prejuiciosas sobre el resto de las cosas: en otras palabras, "cómo no iban a estar orgullosos de la Gran Bretaña celebrada por el admirado Voltaire y respetada por el sesudo Montesquieu"¹⁰⁴.

¹⁰³Consol Freixa, op. cit., págs. 73 y ss. Por ejemplo, Henry Swinburne, que hizo una relación de las posadas que visitó, dice que de las 119 que conoció, sólo 20 merecían el calificativo de buenas, y sólo tres de excelentes, mientras que once fueron calificadas de "positivamente malas", y otras tres "recibieron consecutivamente los calificativos de sucia, muy mala y miserable".

Por su parte, Claude de Bronseval, secretario del Abad cisterciense Dom Edme de Saulieu, durante el viaje que ambos realizaron en los años 1.532-1.533, cuenta que visitó 85 posadas, de las que califica 14 de muy malas, 20 de malas, 44 de buenas y 7 de muy buenas; es decir, un 40% eran malas y un 60% buenas (Bronseval, Claude de, "Viaje por España: 1.532-1.533 (Peregrinatio Hispanica)", Editorial Centro de Estudios Ramón Areces, S.A., 1.991, pág. 25). En cuanto a la comida, las quejas de Bronseval coinciden con las del resto de viajeros de la época: no se podía obtener en las posadas, si bien la razón parecía responder al hecho de que los posaderos tenían que pagar un impuesto por los viveres (*ibidem*, pág. 26). En cuanto a los caminos, Bronseval, utiliza los adjetivos "llano, bueno y fácil" para referirse, en general, a los caminos reales, calificando de "pedregosos, embarrados, peñascosos" los de montaña (*ibidem*, pág. 22).

¹⁰⁴Consol Freixa, op. cit., pág. 145.

No fue hasta muy avanzado el siglo XVIII cuando España, rodeada de una cierta aureola de romanticismo y misterio, empieza a resultar interesante para los extranjeros; fundamentalmente porque el resto de países europeos que conformaban el "grand tour", ya estaban más que visitados, y sobre ellos se habían escrito cientos de libros. Por nuestra parte, suponemos también que a este hecho no pudo ser ajena la mejora en las vías de comunicación que comenzó a experimentarse a partir de Fernando VI. Aunque, tras todo lo visto, tanto de autores extranjeros como españoles, se podría decir que, por más que se haya querido hacer creer otra cosa, si algo proliferó y se hizo bien durante el reinado de Carlos III fueron los proyectos, no las reformas.

3.10. El camino real de Galicia

Sabemos ya que el Plan General de 1.761 establecía la creación de cuatro caminos reales: Galicia, Valencia, Cataluña y Andalucía; sabemos también que el "Proyecto económico" de Bernardo Ward preveía la construcción de seis¹⁰⁵, frente a, dicho sea de paso, los treinta y dos del muy arbitrista Fray Martín Sarmiento¹⁰⁶, amigo y discípulo del Padre Feijóo, y al indefinido "tantas carreras o caminos cuantas

¹⁰⁵Es conveniente aclarar que la obra de Ward, fue terminada de escribir en torno a 1.762, pero publicada en 1.779, es decir, con posterioridad al Plan de Carlos III, aunque, sin duda, era conocida por éste y sus ministros, aunque sólo sea porque el autor copiase, y mucho, de las obras de José de Campillo y Cossío "Nuevo sistema de gobierno económico para la América...", y "Lo que hay de más y de menos en España", escritas con anterioridad, concretamente en el año 1.743, aunque no publicada hasta después (Estudio Preliminar a la edición del Instituto de Estudios Fiscales, de Juan Luis Castellano, págs. XIX a XXIII).

¹⁰⁶"No debe aturdir el número de 32 caminos... que al principio sean 4, luego 8, después 16, y finalmente 32, según la división de los vientos en la brújula..." Padre Martín Sarmiento, "Apuntamientos para un discurso sobre la necesidad que hay en España de unos buenos caminos reales y de su pública utilidad y del modo de dirigirlos, demarcarlos, construirlos, comunicarlos, medirlos, adornarlos, abastecerlos y conservarlos", Madrid, 1.757. SHM 4-3-9-12, apuntamiento 105, pág. 18).

son las capitales", del no menos arbitrista Fernández de Mesa¹⁰⁷. Ward, con más sentido de la realidad, dentro de los seis que citaba, incluía uno de Madrid a La Coruña, y aunque el Plan de 1.761 no contemplaba dos de ellos -al menos no como prioritarios- sí mantenía el de Galicia¹⁰⁸.

¿Cuáles pudieron ser las razones? ¿Por qué se ordenó... "formar las Instrucciones correspondientes para que con la brevedad, y economía posibles se comiencen los de Andalucía, Cathaluña, Galicia...", y no a Bilbao, a San Sebastián o, incluso, a Badajoz, por poner algunos ejemplos? Téngase en cuenta que estamos hablando de "comenzar", es decir, en ningún momento se está afirmando que en la real mente de Carlos III o sus ministros no estuviera la idea de construir más caminos. De hecho, el Real Decreto de 1.761 habla de que "...sucesivamente se emprendan otros caminos..." Simplemente nos preguntamos por qué se empezó por el que se empezó.

Para poder llegar a una conclusión satisfactoria, partimos de la base de que, en el siglo XVIII, el crecimiento demográfico en Galicia fue grande, motivado seguramente por la aparición, a mediados del siglo XVII, del cultivo del maíz. Desde la segunda mitad del siglo XVIII se estancó el crecimiento produciéndose, a partir de ahí, un cierto retroceso, al que contribuyeron tanto el elevado índice de mortalidad

¹⁰⁷Fernández de Mesa, op.cit., pág. 207.

¹⁰⁸En opinión del autor España necesitaba seis caminos: de Madrid a La Coruña, a Badajoz, a Cádiz, a Alicante y a la raya de Francia, "así por la parte de Bayona como por la de Perpiñán", y algunos caminos de travesía (Ward, op. cit., pág. 75). No obstante, el Decreto de 1.761 no contemplaba ni el de Badajoz, ni el de Madrid a Francia por Bayona, que podríamos considerar incluido en el de Cataluña como el que Ward llama "de Madrid a la raya de Francia por la parte de Perpiñán".

como la inmigración. No obstante, hay que decir que estos datos demográficos se produjeron por zonas, con lo cual se puede afirmar que Galicia, en el siglo XVIII se dividía, en términos de población, en Galicia occidental -con un gran crecimiento, propiciado por la entrada del cultivo del maíz- y Galicia oriental e interior, muy poco poblada y con una fuerte tasa de mortalidad¹⁰⁹.

Por otro lado, según el catastro de Ensenada¹¹⁰, la Galicia Sur- Santiago, Orense- representa un 66'10% de la población total, y la Galicia Norte -La Coruña, Lugo-, únicamente el 33'89. Pero en 1.787, mientras que en el Sur se mantiene, con un ligero descenso, la población, "el eje La Coruña-Ferrol-Betanzos" aumenta la suya. Las razones de éste incremento podrían explicarse por la acción conjunta de varios factores, como son: el auge del puerto de La Coruña, el arsenal de El Ferrol, y la existencia en la ciudad de la Capitanía General de Galicia¹¹¹. Con todo, lo que parece un hecho incontestable es que Galicia vio aumentar su población, durante el siglo XVIII, en mayor proporción que España en su conjunto, sobre todo durante los años 1.717 a 1.749¹¹²; si bien, a partir de entonces la emigración fue bastante elevada.

¹⁰⁹García Fuentes, Manuel, "El camino de acceso a Galicia en el siglo XVIII". Excmo. Diputación Provincial de La Coruña, 1.987. págs. 12 y ss.

¹¹⁰Elaborado en el año 1.752.

¹¹¹Precisamente, el mayor Dalrymple, súbdito inglés que viajó por España en el siglo XVIII, viajó ex profeso a El Ferrol al objeto de conocer las obras de su puerto, y mostró su admiración por los cambios experimentados en una zona que, de ser un simple puerto de pescadores, había pasado a convertirse en una ciudad de enorme actividad, con una población de 30.000 habitantes en apenas veinte años (Consol Freixa, op. cit., pág. 141 y 142).

¹¹²Anes, Gonzalo, op. cit., pág. 39.

Estos datos, a través de los cuales explica García Fuentes por qué el camino real de Galicia se llevó por el norte, pese a la indudable superioridad demográfica del sur, entendemos sirven también para explicar el hecho más sencillo aún de por qué se inició el plan general de caminos comunicando Galicia y no cualquier otra región; y, de entre todas, sin duda la existencia del puerto de La Coruña, y la necesidad de facilitar el comercio hacia el interior y exterior, fue la más valorada. Sin ir más lejos, el Real Decreto de 1.761 contemplaba la necesidad de buenos caminos "para conducir con facilidad los frutos y los géneros que sobran en unas provincias, a otras que están necesitadas de ellos, introducir en las interiores los géneros extranjeros, y llevar a los Puertos para extraer a otros países los que no son precisos en estos."

Pero, si de unir Madrid -el centro en todos los sentidos- con, más o menos los cuatro puntos cardinales de la Península, se trataba y, por tanto, de buscar por el Norte una salida al exterior, cabría preguntarse por qué La Coruña, y no Bilbao, por ejemplo¹¹³; incluso, se podía haber optado por Gijón o Santander, más hacia el noreste. En este sentido, hay que tener en cuenta que, tres años después de la promulgación del plan de caminos se creó, desde La Coruña a La Habana, un servicio mensual de buques de correos, permitiendo llevar media carga de mercancía en cada viaje, tanto de ida como de vuelta. Por otra parte, a nadie se le escapaba que las Provincias Vascongadas serían, por lo general, fuente de conflictos. Por poner un ejemplo, y puesto que de comercio hablamos, hay que destacar el hecho de que

¹¹³De hecho, las Provincias Vascas tenían un índice de población más elevado, si bien, por la época que estamos tratando, eran las Juntas y Diputaciones de dichas Provincias quienes tomaron la iniciativa en cuanto a la construcción de carreteras (Aizola, op.cit., pág. 258). Pero, con todo, sí que es chocante que la secular pobreza de Galicia no actuara disuasoriamente.

I de dos legiones -la VI y la X, sustituidas por la VII, *Gemina*-, circunstancia que supuso uno de los principales motivos de la proliferación de calzadas.

En cuanto al segundo factor, el económico, toda la región al oeste de Asturica - el Bierzo- fue una fuente de explotación de metales muy importante, sobre todo de oro, y estaño en la región gallega. Así pues, se puede ver la existencia de una tupida red de comunicaciones en el noroeste español desde muy antiguo, cuyas causas, continúa Hervás, quedarían suficientemente explicadas por la necesidad de transporte y protección de los minerales, y por la de servir como instrumento militar de conquista y defensa¹¹⁷.

Para concluir, únicamente resta añadir en este apartado que, si bien el camino real de Galicia tuvo su certificado de nacimiento en 1.761, las obras no se iniciaron de facto hasta 1.763 y, llegado el año 1.801 "...la carretera de Castilla y Galicia, que empieza desde el Puente de Segovia y va hasta la ciudad de La Coruña, comprende 110 leguas, y de éstas estaban hechas 78-1/2, 79 puentes y 1.226 alcantarillas, y faltaban que construir 31 leguas, 3 puentes y 120 alcantarillas..."¹¹⁸. Betancourt indicaba, además, otra serie de defectos de los que más adelante hablaremos.

¹¹⁷En este sentido, cabe recordar que la zona noroeste de la península, junto con el norte, constituyó la última etapa de la conquista de Hispania (Roldán Hervás, op. cit., pág. 69).

¹¹⁸Agustín de Betancourt, op. cit., pág. 58. Una legua de las mencionadas por Betancourt, equivale, aproximadamente, a 5'5 kilómetros.

También más adelante, al tratar la figura del ingeniero Carlos Lemaur, hablaremos con mucha más amplitud de las vicisitudes de este camino a través de sus protagonistas. Únicamente adelantamos ahora que los problemas en la aplicación del Reglamento e Instrucción de 1.761, que desarrollaba lo que hemos venido en denominar "plan general de carreteras" del mismo año, fueron mucho mayores que los que se produjeron en los otros tres caminos emprendidos. Como dice el profesor Menéndez, es como si cada uno de los sujetos implicados en la construcción se movieran con una copia del reglamento bajo el brazo¹¹⁹. En realidad, el estudio de los cinco legajos que conforman el expediente del camino, no permite albergar duda alguna sobre el hecho de que, buena parte de los problemas que se originaron en la ejecución del plan, se debieron a la obsesiva aplicación de aquél¹²⁰.

¹¹⁹Menéndez, op. cit., pág. 106.

¹²⁰Se trata de los legajos 911, 912, 913, 914 y 915, de la Secretaría y Superintendencia de Hacienda, Archivo General de Simancas. Es, sin ningún género de duda, el expediente más voluminoso que se conserva en este Archivo, de todos los caminos que iniciaron el plan radial, pues el de Valencia ocupa dos -909 y 910-, el de Cataluña, uno -el 916-, y el de Andalucía uno -el 922.

CAPÍTULO 4

LA CREACION DEL CUERPO DE INGENIEROS

4. LA CREACIÓN DEL CUERPO DE INGENIEROS

En este capítulo trataremos del lado humano en la ejecución del primer *plan de carreteras*, es decir de quienes, con su trabajo e incipiente ciencia, hicieron posible la construcción de la primera red de caminos en España. Veremos aquí los orígenes del Cuerpo de Ingenieros de caminos, así como -igual que hicimos en el Capítulo 3- sus peculiaridades en relación con los de otros países del contexto europeo.

4.1. Introducción al reinado de Felipe V: origen militar de la ingeniería

Es de sobra conocido que el reinado de Felipe V estuvo marcado o, más exactamente, nació bajo el signo de Marte. Por ello, no es de extrañar tampoco que entre sus principales preocupaciones estuviera la de reorganizar el ejército¹, tarea que acometerá este Monarca mediante un decreto dado en el año 1.704, por el cual se adoptaba, como parecía inevitable, el modelo francés. Este apuntamiento de reforma fue dirigido, sobre todo, a la Infantería, culminando² en 1.710 con la creación de un

¹Empresa que culminará bajo el reinado de Carlos III.

²Las primeras formaciones que se crearon fueron de batallones de quinientos hombres y, más tarde, regimientos de doce compañías.

regimiento de Artillería, junto con Academias, parques, y diversos arsenales, todo lo cual pasará a formar el Real Cuerpo de Artillería, en donde se incardinará el Cuerpo de Ingenieros.

Con tales antecedentes es lógico que el protagonismo militar iniciase una fuerte escalada a partir de ese momento; hecho que se hace aún más evidente si tenemos en cuenta que, por ejemplo, las Audiencias -gobiernos regionales- empezaron a estar presididas por capitanes generales que sustituyeron a los anteriores virreyes³.

En suma, dado el papel estelar que el ejército tuvo asignado en la Guerra de Sucesión, así como los sucesivos conflictos bélicos que se van a desarrollar en el marco europeo, con España como protagonista, no es de extrañar que una de las principales preocupaciones de Felipe V la constituyera la ordenación de todo lo relativo a la milicia; de manera que, si bien en la Europa del siglo XVIII, todas las potencias tenían, más o menos, idénticas ambiciones de conquista -con las inevitables guerras, al objeto de alcanzar o mantener un papel hegemónico en la política europea- fue la monarquía hispana la primera en instaurar centros de aprendizaje para técnicos

³Aunque fue una Real Cédula de Carlos V, de fecha 10 de enero de 1.553, la que puede considerarse el origen de las Capitanías Generales como unidades de división territorial, si bien más teórico que práctico, pues los virreyes tenían más atribuciones. De hecho, virrey es síncopa de *vicerrey*, es decir, el que está en lugar del rey, lo cual significaba que era como el propio monarca, con todas las atribuciones que pudieran corresponder a éste en su reino; reino que, en el caso de los virreyes, podía ser Navarra, Nápoles, o Nueva España. En dicha cédula, el Emperador denominaba Capitanes Generales a los Gobernadores o Virreyes de Aragón, Cataluña, Navarra, Rosellón y Valencia ("Estudio histórico del Cuerpo de Ingenieros del Ejército", VV.AA., Madrid, 1.911, Vol. I, pág. 127).

Bajo el reinado del Habsburgo fueron cinco las Capitanías, aumentando a doce cuando Felipe V llegó al poder en el año 1.700 (Andújar Castillo, Francisco, "Los militares en la España del siglo XVIII. Un estudio Social, Univ. de Granada, 1.991, pág. 107, nota 5). Hay que señalar la perfecta distinción entre los capitanes generales de reino o provincial y los capitanes generales del ejército. Concretamente, en el año 1.788 únicamente el duque de Crillon era capitán general de Valencia y del ejército al mismo tiempo.

Con Carlos III, el artículo 1º, de Título I, Tratado VI, Tomo III, de las Reales Ordenanzas del Ejército, confirma lo anterior, señalando que al virrey "o Capitán General de una Provincia", habían de estarle subordinados cuantos militares tuvieran destino o residencia accidental en la misma.

de lo que podríamos llamar "arte de la guerra", contribuyendo a crear un modelo que fue seguido, posteriormente, por otros países⁴.

La primera Academia española se organizó en Bruselas, si bien la tradición de ingeniería militar en nuestro país ya contaba desde el siglo XVI con una buena base, desarrollada a lo largo del siglo XVII, debido a los numerosos conflictos bélicos en los que España estuvo inmersa; guerras que fueron, como señala H. Capel "el mejor campo de experimentación de dos escuelas: el Corps de Genie francés, organizado por Vauban, y la Academia Real y Militar de Bruselas, organizada por Sebastián Fernández de Medrano"⁵. Con todo, no es menos cierto que hasta principios del siglo XVIII los ingenieros fueron simples funcionarios militares, sin conciencia, ni mucho menos organización, de Cuerpo, por lo que se podría decir que "no formaban un Cuerpo homogéneo ni tenían centro de dirección o instrucción común"⁶.

Ciertamente, desde la antigüedad hasta finales de la Edad Media, se vino produciendo una especialización cada vez mayor por parte de quienes se ocupaban tanto del armamento y construcciones bélicas destinadas a la ofensiva, como de las construcciones de carácter defensivo. Estos "funcionarios militares" se reclutaban entre los oficiales con conocimientos de matemáticas y fortificaciones; oficiales,

⁴Sin ir más lejos, Francia creó su primera Academia de ingenieros militares en 1.748, mucho después, como veremos, de la española, lo cual contradice la extendida opinión de que siempre España le fue a la zaga a Francia.

⁵Capel, Horacio et al., "De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII". Ed. Serbal y CSIC, 1.988, pág. 14.

⁶Varios autores. "Estudio histórico del Cuerpo de Ingenieros del Ejército", op. cit., pág. 7.

fundamentalmente extranjeros, que se habían distinguido como ingenieros en Italia, Flandes o Alemania, y de entre ellos, aunque muchos tenían graduación antes de ser ingenieros, otros la iban logrando con el tiempo. Este dato viene a confirmar que se atendía más al mérito personal que a la nobleza o a la antigüedad a la hora de conceder los ascensos, los cuales llevaban aparejados, por otra parte, ciertas prerrogativas entre las que, sin duda la más importante, era el aumento de sueldo⁷.

• El salario militar

No obstante, el privilegio salarial supramencionado, debió de ser puramente nominal, con el objeto de actuar de aliciente para el alistamiento. Así parecen atestiguarlo las innumerables quejas que obran en prácticamente todos y cada uno de los expedientes personales de ingenieros militares⁸. Es copiosa la documentación al respecto, bien reclamando sueldos atrasados -incluso de años vencidos- bien solicitando la encomienda de alguna Orden, al objeto de cobrar las rentas que dichas Órdenes llevaban aparejadas⁹.

⁷Los ingenieros militares contaban con el privilegio de cobrar un sueldo mes a mes, y no una cantidad a cuenta de sus pagas como el resto de los militares.

⁸AGS. GM. expedientes personales.

⁹La penuria económica de la milicia española no es específica del siglo XVIII, pues desde el siglo XVI abundan los testimonios de cartas dirigidas a los Monarcas. Sirva de ejemplo un soldado llamado Agustín Amodeo (sic) a Felipe II, manifestándole que había "vendido cuanto tenía, hasta la capa para curarse" ("Estudio histórico del Cuerpo de Ingenieros", Vol. I, pág. 504); claro que, teniendo en cuenta que al insigne Pedro de Lucuce, que llegó a ser Mariscal de Campo, así como Director de la Real Sociedad Militar de Matemáticas, llegaron a adeudarle hasta treinta y dos pagas, qué no adeudarían a un simple soldado.

Las razones, siquiera remotas, de la parquedad de los salarios militares, podríamos encontrarlas en la ficción jurídica, admitida generalmente y desde tiempo inmemorial, de que los militares "no sirven por el sueldo, que se reputa cosa baja y despreciable, sino más bien por tener opción a elevadas distinciones (ascensos, honores y preminencias sociales)"¹⁰. Según el mismo autor, los únicos que cobran son los mercenarios; no así el resto de los soldados, porque se supone que estos no ingresan en el Ejército mediante ningún contrato, sino que "cubren plaza temporal y obligatoriamente". Aunque cuesta creer que los soldados, por considerar el salario cosa indigna, prefirieran pasar hambre y penurias sin fin.

Por su parte, Francisco Andújar Castillo¹¹, señala que las pagas a la tropa, además de escasas, llegaban tarde, y bastante aminoradas tras su paso por diversas manos. Este autor recoge en la misma obra, el testimonio del padre dominico francés, Juan Bautista Labat que describía en los primeros años del siglo una situación que se prolongaba desde la segunda mitad del XVI, consistente en el hecho de que los soldados, a falta de sueldo, robaban impunemente por todas partes¹². Denunciaba Labata que los casos de corrupción de la oficialidad tenían como blanco directo a los soldados, tanto en cuestiones de pagas y vestuarios como en el servicio personal que de ellos hacían.

¹⁰Martínez de la Vega. "Derecho Militar en la Edad Media", pág. 60.

¹¹Andújar Castilla, Francisco. "Los militares en la España del siglo XVIII. Un estudio social", Univ. Granada, 1.991. pág. 85.

¹²En realidad el botín formaba parte de los sistemas de retribución militar, y así se recoge en los fueros fronterizos de Cuenca o Teruel (finales siglo XII. comienzos del XIII). por poner un ejemplo.

En comparación, por ejemplo, con Francia, y si hemos de creer el testimonio de los propios ingenieros españoles, resultaría que los ingenieros del país vecino venían a percibir un salario bastante considerable. Así parecía creerlo el ingeniero Felipe Crame, el cual, mientras estuvo destinado en las obras del camino de Andalucía, se quejaba de que en Francia había "ingenieros de puentes, caminos y calzadas a quienes se pagan crecidos sueldos durante el tiempo de sus comisiones, y son de clase inferiores a los ingenieros de ejércitos, destinados únicamente al ataque y defensas de plazas, campamentos y obras de fortificaciones..."¹³ Ignoramos las fuentes de Crame para hacer tal comentario, o el concepto que dicho ingeniero tendría de "crecidos sueldos"; pero probablemente exageraba, pues, caso de ser cierta su afirmación, no tendría sentido que una gran parte de los ingenieros militares que existían en España en el siglo XVIII, fueran de origen francés. En otras palabras: si iban a cobrar menos que en su patria, ¿por qué iban a venir a España a establecerse?

Como ejemplo concreto de lo que cobraban los ingenieros militares en el siglo XVIII, circunscribiéndonos a los cargos previstos en el artículo X del Real Reglamento e Instrucción de 1.761, indicamos a continuación los abonados a los ingenieros que trabajaron en la construcción del camino real de Galicia, en el año 1.763¹⁴:

¹³AGS. SSH. 922.

¹⁴García Fuentes. Manuel, op. cit., pág. 68.

- Ingeniero Jefe: 40 escudos mensuales; 8 raciones de pan, 8 de paja y 8 de cebada.
- Teniente coronel -en ese momento Carlos Lemaur: 20 escudos mensuales, 4 raciones de pan, 4 de paja y 2 de cebada.
- Teniente: 8 escudos mensuales, seis reales y 22 maravedíes, 2 raciones de pan, 2 de paja y 2 de cebada.
- Subteniente-Ingeniero de obra: 6 escudos mensuales, 2 raciones de pan, 1 de paja y 1 de cebada.

Por último, cabe señalar que las Reales Ordenanzas Militares de Carlos III, del año 1.768, en el Tomo I, Tratado II, Título XVII, artículo 1º, prohibían, expresamente, a todos y cada uno de los "individuos de mis Ejércitos, el usar, permitir, ni tolerar a sus inferiores las murmuraciones de que se altera el orden de los ascensos; que es corto el sueldo; poco el prest ó el pan¹⁵; malo el vestuario; mucha la fatiga; incómodos los cuarteles; ni otras especies que con grave daño de mi servicio

¹⁵El prest era, según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, la "parte del haber del soldado que se le entregaba en mano semanal o diariamente". Esta es la definición, pues la práctica, como ya quedó apuntado, era bien distinta, pues lo normal era que los soldados cobraran a cuenta de sus pagas (vid. supra. pág. 79, nota 7).

indisponen los ánimos sin proporcionar a los que compadecen ventaja alguna"¹⁶. Este artículo prueba lo muy comunes que debían de ser las quejas al respecto.

Por otra parte, que los ingenieros *civiles* estaban mejor pagados que los militares, lo ilustra a la perfección la siguiente anécdota que, aún acaecida en Inglaterra, es perfectamente extrapolable al resto de Europa: el célebre ingeniero Rennie -finales del siglo XVIII, principios XIX- fue encargado por el Gobierno de construir defensas y un canal militar ante las amenazas napoleónicas que empezaban a surgir. Rennie presentó sus honorarios -siete guineas al día en el año 1.803- al general Browning, encargado de las obras, el cual comentó que eran excesivos por cuanto que un Mariscal de Campo cobraba lo mismo, similitud intolerable desde su punto de vista. A este argumento el ingeniero contestó que, en su profesión, él era

¹⁶"Ordenanzas de S.M. para el régimen, disciplina, subordinación y servicio de sus Ejércitos. Adicionadas con las disposiciones vigentes, por el Teniente General Don Mariano Socías...". Oficina tipográfica del hospicio, Madrid, 1.882.

Las Ordenanzas de 1.768 se componen de cuatro tomos, de los cuales el último es el dado "para el servicio del Cuerpo de Ingenieros en guarnición y campaña". Este cuarto tomo fue también el que más tardó en ser publicado, ya que no vio la luz hasta 1.771, y es también el más breve (151 páginas) (De Salas López, Fernando, "Ordenanzas militares en España e Hispanoamérica", Ed. Mapfre, 1.992, pág. 82). Asimismo, se subdivide en tres tratados, cuyo contenido es el siguiente:

TRATADO 1º: CLASES, NÚMERO Y GRADOS.

Título 1º.- Uniforme y subordinación.

Tít. 2º.- Sueldos y raciones.

Tít. 3º.- Del ingreso a oficiales del Cuerpo de Ingenieros.

Tít. 4º.- Admisión de Ingenieros.

Tít. 5º.- Propuesta de empleos.

Tít. 6º.- Del Ingeniero General.

Tít. 7º.- Del Ingeniero Director.

Tít. 8º.- Del Ingeniero Comandante.

Tít. 9º.- De los Ingenieros destinados a Indias.

TRATADO 2º: DE LAS OBRAS DE FORTIFICACIÓN.

Título. 1º.- De las fortificaciones en general.

Tít. 2º.- De los asientos y contratos de las obras.

Tít. 3º.- Dirección de las obras por asiento.

Tít. 4º.- De las obras de fortificación que se sigan por administración.

Tít. 5º.- Resoluciones anexas.

Tít. 6º.- Método que se debe observar en las comisiones de servicio.

Tít. 7º.- Método de levantarse los planos y mapas.

TRATADO 3º.- SERVICIO DE LOS INGENIEROS EN CAMPANA.

Título 1º.- Nombramiento.

Tít. 2º.- Servicio de los ingenieros en los reconocimientos.

Tít. 3º.- Servicio de los ingenieros en la construcción de retrincheras.

Tít. 4º.- Servicio en el ataque.

Tít. 5º.- Servicio en la defensa.

("Ordenanzas de S.M. para el servicio del Cuerpo de Ingenieros en guarnición y campaña", en SHM, rollo 54 A).

también un Mariscal de Campo y que, además, si cualquier militar estuviera capacitado para hacer la obra, no se la hubieran encargado a él. El general abonó los honorarios sin más réplica¹⁷.

• Artilleros e ingenieros

Para finalizar este breve apuntamiento de lo que podríamos denominar "los albores de la ingeniería", hay que señalar que, dado el primigenio carácter castrense de ésta¹⁸, las obras que produjo en su primera etapa distan mucho de las que, a partir del siglo XVIII sobre todo, fueron ejecutadas. Se trataba, fundamentalmente, de obras de fortificación, así como de cualesquiera otras que estuvieran relacionadas con la defensa de las plazas; obras que, aunque pudieran servir a otros fines de carácter civil, no tenían por tal su finalidad originaria pues, como ya hemos apuntado antes, los ingenieros comenzaron a formarse en las obras de fortificación¹⁹. Fue el devenir de los acontecimientos bélicos lo que trajo consigo, durante el Renacimiento, que un cierto número de soldados perfeccionara las reglas de construcción de dicho tipo de

¹⁷Smiles, Samuel. "Lives of the Engineers with an account of their principal works". David & Charles Deprints. 1.968. pág. 128.

¹⁸Ya los romanos encargaban voltear puentes y arreglar caminos a los militares que colonizaban los territorios ("La polémica ingenieros-arquitectos en España en el siglo XIX". Antonio Bonet Correa y otros. Madrid. 1.985. pág. 14).

¹⁹Hasta tal punto tenían importancia los trabajos de fortificación y asedio, que uno de los principales logros que se atribuye al Lord Protector inglés, Oliver Cromwell fue, precisamente, el "invento" del ejército moderno -el "New model Army"- lo cual consiguió a fuerza de restar, por primera vez, protagonismo a dicho tipo de obras, en favor de la movilidad en el campo de batalla (St. John Parker, Michael. "The Civil War, 1.642-1.651. Pitkin Pictorials Ltd., 1993. pág. 6).

obras, pasando así los militares a desempeñar ambas funciones: artilleros e ingenieros²⁰.

No obstante, y aparte del origen militar de la ingeniería, no se puede olvidar que en la Edad Media eran los maestros de obras y pontoneros quienes se encargaban de cuidar los caminos que los viajeros utilizaban; lo cual significa que también ingenieros y arquitectos estuvieron unidos en los orígenes de ambas ciencias. Vitruvio, en su célebre obra "Diez libros de la Arquitectura", escrita en el siglo I d.C., recogiendo la experiencia de griegos y romanos, contemplaba tanto obras hidráulicas -presas y puentes- como máquinas de ataque²¹. Fue, según hemos dicho, en el Renacimiento cuando se impuso la especialización dada la complejidad que iba adquiriendo, progresivamente, el arte de la guerra²². Así, en el siglo XVI empezaron

²⁰De hecho, Sebastián de Covarrubias, en su obra "Tesoro de la lengua castellana" (Ed. Turner, 1.979), deriva la palabra "ingeniero" de "ingenio", definiéndolo como "el que fabrica máquinas para defenderse del enemigo y ofenderle", siendo las máquinas "inventadas con primor", conocidas como "ingenios". Se limita, pues, el término al aspecto militar: a la guerra, en definitiva. Téngase en cuenta que el "Tesoro..." fue escrito entre 1.606 y 1.610, y publicado en 1.611.

Actualmente, el diccionario de la R.A.E. lo define como "persona que profesa o ejerce la ingeniería", siendo ingeniería "conjunto de conocimientos y técnicas que permiten aplicar el saber científico a la utilización de la energía..."

²¹Bonet Correa, op. cit., pág. 14. En Francia fue otro arquitecto, Claude Perrault, entre cuyas obras destaca el peristilo del Louvre y el Observatorio de París, quien tradujo a su idioma, en el siglo XVII, la obra de Vitruvio a instancias de Colbert, hecho en el que se funda buena parte de su fama. De todas maneras, en dicho país el título de arquitecto no se empezó a utilizar hasta el reinado de Luis XIII, es decir, hasta la primera mitad del siglo XVII, de forma que, hasta entonces, fue lo mismo ingeniero que arquitecto (Quatremère de Quincy, *Historie des plus célèbres Architectes* de 1.050 a 1.800, Vol. 2, Paris 1.830, pág. 10). De hecho, célebres ingenieros franceses como de la Guépière o Fayolle fueron miembros de la Academia de Arquitectura al mismo tiempo que Inspectores de "puentes y calzadas". (F.P.H. Tarbé de St. Hardouin, *Notices biographiques sur les Ingénieurs des ponts et chaussées*, Paris 1.884, pág. 20).

En España, por citar un caso célebre de Ingeniero-Arquitecto, podemos señalar a Sabatini quien, a sus méritos arquitectónicos, quizá los más conocidos, une el haber ocupado el cargo de Ingeniero principal, interviniendo muy activamente tanto en obras hidráulicas (Canal de Castilla), como de caminería (camino de Valencia). Sabatini llegó a ocupar el cargo de Ingeniero Comandante durante el reinado de Carlos III. Pero, antes que él, habría que destacar, como prototipo de arquitectos-ingenieros a Juan Bautista de Toledo y Juan de Herrera, ambos ocupados en numerosas obras de ingeniería civil para los Sitios Reales, durante el reinado de Felipe II.

²²También en Inglaterra hubo, en un principio, la misma identificación entre ingenieros y arquitectos. Baste como ejemplo ilustrativo que entre los ingleses, irónicamente, se dice desconocer si la Torre de Babel fue una obra de ingeniería o de arquitectura: "It was uncertain whether the Tower of Babel was a engineering or an architectural structure. The evidence seemed to show that it was a work of collaboration" (C. Andrade, "A brief History of the Institution of Civil Engineers", London, 1.928, pág. 16).

De hecho, el director de la Academia de ingenieros de Bruselas, el español Fernández de Medrano, escribió doce máximas condensando los principios básicos de la fortificación en una obra denominada "El Arquitecto perfecto" (H. Capel, "De Palas a Minerva", pág.18).

a marcarse ciertas diferencias entre artilleros e ingenieros, entre las que destaca el hecho de que los segundos se entendían directamente con el Rey, con el Consejo de Guerra y con el Secretario de Estado, y aunque cobraban sus sueldos por el ramo de Artillería, no dependían de él en cuestiones de servicio, pues la Artillería disponía de fondos aparte.

Centrados ya en el siglo XVIII, cuando Felipe V llega a España se encuentra con un ejército en el que hay muy pocos ingenieros, hasta tal punto que para la campaña de Portugal, en 1.704, su abuelo, Luis XIV, hubo de mandarle una brigada de ingenieros franceses. En efecto, a principios del siglo XVIII, no había en España ingenieros militares, sino que, cuando las necesidades bélicas lo requerían, se contrataba a las personas que tuviesen los conocimientos adecuados para cada caso; o bien se reclutaba de entre los Oficiales de los Ejércitos, a aquéllos que tuvieran cierta instrucción científica, como estudios de Matemáticas, de Fortificación, Arquitectura, etc²³.

Así las cosas, en 1.709, ante la gravedad de los conflictos bélicos, el Secretario de Despacho de Guerra, D. Beltrán de la Cueva, Marqués de Bédmar, propuso al monarca traer a España al ingeniero flamenco, Jorge Próspero Verboom, a la sazón Mariscal de Campo en Flandes, al objeto de que organizara en España un Cuerpo de ingenieros siguiendo el modelo francés.

²³Gómez Ruiz, M. y Alonso Juanola, V., "El ejército de los Borbones". Servicio Histórico Militar, 1.989. Tomo I, pág. 174 y ss.

La situación debía de ser, en efecto, acuciante, pues fue el de Felipe V un reinado marcado desde su nacimiento por sucesivos conflictos bélicos. Si a esto añadimos los inevitables avances experimentados en el arte de la guerra, forzoso es concluir no sólo en la urgencia de una reforma del ejército, sino también en la necesidad de especialización de algunos de sus miembros, concretamente de los ingenieros. De ahí que no sorprendan, en absoluto, los esfuerzos de Felipe V por reorganizar la milicia; esfuerzos que culminaron con la publicación, en 1.718, de la primera Ordenanza de Ingenieros²⁴.

De entre las primeras medidas que se adoptaron destaca la creación, por decreto de 13 de enero de 1.710, de la figura del Ingeniero General²⁵, cuyo primer titular fue el ya citado Verboom quien, en carta al Marqués de Bédmar de fecha 4 de julio del mismo año, proponía el establecimiento de un Cuerpo de Ingenieros, cuya base serían los ingenieros venidos de Flandes. Tras numerosas vicisitudes, consecuencia de la Guerra de Sucesión, entre las que destaca el apresamiento de Verboom²⁶, y su posterior encarcelamiento en Barcelona, éste logró reunir un reducido número de ingenieros, tanto españoles como extranjeros, verdadero origen

²⁴Más completas son, desde luego, las Ordenanzas Militares de Carlos III, las cuales, en la parte destinada con carácter específico a los ingenieros, les encargaba la ejecución de obras cuyo carácter era marcadamente civil.

²⁵Capel, op. cit., págs. 19 y 20. En el decreto se hacía hincapié en la atribución al Ingeniero general de las competencias relativas a la defensa y dirección de las fortificaciones, lo que prueba, una vez más, que en el pensamiento oficial no estaba aún la ejecución de obras públicas a cargo de estos primeros ingenieros. A mayor abundamiento, la carta escrita por el marqués de Bédmar, Secretario del despacho de Guerra, a José Grimaldo, remarcaba la importancia de los ingenieros para la defensa y conservación de las plazas, así como las pocas cosas que, en la guerra, se podían hacer sin ellos (ibidem, pág. 22).

²⁶Verboom fue hecho prisionero en la batalla de Almenara en 1.710, y se cree que en la cárcel empleó su tiempo en proyectar el Cuerpo. Fue liberado en 1.711, mediante canje (Capel, op.cit., pág.25).

del Cuerpo²⁷, cuyas obras más destacables fueron fortificaciones, concretamente las ciudadelas de Barcelona y San Fernando en Figueras. No obstante, también ejecutaron alguna de carácter civil, aunque, insistimos, con finalidad estrictamente militar, tales como puertos, caminos, hospitales, etc.

Con esto llegamos al "Plan general de los Ingenieros de los Ejércitos y plazas", de 17 de abril de 1.711, que supuso la institucionalización del Cuerpo de ingenieros, y en el que se continuó primando el mérito y la capacidad sobre la antigüedad, además de establecerse la equivalencia entre los grados militares y los grados de ingenieros, lo que reforzaba el carácter militar de éstos²⁸, continuando de esta manera con la línea marcada por una Ordenanza de 1.632, en la que se ordenaba primar más la antigüedad y la capacidad que la nobleza de sangre. Del mismo modo, en el año 1.704, una real cédula fijaba como recompensa por servicios militares, ascensos en la escala social más que en la militar.

No obstante, la creación de un "nuevo cuerpo militar en el seno del ejército de tierra", como era denominado el cuerpo de ingenieros, planteó serios problemas de competencias, los cuales, unidos a los del mal trato, o *minus-trato* en otras ocasiones, que se daba a los ingenieros, puso sobre el tapete la urgente necesidad de elaborar una

²⁷El "bautismo" del Cuerpo tuvo lugar en el sitio de Cardona (1.711) y en el de Barcelona (1.713)(Capel, op. cit., pág. 25).

²⁸Es muy destacable que en esta primera organización del Cuerpo no hubiera preocupación por la nobleza de sangre de los individuos que habían de componerlo; lo cual, por otra parte, era contrario a una Real Cédula del propio Felipe V, dada en el año 1.704, en la que se establecía que la nobleza debía ser el nervio de la milicia. Andújar Castillo, en su obra citada "Los militares en la España del siglo XVIII" hace un exhaustivo análisis de cómo la nobleza se fue apoderando poco a poco de los altos cargos de la milicia.

normativa al respecto. Así, el 15 de agosto de 1.716, Verboom, en carta al Ministro de la Guerra, D. Miguel Fernández Durán²⁹, adjuntaba copia de una Real Orden de Felipe IV al Marqués de Leganés, Gobernador y Capitán General de Milán, sobre la dignidad de tal empleo. A través de dicha carta, Verboom, contestaba a Durán quien, a su vez, en carta anterior de 6 de agosto del mismo año, comunicaba al primero que habiendo tenido noticia del mal trato que padecían los ingenieros, se reiterasen las órdenes para que se les respetara debidamente.

Decía también el Ministro de la Guerra que tal situación se debía, sin duda, a la no existencia de un Reglamento que enseñase el trato que se les había de dar "así por lo que hace a sus personas como a las funciones de sus empleos", por lo que concluía proponiendo a Verboom la elaboración de un reglamento. En su contestación de 15 de agosto, Verboom señalaba que Felipe IV había establecido que "cualquier ingeniero que fuera cabo de alguna fortificación y como tal sirviera un año en guerra viva, o en expugnación de plaza, o en defensa de sitio, obrando como cabo de ingenieros, goce de privilegio de nobleza, y si sirviere cuatro años, la gocen sus herederos", como medida para solucionar la falta de dignificación que se denunciaba.

Finalmente, en 1.718, se promulgó una Ordenanza específica para el Cuerpo que analizaremos a continuación, no sin antes decir que, con todo, en el siglo XVIII, tal como señala Bonet Correa "los ingenieros militares y navales españoles formaron

²⁹AGS, GM, 2990.

el colectivo profesional más avanzado de su tiempo"³⁰, contribuyendo su formación uniforme y sólida a una mayor racionalización en los proyectos tanto en la Península como en los territorios de ultramar. A esta racionalización contribuyó mucho la enseñanza impartida y, muy señaladamente, el estudio de las Matemáticas³¹.

• Nobleza y milicia

Podríamos decir, resumiendo lo visto, que durante el reinado de Felipe V, la nobleza perdió peso en la milicia, en favor del mérito. Sin embargo, con Carlos III se observa la vuelta a un excepcional ennoblecimiento de la institución militar, culminando con ello el proceso de aristocratización del ejército, que vuelve a dar preferencia a la adscripción estamental nobiliaria³². En este sentido, las Ordenanzas de 1.768 crearon la figura del "soldado distinguido", es decir, nobles por nacimiento, pero simples soldados, no obstante lo cual, para ascender no necesitaban, como los demás, numerosos años de servicio, sino que por el mero hecho de ser hijos de capitán

³⁰Bonet Correa. op. cit. pág. 16.

³¹En la obra de Pedro Simón Abril, "Apuntamientos de cómo se deben reformar las doctrinas y manera de enseñallas", escrita a finales del siglo XVI, se puede leer que "...de no aprenderse las matemáticas, viene a haber gran falta de ingenieros en las cosas de la guerra, de pilotos para las navegaciones, y de arquitectos para los edificios y fortificaciones..." El mismo autor iba aún más lejos, pues en su opinión "no se les había de permitir a los hombres pasar a ningún género de ciencia, sin que aprendiesen primero las doctrinas matemáticas" (Nicolás García Tapia, "Ingeniería en el Renacimiento Español", Universidad de Valladolid, 1.990, pág. 47).

³²De hecho, como dice Palacio Atard ("Los españoles de la Ilustración", Ed. Guadarrama, Madrid, 1.964, pág.85), la Orden de Carlos III fue creada, en principio, para premiar los méritos personales; de hecho, su divisa era "*virtuti et merito*". Dicha concesión entrañaba el reconocimiento de los valores aristocráticos como premios más que apetecibles, lo cual refleja la ambivalencia de la situación, en la que por un lado se ennoblecía a la burguesía, y por otro se aburguesaba a la aristocracia. En definitiva, la característica social más destacable de la época, fue, como dice Atard, la oposición y choque entre "la mentalidad burguesa y el espíritu aristocrático". No obstante, aunque con más atenuación que en las restantes órdenes, al poco tiempo de crearse la Real y Distinguida Orden de Carlos III, se rectificaron las pruebas de ingreso, comenzando a exigirse pruebas de sangre.

o de oficial de superior grado de notoria hidalguía, podían ser oficiales³³. Nótese que, en la práctica esto significaba que, si bien los *nobles vagos* podían ser *soldados distinguidos*, no así los *plebeyos vagos*, cuyo servicio militar era, además, obligatorio mediante el sistema de levas.

A partir de 1.777 se recrudeció aún más la cuestión del acceso a la oficialidad, convirtiéndose el ejército en un auténtico "feudo nobiliario", en el que primaba la procedencia social por encima de cualquier otra consideración no de clase. Así, en los empleos de Brigadier, Mariscal de Campo, Tenientes Generales y Capitanes Generales, nos encontramos en presencia de una nobleza titulada que, por lo general, había recibido el empleo militar como un premio o recompensa, y que ejercía funciones políticas y militares a un mismo tiempo³⁴. Por nuestra parte, añadimos que esto era de aplicación también a los ingenieros, Cuerpo que, por su origen, arrastró consigo todos los vicios -y virtudes- característicos de la milicia.

La circunstancia expuesta, probablemente sirva para explicar las constantes disputas entre los ingenieros y sus superiores pues, mientras que los primeros estaban "a pie de obra", aquellos a cuyas órdenes servían, por lo general, no pisaban los trabajos, dando todas las instrucciones desde sus despachos. De ahí también los constantes problemas de insubordinación. En esta línea, el pensamiento de Floridablanca, por ejemplo, es bastante expresivo pues, en su opinión, "el

³³Andújar Castillo, Francisco. op. cit., pág. 129 y ss.

³⁴Andújar, op. cit., pág. 177

mantenimiento del Ejército es opuesto a los intereses fundamentales del Estado, es decir, al aumento de población, al fomento de la agricultura e industria, a la riqueza de sus habitantes y al buen orden para la Administración de Justicia"; idea esta que no era exclusiva de Floridablanca, sino que se enmarca dentro de una corriente de opinión muy extendida por todos los países europeos -con la excepción de Inglaterra-, que buscaban en los elementos improductivos de la sociedad el nutriente para sus fuerzas armadas: nobles para la oficialidad y vagos para engrosar las filas de la marinería y de los regimientos de tierra³⁵. En definitiva, según la idea expuesta, sólo debían acudir al ejército los nobles y los desgraciados, porque no resultaban útiles como lo eran los artesanos o los campesinos.

4.2. El régimen de enseñanza: las primeras Academias

Ya vimos cómo en la antigüedad y durante la Edad Media no existía una especialidad en proyectos y construcciones, de manera que las fortificaciones requeridas por las necesidades bélicas se encomendaban a arquitectos o alarifes³⁶. Con los progresos de la artillería se empezó a considerar la fortificación como una especialidad separada de la arquitectura civil, de manera que los aspirantes a ingenieros se instruían en matemáticas y dibujo, y con tales conocimientos procuraban

³⁵Cepeda Gómez, José. "El ejército en la política española (1.787-1843)". Fundación Universitaria Española. 1.990, págs. 26 y 27.

³⁶Nombre antiguo con que se denominaba a los maestros de obra ("Estudio histórico...", op. cit., Vol I, pág. 4).

ser admitidos como ayudantes o auxiliares de los ingenieros ya reconocidos, al lado de los cuales adquirirían la práctica necesaria para el desempeño de su oficio.

En España no fue fácil el estudio de las matemáticas hasta el Renacimiento. Por ello se estableció una Academia en el Real Alcázar de Madrid, en el año 1.583, donde "se leía la Geometría de Euclides y el Tratado de la Esfera o algunos Tratados selectos de Arquímedes"³⁷.

En 1.696, la reconvertida Cátedra de Matemáticas y Fortificaciones de Madrid fue definitivamente extinguida y trasladada a Cataluña, donde tuvo escaso éxito. Un estudio efectuado en la época puso de manifiesto que los estudiantes o no se aplicaban a las enseñanzas, o simplemente no asistían a las clases. De hecho, antes del traslado, existía ya una Cátedra de Matemáticas en Barcelona, extinguida en 1.697, cuando las necesidades del servicio hicieron necesaria la presencia de su director en el Ejército. Fue en 1.700 cuando se expidió un despacho estableciendo oficialmente en Barcelona una Academia Militar, siguiendo el modelo de la de Bruselas; pero cuando cayó Barcelona en manos de las tropas aliadas, en 1.705, también desapareció, si bien se restableció en 1.720, una vez finalizada la guerra.

³⁷"Estudio histórico del Cuerpo de Ingenieros del Ejército", op. cit., Vol. I, pág. 5. La Academia decayó, llegando a tener que reclutarse sus alumnos, imaginamos que con gran escándalo para la época, entre los expósitos y desamparados de Madrid para, finalmente, en 1.625, incorporarse a los Estudios Generales de San Isidro, de Madrid, en los que se había creado una cátedra de estudios mayores.

También se enseñaba matemáticas en Sevilla y Burgos y, fuera de la Península en Milán, Nápoles, Sicilia, Orán y Cerdeña (*ibidem*, pág. 5). Esta es otra razón por la que no entendemos la desconfianza de Verboom para crear un Cuerpo de ingenieros con españoles, prefiriendo, por contra, los flamencos, no pareciendo suficiente motivo que la Academia Militar tuviera su sede en Bruselas.

Por todo ello puede decirse que la institución que más contribuyó a fomentar el estudio de las matemáticas fue la ya citada Academia Militar de Bruselas, fundada en 1.675, y dirigida por Sebastián Fernández de Medrano, de donde salieron oficiales tanto para el ejército español como para ejércitos extranjeros³⁸. Esta Academia desapareció en 1.706 cuando, durante la Guerra de Sucesión, cayó Bruselas en poder del ejército aliado que hizo proclamar al Archiduque Carlos Rey de España³⁹.

Pese a tanto descalabro, Felipe V no cejaba en su empeño de fomentar el estudio de las matemáticas, para lo que se promulgó por Real Orden de 22 de julio de 1.739, la Ordenanza e Instrucción para la Enseñanza de las Matemáticas⁴⁰. En dicha Ordenanza se decía que el estudio de las matemáticas era necesario para ser admitido en los Cuerpos de Artillería e Ingenieros, al objeto de poder desempeñar las comisiones que tenían encomendadas⁴¹. Por su parte, en Madrid, cuando se reunificaron los Cuerpos de Artilleros e Ingenieros, en 1.756, se pensó en restablecer la antigua Academia, pero esta vez con el nombre de Sociedad Matemática.

³⁸"Estudio histórico del Cuerpo de Ingenieros...", op. cit., Vol. II, pág. 12.

³⁹Como dato anecdótico cabe señalar que hubo otra Academia, creada en 1.761 también en Bruselas, con un carácter completamente distinto, pues estaba destinada a los jóvenes de la nobleza, de manera que entre sus aristocráticas enseñanzas figuraban la esgrima y el baile ("Estudio histórico del Cuerpo de Ingenieros...", op. cit., Vol II, pág. 12, nota 4).

⁴⁰SHM, Col. Ordenanzas de J.A.Portugués.

⁴¹La extraordinaria importancia del estudio de las matemáticas en el desarrollo de la ingeniería, la corrobora el hecho de que el escudo de los ingenieros ingleses consta de "two annulets representing the science of mathematics by the aid or which the engineer exercises his art and skill" (dos anillos que representan la ciencia de las matemáticas, con la ayuda de las cuales el ingeniero ejercita su arte y habilidad) (Andrade, C., op. cit., pág. 4).

Por su parte, la obra del que fue primer director, y único profesor, de la Escuela de Matemáticas de Barcelona, Mateo Calabro, titulada "Tratado de Mathematicas...", señala desde el principio que "las partes de Mathematica absolutamente nezesarias a un buen arquitecto militar o ingeniero, son las que se enseñan en esta Academia; y a continuación, cita: Aritmética y álgebra, geometría, estática, maquinaria e idrostática, artillería, cosmografía, y arquitectura civil" (Calabro, Mateo, "Tratado de fortificación o arquitectura militar", abril 1 de 1.733. Ed. Univ. de Salamanca, 1.991, pág. 59).

Esta Sociedad duró poco, pues se extinguió en 1.760 por Decreto de 17 de noviembre de ese mismo año, siendo la razón principal el hecho de que Aranda fuese cesado en el Gobierno, recayendo la dirección interina de ambos Cuerpos en Maximiliano de la Croix por ser el oficial que más antigüedad tenía en los dos Cuerpos citados⁴². La razón era que Croix, ingeniero militar hasta la médula, veía en la Sociedad un rival peligroso para el porvenir de los cuerpos facultativos⁴³, porque tenía, además, una concepción por completo diferente de lo que debía de ser aquélla. En efecto, mientras para Aranda debía enseñar tareas técnicas y libros de texto, para Croix debía tener un carácter más amplio, incluyendo científicos y hombres de letras. El conflicto estalló cuando Croix, con evidente abuso de autoridad, modificó el anterior Reglamento y elaboró otro complementario, reduciendo el papel del director al de un simple decano sin autoridad ni capacidad de iniciativa.

La reforma quizá fuese necesaria; pero se hizo como un acto de arbitrariedad; arbitrariedad que, como dice Palacio Atard, "con harta frecuencia acompaña los actos de quienes se dicen predicadores de la libertad"⁴⁴. Todo esto, unido a los problemas presupuestarios, terminó con la existencia de la Sociedad, pese a los intentos por evitarlo. En efecto, aunque Pedro de Lucuce, director de la Academia Militar de

⁴²Capel, op. cit., pág. 180.

⁴³"Estudio histórico del Cuerpo de Ingenieros...", op. cit., Vol II, pág. 21. Los hechos son éstos, pese a lo cual, cuando analicemos la figura del ingeniero Carlos Lemaur, veremos cómo sus enemigos llegaron a culparle a él de haber terminado con la Sociedad; lo cual no parece en absoluto probable si se piensa que Lemaur elaboró un Tratado de Matemáticas que se enseñaba en dicha Sociedad.

⁴⁴Palacio Atard, V., "Los españoles de la Ilustración", Ed. Guadarrama, 1.964, pág. 135. Precisamente, Atard habla de la arbitrariedad cuando trata el tema del plan de reforma que tenía el gobierno carlotercerista para los colegios, al objeto de acabar con el absentismo -y la perpetuación- tanto de colegiales como de profesores.

Barcelona, donde se encargaba de la enseñanza de las matemáticas, fue traído a Madrid para dirigir la Sociedad debido al enorme prestigio de que gozaba, sus buenos oficios no pudieron salvar la institución. Lucuce escribió una *representación* en la que dejaba constancia de los manejos y torcidas intenciones de Croix; pero el prestigio de que gozaba éste era tal que, pese a todo, consiguió su objetivo⁴⁵ y la Sociedad, como ya hemos dicho, terminó por extinguirse.

4.3. Las primeras Ordenanzas de ingenieros: la Ordenanza de 1.718⁴⁶

El 4 de julio de 1.718, cuatro años después de terminada la Guerra de Sucesión⁴⁷, se promulgó, con la paz recién estrenada, la primera Ordenanza del Cuerpo de Ingenieros⁴⁸, enmarcada dentro de los planes de modernización que van a emprender, desde entonces, los sucesivos Borbones. Para ello, como dice Capel, "sea porque no había demasiada confianza en la capacidad científica del país, sea por el deseo de contar con un cuerpo técnico altamente jerarquizado y disciplinado, a los ingenieros militares les fueron encomendadas funciones que rebasaban, con mucho,

⁴⁵Del carácter de Maximiliano de la Croix dice mucho el hecho de que, en 1.751, estando destinado en Ceuta, solicitó más competencias de las que ya tenía; concretamente la inspección de Artillería, lo cual, junto con el aumento de sueldo que también pedía, le fue denegado (AGS, GM, 348).

Este mismo Croix -no confundir con el Marqués de Croix, Carlos Francisco, ni con el Conde de Croix- fue durante mucho tiempo defensor ferviente del citado Lemaire, como tendremos ocasión de ver más adelante.

⁴⁶Las Ordenanzas de Felipe V, dictadas en Bruselas en 1.701, pueden considerarse como las primeras generales por haber regido para todo el Ejército, lo cual no ocurrió con las de Alejandro Farnesio de 1.587, llamadas Primeras de Flandes. Las Ordenanzas militares de 1.701 copian numerosas cosas de las de Luis XIV; lógico, pues era el abuelo y mentor de Felipe V (Martínez de la Vega y Zegrí, "Derecho militar en la Edad Media", pág. 89). Por otra parte las Ordenanzas de Flandes constituían más bien un "conjunto de prohibiciones y normas sancionadoras que un corpus de disposiciones reguladoras de nuevo cuño" (Francisco Andújar, op. cit., págs. 33 y 34).

⁴⁷Tras la toma de Barcelona, en 1.714.

⁴⁸Col. Ordenanzas de J.A. Portugués, SHM. Curiosamente el Reglamento es anterior: de 8 de abril de 1.718.

las que les correspondían específicamente⁴⁹, a diferencia de lo que ocurría en Francia, en donde, desde 1.712, existía un Cuerpo de Ingenieros de Ponts et Chaussées, bajo las órdenes de un Intendente de Finanzas⁵⁰. Esa falta de confianza explicaría también por qué Verboom quiso que viniesen de Flandes los primeros ingenieros llamados a ser el germen del Cuerpo y, de hecho, por qué buena parte de ellos eran extranjeros⁵¹.

Por ello, no es extraño que en 1.751, Fernando VI, queriendo que fuesen españoles los ingenieros destinados a Indias -concretamente a Caracas y a Santiago- lo solicitase así del entonces Comandante General del Ejército, Juan Martín Cermeño quien contestó al Monarca que "la mitad de los ordinarios (ingenieros) son extranjeros; la otra mitad españoles y de éstos, por su edad y demás circunstancias, sólo pueden servir en las plazas, no estando para fatigas ni para destinos tan distantes como la América"⁵².

⁴⁹Capel, H., op. cit., pág. 37.

⁵⁰Una posible explicación a la confianza en el Ejército sobre cualquier otra institución, nos la ofrece J.K. Galbraith, quien, tras analizar las tres fuentes y clases de poder, refiriéndose al estamento militar, señala que su fuerza proviene de que posee dos de ellas acaso excesivamente: propiedad, esto es, recursos económicos y, sobre todo, organización. Galbraith denomina a esto "poder compensatorio y poder condicionado", respectivamente. En cuanto a la tercera fuente, el "poder condigno" -esto es, coercitivo-, dice textualmente: "De las fuentes de poder militar en los vastos recursos que posee y despliega y en su gigantesca organización institucionalmente disciplinada, deriva, a su vez, un importante acceso al poder condigno, y una vasta sumisión obtenida mediante el ejercicio del poder compensatorio y condicionado" (Galbraith, "Anatomía del poder", Plaza y Janés, 1.984, *passim*).

⁵¹Huelga decir que esta misma línea fue la seguida por los sucesores de Felipe V, es decir, por Fernando VI y, sobre todo, por Carlos III. Así, nos encontramos que el eminente marino Jorge Juan fue enviado a Londres con el objetivo de contratar técnicos ingleses en construcción naval destinados a los astilleros españoles (V. Palacio Atard, op. cit., pág. 118).

⁵²SHM, Col. Aparici, leg. 3072.

De hecho, muchos de los ingenieros se buscaban recomendaciones al objeto de eludir el servicio en América (AGS. SSH, 913, por ejemplo); y, en todo caso, eran bastante pocos los que existían. No cambió en nada la situación el hecho de que las Ordenanzas de Carlos III dividiese el Cuerpo de Ingenieros en tres ramos: Plazas, Caminos, y Canales de Navegación y Riego; los ingenieros seguían quejándose de que, siendo pocos los destinados a caminos, se destinasen, además, los más prácticos de entre todos ellos a América. Así se deja ver de la carta del ingeniero director del camino de Valencia, Pedro de Ara a Miguel de Muzquiz (AGS. SSH, 910).

Comenzaba la Ordenanza con una exposición real acerca de la necesidad que había de conocer la situación de las ciudades, la calidad de los caminos y el estado de sus puentes, entre otras cosas, cuestiones todas ellas que entran dentro del ámbito de la política caminera que, de Felipe V en adelante, van a desarrollar los sucesivos Borbones⁵³. A continuación, se exponía la intención de ejecutar los "reparos y obras" necesarios, así como la de proceder a la construcción de nuevos caminos y puentes "obviando rodeos y malos pasos, a fin de facilitar la comodidad de los pasajeros y comerciantes, y la menos costosa conducción de los frutos, ganados, y géneros..."

Como se puede ver, no se trataba ya de hacer fortificaciones, sino que, expresamente, se destinaba a los ingenieros a la ejecución de obras públicas, de manera que, una vez sentada la necesidad de invertir en las mismas, se proponía la utilización de las tropas para llevarlas a cabo. A mayor abundamiento, al objeto de evitar cualquier posible malversación de caudales que pudiera producirse por haberse hecho construcciones sin la dirección adecuada, se ordenaba que fuesen ingenieros profesionales los que se encargasen de dicha dirección; medida con la cual se evitaría, además del despilfarro, que las obras fueran defectuosas. En suma, ¿quién mejor que

⁵³SHM, ML, Col. Ordenanzas J.A. Portugués.

un Cuerpo, "altamente jerarquizado y disciplinado" para llevar a cabo tales planes?⁵⁴.

Ciertamente, no es extraño que fueran ingenieros los encargados de ejecutar las obras, dado que el carácter técnico de estas así lo exigía entonces como ahora; lo que podría resultar más chocante es que hubieran de ser, además, militares. Pero esto deja de parecer sorprendente cuando se piensa que su sentido de la disciplina, aparte de las razones ya vistas de conocimiento y experimentación en fortificaciones y obras defensivas, hacía de los militares el elemento más idóneo⁵⁵ para llevar a cabo la política borbónica de obras públicas⁵⁶. Que tanto la disciplina como la jerarquía son cualidades inherentes a la milicia, parecen corroborarlo todos los militares. En este sentido, citamos del libro de Juan Martínez de la Vega y Zegrí, las siguientes palabras: "Para conseguir esa unidad de dirección y para transmitirla sin pérdida a todo el cuerpo social, es indispensable el cumplimiento de dos condiciones: la primera que el mando se halle jerárquicamente organizado, y distribuido el imperio en una proporción adecuada entre los jefes que ejercen funciones directivas; la segunda que

⁵⁴H. Capel, et al., op. cit., pág. 337.

Por otra parte, hay que señalar que no sólo en España, sino también en Francia, Inglaterra e, incluso, en Norteamérica por poner sólo algunos ejemplos, observamos que la aparición de la ingeniería siempre ha estado asociada a organizaciones a gran escala, tipo militar, o, cuando menos a grandes proyectos, que requirieran inversiones de capital o riesgos lo suficientemente elevados como para justificar el gasto en técnicos expertos a tiempo completo ("The appearance of engineering has traditionally been associated with the emergence of large-scale organizations (e.g., the military) or large-scale projects in which the level of capital investment and risk are high enough to justify the expense of full-time technical experts", *The Engineer in America*, University of Chicago Press, 1.988, pág. 10).

⁵⁵No obstante, la aplicación del fuero militar fue causa de numerosos problemas, así como de insubordinaciones, reales o aparentes, como se verá más adelante.

⁵⁶De hecho, hasta 1.799 no se creó, como más adelante veremos, un Cuerpo facultativo aparte, y hasta 1.802 no se creó la primera Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, germen de la actual.

radique en los súbditos un deber inexcusable de obediencia, de extensión armónica con la facultad de mandarlos que tienen aquellos"⁵⁷.

Volviendo a la Ordenanza de Felipe V, tras la "exposición de motivos", la primera parte de la misma establecía como función de los ingenieros la delineación de todos los caminos reales, distinguiendo los que fueran carreteriles de los de herradura o a pie. Pero, acto seguido, señalaba otros cometidos más propios de un censo que de una Ordenanza de Ingenieros, pues fija la obligación de que en los mapas se ponga el número de personas que compone cada familia, diferenciando hombres de mujeres, número de religiosos y sus rentas, tierras labradas y tierras incultas y, en definitiva, todo lo que observen "sobre la calidad del país: frutos, ganados, etc..." Esto es: mapas económicos. En definitiva, preveía como funciones de los ingenieros militares, algunas que hoy son de particular incumbencia de organismos no sólo ajenos a la milicia sino, incluso, específicas de otros Cuerpos del Ejército⁵⁸.

Al margen de lo anterior -que, bien mirado, parece innecesario si pensamos que ya antes se habían hecho censos, y no por ingenieros- la Ordenanza mandaba a los ingenieros anotar qué caminos eran buenos o malos, qué reparos necesitaban, el estado de los puentes y, finalmente, los costes aproximados de obras y reparos que debían

⁵⁷Martínez de la Vega y Zegrí, "El Derecho militar en la Edad Media", pág. 35.

⁵⁸La Ordenanza contiene artículos específicamente destinados a la Marina, y otros que atribuyen a los soldados funciones más propias de la Inspección de Aduanas o de Hacienda que de la Milicia. Probablemente la razón que explicaría ésta extraña mezcolanza estriba en que se esperaba conseguir más eficacia encomendando tales funciones a quienes ya habían demostrado tenerla (aunque en otro campo como era el militar), que a un cuerpo específico pero inoperante, como el de Aduanas: de manera que, si bien nada tenía que ver el Ejército con la Administración propiamente dicha, sí precisaban ambas instituciones de idéntico sentido de disciplina, responsabilidad y jerarquía en la lucha contra el fraude: cualidades todas ellas que la Milicia había demostrado tener.

efectuarse. Se trataba, en suma, de una detalladísima relación de tareas en la que no quedaba apenas nada fuera del alcance de los ingenieros, a quienes debían auxiliar en cuanto fuera preciso los Corregidores, Intendentes, Alcaldes, Alcaldes, etc.

En cuanto a la segunda parte de la Ordenanza, contemplaba la tramitación de las obras, prescribiendo la necesidad de la aprobación real, así como el informe del Ingeniero Director o principal, junto con la obligación de incluir el proyecto, coste aproximado, y cantidad y calidad de los materiales a emplear.

Para la ejecución de las obras menores o urgentes -lo que se ha venido en denominar *obras de entretenimiento*- no se establecía la necesidad de aprobación real, aunque sí era preceptiva dicha aprobación para proceder al pago⁵⁹. Asimismo, se ordenaba que las obras se hicieran por asiento en cuanto fuera posible⁶⁰.

Por último, se señalaban, con el fin de evitarlos, los vicios y corruptelas más frecuentes, problemas estos que, a pesar de las numerosas disposiciones dictadas al respecto, nunca desaparecieron del todo. Concretamente, se establecía que en las viviendas de generales, ministros, y demás personas de similar calidad no se hiciesen obras sin autorización real. Este precepto, aparentemente intrascendente, aunque muy

⁵⁹En la actualidad, este tipo de obras tiene asignada una cantidad anual.

⁶⁰Aunque en otro apartado se estudiará este tema en profundidad, por ahora diremos que el sistema de asientos no difería mucho del actual sistema de contratación pública. En general, la Administración de Felipe V mostraba preferencia por el régimen de asientos sobre el de administración -consistente, básicamente, en que el Estado, y no una empresa particular, es el encargado de ejecutar las obras. Así, el Real Reglamento de Arbitrios para Fortificaciones de 8 de mayo de 1.736, por citar un ejemplo significativo, en sus artículos 10 y 15 señala que es "el ánimo de su Majestad que las obras se executen por asiento" (SHM, Col. Ordzas. J.A. Portugués).

propio de la política intervencionista de los Borbones, viene a poner de manifiesto que se hacían demasiadas obras en las viviendas de oficiales y jefes en general a costa de los soldados, e incluso de la seguridad de las plazas.

También sobre conservación de obras contenía la Ordenanza algunas específicas, como la prohibición de sembrar y labrar fuera de las murallas, arrojar inmundicias en las proximidades, etc...⁶¹ Para concluir, únicamente nos resta decir que la Ordenanza de Ingenieros de 1.718 no experimentó modificaciones esenciales hasta que se produjo la reunificación de los Cuerpos de Artillería e Ingenieros, ya durante el reinado de Fernando VI.

4.4. La reunificación del Cuerpo de Ingenieros bajo el reinado de Fernando VI

Con Fernando VI -cuyo breve reinado transcurrió de 1.746 a 1.759- se abrió una nueva etapa para la organización del Ejército. En efecto, desde 1.700 se venía imponiendo el establecimiento de un Ejército permanente, dentro del cual los ingenieros formaban un Cuerpo altamente especializado y dotado del saber técnico indispensable no sólo para las tareas militares, sino también para la política de fomento y, en general, para "acometer el ambicioso plan de modernización" que

⁶¹Aunque disposiciones de este tipo se venían promulgando desde mucho antes, recogándose, por ejemplo, una disposición en el Ordenamiento de Alcalá, ley 49, tit. 32, ratificada posteriormente por Enrique III, bajo el título "De poenis", capítulo 26, por la que se multa con 100 maravedies, junto con la obligación de deshacer la cerradura o embargo, a quienes *embargasen* o cierran los caminos.

pretendía Felipe V, todo lo cual quedó confirmado plenamente en la Ordenanza de 1.718, como hemos visto⁶².

Si el reinado de Felipe V se caracterizó por el permanente estado de guerra, el de su hijo lo fue por todo lo contrario. De hecho, nada más subir al trono, el Marqués de la Ensenada le dirigió un escrito en el que le recomendaba la paz, al objeto de conseguir el florecimiento económico del país. Recomendaba también, en un cuaderno titulado "Puntos de Gobierno", escrito en diciembre de 1.747 la construcción de caminos y puentes, así como primar el comercio interno sobre el exterior⁶³. Este nuevo impulso reformista alcanzó también al Ejército⁶⁴, para el cual propuso Ensenada un aumento de sus efectivos, así como la construcción de barcos y astilleros al objeto de evitar tanto la subordinación a Francia -que disponía de un poderoso ejército de tierra- como a Inglaterra -que contaba con una no menos poderosa Marina.

En resumidas cuentas, durante el reinado de Fernando VI España asistió a un período de recuperación económica, a lo que contribuyó en buena medida la mejora del sistema impositivo y la eficacia administrativa. De hecho, fue el Marqués de la Ensenada quien culminó la tarea, iniciada durante la Guerra de Sucesión, de suprimir

⁶²Capel, op. cit., pág. 34.

⁶³Tuñón de Lara, op. cit., pág. 202. Jovellanos recogerá esta idea en su Informe sobre la Ley Agraria ya a finales del siglo XVIII.

⁶⁴De hecho, algunos historiadores, como Johann Hellwege y Allan Christelow, sospechan que Ensenada tuvo mucho que ver con las Ordenanzas Militares de Carlos III (Tuñón de Lara, op. cit., pág. 206).

el sistema polisindial, instaurando el sistema de Secretarios de Despacho; medida que, al menos en principio, consiguió mejorar la eficacia en la gestión administrativa.

Esta reforma que, en la alta Administración del Estado, primaba a las Secretarías de despacho -órganos unipersonales- frente a los órganos colegiados que representaban los Consejos, obedecía además a una clara intención de desplazar a la Nobleza, incrustada en los Consejos desde tiempo inmemorial, a fin de agilizar la burocracia. Supuso, en suma, el triunfo de los "golillas", como Campomanes o Moñino, calificados por la nobleza terrateniente de arribistas, como funcionarios ennoblecidos que, en verdad, eran. Ninguno de ellos, y de ahí la fuerte crítica de los nobles, pertenecía a la casta de los Colegios mayores, nutridos por nobles de alta clase que, hasta entonces, venían colocando a sus miembros en los más altos puestos de los Consejos sin ninguna traba. Pero, a pesar de esta dificultad "de origen", con el tiempo, terminaron por desplazar a la nobleza de sangre de los órganos de dirección gubernamentales⁶⁵. Sólo Aranda fue una excepción.

La principal consecuencia de esta reforma administrativa fue la desaparición de la excesiva lentitud en la toma de decisiones, tan característica de los Consejos, que se sustituyó por la agilidad de los Secretarios de Despacho. Podría decirse, en resumen, que cuando Carlos III llegó al trono, el Consejo de Estado se había ya convertido en un órgano sin poder efectivo; un órgano honorífico y sin atribuciones.

⁶⁵Como puede verse, lo que se consiguió en la Administración no se logró en el Ejército, de manera que mientras los funcionarios empezaron a ser extraídos de una clase social distinta de la nobleza, en la milicia se tendía a todo lo contrario, primando a los nobles sobre todos los demás.

Los órganos de centralización pasaron a ser las Secretarías de Estado y de Despacho, desde donde se impartían todas las decisiones gubernamentales.

La caída de Ensenada, ocurrida en 1.754, situó al Conde de Aranda en el poder y, bajo su mandato, por Real Título de 8 de agosto de 1.756, además de crearse el cargo de Director General de Artillería e Ingenieros, se fundieron en un solo Cuerpo la Artillería y los Ingenieros, siendo el mismo Pedro Abarca de Bolea, Conde de Aranda, quien primero ocupó el recién creado cargo⁶⁶.

Cuando se produjo la citada reunificación -más nominal que efectiva, por otra parte- ya existía un fuerte enfrentamiento entre ambos Cuerpos en lo tocante a la dirección de las fortificaciones y demás obras militares, incluidas las fábricas de armas y arsenales. A este contencioso debió contribuir no poco la actitud de Aranda quien, al adoptar las inevitables medidas de reorganización en los dos Cuerpos, mantuvo numerosos conflictos de competencias con el Secretario del Despacho de Guerra, Sebastián Eslava, que nunca había visto con buenos ojos dicha unión, previendo, como así ocurrió, una fuerte disminución de su poder⁶⁷. La polémica terminó gracias a una Real Orden de 4 de septiembre de 1.756 que supuso, en la práctica, el triunfo de Aranda, pero la caída de éste en 1.758 confirmó el previsible fracaso de la pretendida

⁶⁶SHM, Col. Ordenanzas de J.A. Portugués.

Por otra parte, quizá deberíamos decir con más propiedad que se *refundieron* más que se *fundieron*, pues ya vimos en otro apartado que las necesidades de la fortificación, llevó a la especialización de un buen número de soldados que acabaron por desempeñar ambas funciones: artilleros e ingenieros. En Francia se produjo el mismo fenómeno casi simultáneamente.

⁶⁷Hubo numerosos conflictos en la aprobación de subvenciones para ciertas obras de fortificación en Castilla y Galicia, y también en cuanto al control de calidad de pólvora y armas, lo cual supuso una desautorización a las instrucciones dadas por el Conde de Aranda, pues el Ministerio de Guerra intervino directamente en contra de lo ordenado por éste (Capel, op. cit., pág. 61).

unión⁶⁸. Un año después, en 1.759, fallecía Fernando VI, y subía al trono su medio hermano Carlos III, cuyo reinado abre un nuevo período de reforma en el campo del Ejército y en el de la ingeniería caminera; terreno este último cuyos artífices, además, aún se encontraban engrosando las filas de aquél.

4.5. Carlos III y las Reales Ordenanzas de 1.768

Aunque en 1.749 el Marqués de la Ensenada había nombrado una Junta General con el encargo de redactar nuevas Ordenanzas militares y, pese a que en 1.751 buena parte del trabajo estaba finalizado, fue anulado inmediatamente. Hasta 1.760, con una nueva Junta de Ordenanzas, no se procedió a revisar el trabajo ya hecho, con el objetivo de "remediar el copioso número de ordenanzas de los cuerpos, adiciones e innovaciones, y por la oscuridad de voces que han dejado abierto el "camino a la duda, a la interpretación y no pocas veces al desorden"⁶⁹.

La necesidad de la reforma se circunscribía, sobre todo, a las cuestiones relativas a graduación, promoción y retiro, recogiendo así las numerosas quejas de los soldados, aunque no menos importante era el tratamiento dado al problema del mando militar de los ingenieros en campaña. Finalmente, el 30 de julio de 1.768 el Monarca aprobó el primer volumen de las Ordenanzas, y el 22 de octubre se hacían públicas las "Nuevas Ordenanzas de Su Magestad para el regimen, disciplina, subordinación

⁶⁸Capel, H., op. cit., pág.62.

⁶⁹Capel, H., op. cit., pág. 64.

y servicios de sus ejércitos⁷⁰. Las Ordenanzas constan de cuatro tomos, subdivididos en tratados. De ellos, el cuarto tomo dedica el tratado tercero a los ingenieros, y el segundo a las obras de fortificación.

Según Francisco Andújar, las relaciones de mando y organización se establecieron, a partir de ese momento, sobre un férreo sistema disciplinario y de subordinación⁷¹. Y, si bien es cierto que ésto ya venía ocurriendo desde el reinado de Felipe V, verdadero origen de la reforma del Ejército, es con Carlos III, a partir de las Ordenanzas de 1.768, cuando se va a acentuar esa fuerte disciplina. Por otra parte, como señala el mismo autor, la importancia del papel desempeñado por el monarca en cuanto a máxima autoridad es enorme, como consecuencia de lo cual se llegó a la total centralización de los distintos cuerpos. Así pues, desde el punto de vista estrictamente militar, puede decirse que si con Felipe V se había seguido el modelo militar francés, con Carlos III se instauró el modelo de táctica y disciplina militar prusiano⁷².

En cuanto a los ingenieros, la diferencia fundamental que presentaban las Ordenanzas de Carlos III respecto de la reglamentación que hizo Felipe V en 1.718, radica en que en la normativa dada por este último, si bien se mencionaban las funciones de los ingenieros, no se entraba en detalles sobre la forma de comportarse

⁷⁰SHM, Museo de Literatura, rollos 54-A y 55-A.

⁷¹Andújar Castillo, Francisco, "Los militares en la España del siglo XVIII. Un estudio social", Universidad de Granada, 1.991, pág. 35.

⁷²Andújar Castillo, op. cit., pág. 51.

en la vida oficial. Por el contrario, en las de 1.768 se fijaba cómo habían de llevarse los actos del servicio. Es decir: constituían un Reglamento interno que establecía las relaciones entre los ingenieros y las autoridades militares⁷³. Sin embargo, tal circunstancia no puede sorprendernos si pensamos que lo que Felipe V promulgó fue, como su propio nombre indicaba, una "Ordenanza para Ingenieros", que si se adentraba en el terreno militar era, únicamente, por razón de que un Cuerpo estaba inserto en el otro, mientras que la labor de Carlos III fue dirigida al Ejército en general, con un carácter, consecuentemente, mucho más castrense en todos los aspectos que se regulaban, siendo las cuestiones disciplinarias las más claramente destacadas en la parte dedicada a los ingenieros.

Por otra parte, hay que señalar, aunque en otro apartado lo trataremos con más profundidad, que las Reales Ordenanzas de 1.768 fijaban minuciosamente todo lo relativo a la contratación administrativa de las obras, fueran éstas militares o civiles.

4.6. Los ingenieros *no militares* en España y otros países europeos

Ya hemos visto el origen militar de los ingenieros de caminos en toda Europa; ahora analizaremos cómo fue la separación de ambos Cuerpos en distintos países, haciendo especial hincapié en el hecho diferencial inglés, pues así como la trayectoria francesa y española es bastante similar -por cuanto que la segunda está prácticamente calcada de la primera- en Inglaterra, desde sus orígenes, se marcaron netamente las

⁷³"Estudio histórico del Cuerpo de Ingenieros...". op. cit., Vol I, pág. 163.

distancias entre ingenieros militares e ingenieros no militares, teniendo ambos Cuerpos funciones bien distintas.

• España

Por lo que a España se refiere, fue Juan Martín Cermeño, Comandante General del Cuerpo de Ingenieros del Ejército, el primero en proponer, en el año 1.767, un aumento del número de los ingenieros existentes -militares todos en ese momento-, así como la creación de un Cuerpo especializado en puentes, caminos y canales, si bien esta propuesta no tuvo éxito.

En 1.796 aparecía el Cuerpo de Ingenieros Cosmógrafos, aunque el nombre induce a error dado que, en la práctica, desempeñaban funciones de ingenieros geógrafos. Posteriormente, en 1.799, se creó el Cuerpo de Ingenieros de Puentes y Caminos, acontecimiento este que permitió al Estado, por primera vez, disponer de técnicos civiles para desempeñar tareas que, durante tantos años, habían desempeñado exclusivamente los militares⁷⁴.

Este primer Cuerpo de Ingenieros civiles nació por Real Orden de 12 de junio de 1.799, la cual creó un Cuerpo facultativo cuya misión era proyectar y dirigir todas

⁷⁴Capel, H., et al., op cit., pág. 90.

obras de caminos y canales, si bien bajo las órdenes de la Junta de Correos, Postas y Caminos⁷⁵.

De la Real Orden de 1.799 son destacables los siguientes aspectos:

- La despolitización y profesionalización del cargo de Inspector de Caminos.
- La separación de los caudales de Caminos de los de Correos.
- Asignación anual de dos millones de reales a los fondos de caminos.
- Creación de un Cuerpo facultativo, cuya misión será la de "conseguir que se planteen bien los proyectos relativos al trazado y alineación de caminos y canales, y las obras de mampostería, puentes y demás".

El proceso de creación del primer Cuerpo *civil* de ingenieros⁷⁶ en España culminó con el establecimiento de la Escuela de Ingenieros, en 1.802, de la que fue primer Inspector General Agustín de Betancourt. Su organización y funcionamiento estaban prácticamente calcados del modelo francés, hasta tal punto que, si los franceses contaban desde 1.744 con un "bureau de dessinateurs", en España, con carácter previo a la creación de la Escuela de Puentes y Calzadas, se había fundado la Real Academia de Nobles Artes de San Fernando, en el año 1.757, encargada, desde su nacimiento tanto del control del gusto en las obras públicas, como de la enseñanza práctica, al igual que el *bureau* francés. Con todo, en 1.788 ya se había

⁷⁵Uriol Salcedo, "Historia de los caminos de España", pág. 319.

⁷⁶Utilizamos aquí el término *civil* por contraposición a militar, pues, como veremos, en otros países tiene un significado propio.



creado en Madrid un denominado "Gabinete de Máquinas", que puede considerarse el primer centro científico de carácter oficial, y cuyo primer director fue, asimismo, Betancourt⁷⁷.

Con Fernando VII, bajo cuyo reinado hubieron de exiliarse muchos ingenieros, se cerró dicho Gabinete, y en 1.814 se disolvió el Cuerpo de Ingenieros propiamente dicho, creado por Betancourt en 1.801, cerrándose, igualmente, la Escuela de Caminos⁷⁸, para, finalmente, reabrirse en 1.834, tras la muerte del monarca, del mismo modo que, por Decreto de 20 de abril de 1.835 se reconstituyó el Cuerpo de Ingenieros.

• Francia

Por su parte, la historia del Cuerpo de Ingenieros francés arranca de mediados del siglo XVI cuando, por un Edicto de 15 de octubre de 1.508, se encargó a los Tesoreros de Francia la visita y reparación de los caminos públicos.

En mayo de 1.599, como ya vimos, se creó el cargo de "Grand Voyer" - equivalente a nuestro Intendente General de Caminos-, cargo que se confió al Duque de Sully, y en 1.661, con Colbert como controlador general de finanzas, aparece por primera vez la expresión "ponts et chaussées" para designar el servicio de "caminos

⁷⁷Bonet Correa. op. cit., pág. 17.

⁷⁸Como dato curioso, señalar que se substituyó por la Escuela de Tauromaquia (Bonet Correa, op. cit., pág. 19).

públicos", creándose en 1.715 el cargo de Director General de "ponts et chaussées", más tarde suprimido, surgiendo un año después, en 1.716, la primera organización jerárquica de un Cuerpo de Ingenieros de Caminos y Puentes. A partir de ahí comenzaron a promulgarse las más importantes disposiciones sobre caminos, concretamente sobre planificación, longitud y policía de carreteras⁷⁹.

Según Armytage, fue Vauban, Mariscal de Campo francés quien, en el año 1.703, sugirió al Ministro de Guerra, Louvois, la creación del "Corps des Ingénieurs de Génie Militaire", por lo que estos oficiales "de génie" pueden ser considerado, verdaderamente, como los primeros ingenieros civiles que hubo en Francia. Su "status" se vio reforzado por la creación del Corps de Ponts et Chaussées, ya citado⁸⁰.

En 1.744, con Daniel Trudaine como Intendente de Finanzas del servicio de "ponts et chaussées", se creó la primera "oficina de dibujantes" (*bureau de dessinateurs*), encargada de centralizar los planos de las grandes rutas. Esta *oficina* fue el germen de la Escuela de Caminos francesa y, así, por decreto de 14 de febrero de 1.747 se transformó en "École des ponts et chaussées", siendo su primer director el célebre ingeniero Perronet. La primitiva organización de la Escuela subsistió hasta 1.789, con pocas modificaciones y, tras la Revolución de 1.789, desapareció

⁷⁹F.P.H. Tarbé de St. Hardouin, "Notices Biographiques sur les Ingénieurs des ponts et chaussées", París, 1.884, pág. 7.

⁸⁰WHG, Armytage, "A social History of Engineering", Faber and Faber, London, 1.961. Igualmente, H. Capel, op. cit., pág. 76, ve en esto una de las principales diferencias entre los primeros Cuerpos de Ingenieros francés y español, pues en nuestro país la marca castrense estuvo presente hasta el siglo XIX.

momentáneamente, siendo sustituida por una denominada Escuela Central de Obras Públicas, si bien fue restablecida nuevamente en 1.795, promulgándose en 1.804 sendos Decretos con el objeto de organizar el "Corps des ponts et chaussées", y establecer el Reglamento de la Escuela; Reglamento modificado en 1.851⁸¹.

No se puede hablar de ingenieros "de caminos" franceses, sin hacer referencia a la "École polytechnique", conocida en un primer momento como la ya citada "École centrale des travaux publics", creada especialmente para el servicio público el cual, a finales del siglo XIX, estaba completamente desorganizado. Así, por ley de 22 de octubre de 1.795, se fijaron las relaciones entre la Escuela Politécnica y las demás Escuelas de artillería, ingeniería de puentes y calzadas, minas, construcciones navales e ingenieros geógrafos. La razón de intentar compaginar tan heterodoxas ramas parece haber sido la necesidad de someter a los alumnos, finalmente, a la disciplina militar⁸². La Escuela Politécnica fue disuelta y reorganizada, sucesivamente, en 1.816.

⁸¹Todos los datos acerca de los ingenieros civiles franceses han sido tomados de la ya citada obra "Notices Biographiques sur les Ingénieurs des ponts et chaussées", en cuyo *avant-propos* (págs. 7-10) figuran como "principales dates historiques" los que aquí constan.

⁸²Parece ser que todo fue debido a necesidades de alojamiento, de manera que, resultando imposible que todos los alumnos se alojaran entre "familias amigas o casas honestas" como se pretendía, se les hubo de dar hospedaje sometido al régimen militar (Mallet, M.A.: "La Société des Ingénieurs Civils de France", París, 1.897, pág. 272). Actualmente, la *École Polytechnique* se encuentra entre las más prestigiosas de Francia, para estudiar en la cual -al igual que el resto de las *grandes écoles* francesas- el candidato es seleccionado por concurso, tras un difícil examen, que presupone el paso durante dos o tres años por alguno de los mejores *lycées* (De la revista "Le parisien", 4-5 de marzo 1.989).

Por otra parte, los ingenieros militares franceses de finales del siglo XVIII eran reputados como los mejores del mundo, por lo que no es de extrañar que, durante la Revolución norteamericana adiestraran y dirigieran el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos ("The Engineer in America", op. cit., pág. 10). Tal vez fue debido a esta circunstancia, y no a la mera francofilia borbónica, por lo que la política caminera de Carlos III mostró clara preferencia por los ingenieros franceses. O, más probablemente, fuese una mezcla de ambas cosas.

• Inglaterra. Los *ingenieros de su Majestad*

Antes de tratar de los ingenieros civiles ingleses, conviene aclarar que el término francés *ingeniero civil* es una traducción literal del inglés *civil engineer* y, por cierto, una mala traducción, pues en Inglaterra el ingeniero civil se ocupaba de cuestiones que, en Francia, eran del dominio exclusivo de los denominados "ingénieurs des ponts et chaussées" o de los ingenieros *municipales*. El adjetivo civil fue añadido en el siglo XIX en un intento de especialización de la palabra ingeniero, pues dicho término tenía -y tiene-, entre los franceses -como entre los españoles- una significación demasiado amplia, de manera que se aplica tanto al constructor como al conductor de máquinas, como a los soldados del Cuerpo de ingenieros⁸³.

En resumidas cuentas el ingeniero civil inglés, en sentido estricto, viene a ser el ingeniero de puentes y caminos francés, o el de caminos, canales y puertos español⁸⁴, no obstante lo cual, la Institución francesa de Ingenieros Civiles se construyó sobre el mismo modelo que la inglesa. En otras palabras: el adjetivo *civil* en Inglaterra como en España, hace referencia exclusivamente a los ingenieros de caminos, canales y puertos; en este caso, pues, España se desmarca de la línea francesa que únicamente utiliza el término *civil* para señalar todo aquello que no es ingeniería puramente militar. No obstante, justo es decir que el primer inglés que se

⁸³Mallet, M.A., op. cit., pág.5.

⁸⁴L'expression d'ingénieur civil ne s'emploie-t-elle plus guère aujourd'hui que pour désigner les ingénieurs libres par opposition aux ingénieurs de l'État (Mallet, M.A., op. cit., pág. 6); es decir, que en Francia se emplea el término civil para todo aquel ingeniero que no trabaja para el Estado, con lo que incluiría el de minas, mecánico, industrial, etc.; mientras que en Inglaterra ingeniero civil, en sentido estricto, es únicamente el ingeniero de caminos, canales y puertos.

describió a sí mismo como *civil engineer* en el año 1.768, John Smeaton, lo hizo tanto para describir una nueva profesión como para diferenciarse de los ingenieros militares⁸⁵.

Por otra parte, también hay que diferenciar a los ingenieros propiamente dichos de los ingenieros militares, a los que dedicaremos un apartado, por cuanto que se desvían del camino común seguido por Francia y España, principalmente en cuanto a sus funciones más típicamente castrenses⁸⁶.

Por último, baste añadir que la importación por Francia del término "ingénieur civil", parece haber tenido lugar tras la paz de 1.815, en un momento en que las relaciones con Inglaterra se habían restablecido; aunque tal importación, por lo que hemos visto, no fue muy afortunada.

⁸⁵Watson, Garth. "The Smithsonians. The Society of Civil Engineers". Ed. Thomas Telford, Ltd., London. 1.989. pág. 1.

⁸⁶No obstante, es cierto que en el siglo XIX el control oficial de los ferrocarriles se atribuyó a miembros del Real Cuerpo de Ingenieros (Royal Engineers), es decir, a los ingenieros militares los cuales, fuera de Inglaterra, sí realizaron muchas obras de carácter civil, como ocurrió en la India. Incluso para la organización de las vías de comunicación en Rusia, el encargo se hizo a un militar, el capitán Perry y antes que él, se había ocupado del asunto el coronel Breckell, con ningún éxito, por cierto.

Por otra parte, su lema ("Quo fas et gloria ducunt. Ubique"- Adónde conducen la honestidad y la gloria. A todas partes) parece también indicar que el trabajo de los "Royal Engineers" era tanto civil como militar; pero, insistimos, esto era excepcional y, como se ve, se refiere a obras llevadas a cabo, generalmente fuera de Inglaterra, donde salvo en contadas ocasiones -como podía ser la construcción de un camino, o de un puente, necesario o anexo a una construcción militar- ambas funciones estaban perfectamente diferenciadas.

Hechas las anteriores precisiones, podemos decir que, en Inglaterra, la Institución de Ingenieros Civiles (ICE)⁸⁷ se fundó en el año 1.818, y recibió su "carta fundacional" (charter) del rey Jorge IV, el 3 de junio de 1.828.

En cuanto a los orígenes de la Institución, no son muy diferentes del resto de los países europeos, si bien en Inglaterra la ingeniería estuvo más ligada a las necesidades del desarrollo industrial iniciado en el siglo XVII; pero allí como aquí, lo cierto es que el aprendizaje de los ingenieros fue, en los comienzos, puramente artesanal: se transmitía de unos a otros el conocimiento necesario para ejercer la profesión⁸⁸. Fue el crecimiento de las operaciones comerciales lo que permitió a un grupo de ingenieros autodidactas y no militares, hacer carrera aportando conocimientos técnicos. Antes de finalizar el siglo XVIII, los ingenieros británicos que trabajaban en proyectos civiles -de donde se deriva el término "ingeniero civil"-, habían desarrollado su identidad profesional y empezado a reunirse regularmente, al objeto de intercambiar ideas y promover sus intereses mutuos⁸⁹.

⁸⁷Institution of Civil Engineers. Conviene aclarar que primero se denominó Society of Civil Engineers, y también Smitonian Society, en honor de uno de sus más renombrados miembros y fundadores, John Smeaton. De hecho, el primer nombre, cuando se creó en el año 1.771, fue el de Society of Civil Engineers; pero, dado que se disolvió -al menos temporalmente, con el propósito de reorganizarse- en 1.792, y que Smeaton falleció en octubre de ese mismo año, cuando la Sociedad volvió a reaparecer, en 1.793, adoptó el nombre de Smeatonian Society (Watson, op.cit., pág. 20).

⁸⁸Watson, op. cit., pág. 1.

⁸⁹La cita completa está tomada de la obra "The Engineer in America", escrita por varios autores, recopilación de una serie de trabajos aparecidos originariamente en varios números de la revista norteamericana "Technology and Culture". En el original, es como sigue: "This growth in scale of commercial operations enabled a group of self-trained, nonmilitary engineers to make careers of providing technical expertise. Before the end of the 18th century, British engineers working on civilian projects (hence the term "civil" engineer) had developed a professional identity and had begun to meet regularly to exchange technical ideas and to promote mutual interests" (Varios autores, "The Engineer in America. A Historical anthology from technology and culture", op. cit., pág. 8). Nótese que el francés Mallet señalaba que el término ingeniero civil fue importado de Francia (vid. supra, pág. 114).

No obstante, antes de la creación de la ICE, puede decirse que la ingeniería civil inglesa, como ciencia experimental, ya se había iniciado desde el momento en que un grupo de estudiantes, que se reunían habitualmente en Londres, alrededor del año 1.645, comenzó a estudiar una nueva filosofía experimental. Este grupo, trasladado a Oxford durante la Guerra Civil y el Protectorado, volvió a reunirse en Londres, donde creó la "Royal Society of London" en 1.660, Sociedad que recibió su carta fundacional en 1.662 de manos del rey Carlos II⁹⁰. Pese a tal circunstancia, conviene aclarar que, en la actualidad, no tiene carácter gubernamental, como la Academia de las Ciencias de Francia, por citar un ejemplo⁹¹. En cuanto a sus objetivos, la Royal Society los deja reflejados en el borrador de sus estatutos, elaborados en el año 1.663, a cuyo tenor, la Sociedad tiene como misión desarrollar el conocimiento de la naturaleza de las cosas, y de todas las artes útiles, manufacturas, prácticas mecánicas, máquinas e inventos mediante experimentos⁹².

Por otra parte, en Inglaterra proliferaron las Sociedades de tipo experimental, creándose buen número de ellas, tanto a nivel nacional como local. En este sentido, pueden citarse algunas como la Society of Arts, la Gentleman's Society at Spalding,

⁹⁰ Concretamente, el objetivo de la Royal Society era "discutir el establecimiento de un Colegio para la promoción de los conocimientos físico-matemáticos". La Royal Society nació al amparo de las ideas del filósofo Francis Bacon, conocido también, al menos entre sus compatriotas ingleses, como el filósofo de la ciencia industrial ("the philosopher of industrial science"); ideas según las cuales la soberanía del hombre yacía escondida en su conocimiento (W.G. Armytage, "A social History of Engineering").

⁹¹ Andrade, C., "A brief History of the Royal Society", Londres, 1.960, pág. 28.

⁹² "The improve of the knowledge of naturall thing, and all useful Arts, Manufactures, Mechanik practices, Engynes and Inventions by Experiment" (Armytage, 1.961, pág. 13).

etc., todas ellas con algo en común: el desarrollo del conocimiento mediante el mutuo intercambio de opiniones⁹³.

Volviendo a la Institución de Ingenieros Civiles, el objetivo, según viene definido en su "carta" de nacimiento, consiste en "el progreso general de las Ciencias Mecánicas, y más concretamente las que constituyen el objeto de los Ingenieros Civiles: construcción de caminos, puentes, acueductos, canales, ríos de navegación y muelles, puertos, bahías, rompeolas y faros, todo ello relativo al comercio y al intercambio interno y externo en general"⁹⁴. Su nacimiento, podríamos decir que fue similar al que tuvo la Royal Society, pues se produjo cuando un reducido grupo de jóvenes que, habitualmente, se reunía en un Café, tuvieron la idea de crear "una sociedad cuyos miembros fueran estudiosos de la profesión de ingeniero civil". Su primer presidente fue el renombrado ingeniero Thomas Telford y, curiosamente, su primer miembro honorario fue un profesor de matemáticas de la Real Academia Militar.

Por otra parte, una de las diferencias fundamentales entre los ingenieros británicos y los franceses estriba en el hecho de que, en Francia, el Cuerpo de Ingenieros se nutría, fundamentalmente, de la nobleza, mientras que en Inglaterra

⁹³"The advancement of knowledge by mutual exchange of opiniones", Armytage, op. cit, pág. 14.

⁹⁴Charter, by-laws and regulations of the I.C.E., London, 1.898, pág. 9.

provenían de todas las clases sociales⁹⁵. Según Rae, aparte de esta notable diferencia, los ingenieros no-militares británicos siempre tuvieron más conciencia de grupo que los ingenieros continentales, donde predominaban los "empleados estatales o ingenieros militares"⁹⁶.

Otra diferencia importante entre los ingenieros británicos y los continentales, estriba en que aquellos preferían la aproximación práctica y empírica a los problemas que planteaba la ingeniería, siendo más reacios a la solución de los mismos mediante el empleo de métodos matemáticos y teóricos⁹⁷. Esta circunstancia parece ser rotundamente cierta, pues viene avalada por la importancia que tanto en Francia como en España, se dio al estudio de las matemáticas y teoría en general -como más adelante veremos-, y constituye una de las diferencias sustanciales desde nuestro punto de vista.

Conviene recalcar, además, que en Inglaterra se marcaron muy nítidamente, desde el principio, las diferencias entre los ingenieros militares y los civiles, de manera que, al contrario de lo que ocurrió en España y Francia, siempre tuvieron aquéllos muy claras sus competencias, que fueron básicamente militares, es decir,

⁹⁵John B. Rae, en la obra citada "The Engineers in America", hace un interesante análisis estadístico sobre el particular.

⁹⁶"In Britain civil engineers were a much more firmly established and self-conscious group than on the Continent, where state-employed, military engineers were dominant" ("The Engineer in America", op. cit., pág. 9).

⁹⁷"Although Rae does not mention it, British engineers also differed from their continental counterparts in preferring a heavily practical and empirical approach to problems and in being more suspicious of mathematical and theoretical methods of engineering problem solving" (Terry S. Reynolds, en el prólogo a la obra "The Engineer in America", op. cit., pág. 9).

fortificaciones, máquinas de asalto, etc. De hecho, las obras públicas inglesas de carácter civil -camino, puentes, etc.- se debieron, principalmente, a la iniciativa privada⁹⁸, en cuanto a su encargo y financiación, y a los ingenieros civiles en cuanto a la ejecución.

Para comprender mejor esta idea, siquiera brevemente, no hay más que remontarse a los orígenes de las obras públicas en Inglaterra, donde vemos que tanto puentes como caminos fueron financiados y ejecutados por los particulares, fundamentalmente los grandes propietarios (landlords), la Iglesia y ciertas órdenes religiosas que, por cierto, fueron las principales constructoras de puentes del período medieval⁹⁹. Por citar un ejemplo, el primer hombre ennoblecido con el status de caballero por sus trabajos de ingeniería, no fue un ingeniero, sino un particular; concretamente un próspero banquero, y a veces comerciante, llamado Hugh Huddleton, famoso por haber hecho los primeros intentos de llevar agua fresca al Londres de comienzos del siglo XVII¹⁰⁰.

⁹⁸Concretamente a la nobleza, granjeros, señores (nobility, farmers, gentry), los cuales se unían en lo que se denominaban "trusts", encargándose de gestionar el dinero de los granjeros locales y propietarios de tierras en general. Parece, pues, evidente, que la iniciativa estatal estaba, en principio, descartada, si bien nos referimos a lo que ocurría en el siglo XVIII, pues hasta entonces, la iniciativa de los particulares, aunque escasa, era habitual también en España. A decir de Madrazo ("El sistema de transportes", op. cit., pág. 191), quizá los caminos ingleses no puedan presumir de la anchura y ostentación de los franceses, pero fue la más práctica y la mejor conservada de Europa, entre otras cosas porque Inglaterra no tuvo administración única, de manera que fueron los comités de la Cámara de los Comunes quienes decidían sobre cuestiones camineras.

⁹⁹Según Chappell, M. (op. cit., pág. 40), parece ser que los romanos construyeron muchos puentes en Inglaterra, pese a que no se ha conservado ninguno. Se piensa que ello fue debido a que estaban fabricados de madera (timber).

¹⁰⁰Chappell, Metius, "British Engineers", William Collins of London, 1.942, pág. 43.

Cierto que en España algunos pueblos costearon sus obras a través, por ejemplo, de los bienes del común; pero cuando hablamos de "financiación gubernamental" téngase en cuenta que nos referimos, también, a municipios y provincias, es decir, cualquier organismo distinto a los particulares. Es verdad que, algunas veces, también éstos costearon alguna pequeña obra, pero siempre aquéllas que les afectaban directamente y no las de carácter general.

Creemos, en suma, necesario incidir en la idea de que esta peculiar forma de financiación, tan alejada de lo gubernamental, tuvo que influir en la construcción de los caminos, de manera que mientras en España -o Francia- la Hacienda siempre contó con serios problemas que habían de repercutir, por fuerza y entre otras muchas cosas, en la calidad de las obras públicas, en Inglaterra, al ser fundamentalmente la iniciativa particular la que financiaba los proyectos, no hubo ocasión de que se plantearan las mismas cuestiones respecto a la calidad. Lo mismo podríamos decir de quienes se encargaron de ejecutar las obras de caminos, pues no eran militares y, consecuentemente, no plantearon los mismos problemas que se dieron en España¹⁰¹.

En este sentido, recordemos la referencia ya hecha a la diferente trayectoria que, dentro del contexto europeo, siguió la ingeniería en Inglaterra con respecto a los demás países, razón por la cual creemos resultará interesante comentar la histórica distinción entre lo civil y lo militar en dicho país, sobre todo porque el objeto de esta tesis es demostrar que buena parte de los problemas ocurridos en la construcción de las obras de caminos en la España del siglo XVIII fue debida, básicamente, a la no distinción entre los dos ámbitos, de manera que los militares desarrollaban las labores de ingeniería en ambos niveles. Puede decirse que, mientras que los orígenes fueron prácticamente idénticos con relación al contexto europeo, la evolución posterior se desmarcó de dicha línea.

¹⁰¹Precisamente, las relaciones o, mejor, la tensión entre lo público y lo privado, lo civil y lo militar, volverán a ponerse de manifiesto en el momento en que analicemos el proceso a Carlos Lemaire, como "leit-motiv" de toda la historia.

Los Royal Engineers

La Corona inglesa, desde los tiempos de la invasión normanda¹⁰², tuvo permanentemente empleados un buen número de ingenieros militares, cuyas principales obras fueron la construcción de fortalezas en puntos estratégicos a medida que iban conquistando tierras sojuzgadas por los sajones. Igualmente, comenzaron a construir caminos al servicio de esas fortalezas, dando lugar en su conjunto a importantes centros militares y administrativos de los que dependía la seguridad y el gobierno local del país. Estos primeros ingenieros, cuyo origen es tan militar como lo fue el de los franceses y españoles, llegaron a ser conocidos en el tiempo como los Ingenieros del Rey y Topógrafos de las Reales Obras¹⁰³.

En este sentido, el reinado de Enrique VIII fue próspero para el desarrollo de la ingeniería militar porque, durante el mismo, Inglaterra estuvo constantemente amenazada por las invasiones y, en consecuencia, bajo la permanente necesidad de atender a la defensa de sus costas. Dicha circunstancia repercutió notablemente en el desarrollo de las obras defensivas.

Además, parece haber sido bastante común el hecho de que la mayoría de los ingenieros militares, aparte de tener orígenes humildes, no eran ingenieros

¹⁰²Efectuada por Guillermo el Conquistador, en el año 1.086. Porter, Whitworth, "History of the Corps of Royal Engineers", Longmans, Green and Co., 1.889, pág. 5.

¹⁰³En el original: "King's Engineers and Surveyors of the King's Works". Atkinson, C.F., "Surveyors of works, Royal Engineers. Their history and Development". FRICS, 1.969, pág. 8.

propiamente dichos, sino que, simplemente, dedicaban tiempo al estudio de la ingeniería y arquitectura militar, dos ramas que, como también hemos visto, estuvieron muy unidas en los comienzos, y viene a ser un punto de comunión entre Inglaterra, España y Francia. Sin embargo, el alejamiento de la tradición inglesa de la del continente se produce tempranamente. De hecho, en el año 1.414, coincidiendo con la introducción del cañón, se fundó el primer "Board Ordnance" -que podría traducirse como "Consejo de Artillería"- con el objeto de administrar todos y cada uno de los distintos aspectos conectados con las obras reales¹⁰⁴; obras que, no se olvide, no tenían carácter civil, sino exclusivamente militar, arsenales sobre todo y, en general, cualquier cosa que tuviera que ver con equipamiento bélico.

Posteriormente, en el año 1.683, se promulgaron las "Rules, orders and instructions for the future government of the Office of Ordnance", es decir, todo un conjunto de normas para el futuro gobierno de la Oficina de Artillería; reglas todas ellas que hablan únicamente de cuestiones relativas al arte de la guerra: obras de asedio, fortificaciones, etc. Esto nos lleva a lo que nosotros consideramos el hecho diferencial inglés por excelencia, en relación a lo que ocurría en el resto de Europa. La razón es que este "Board Ordnance" fue el primer organismo que estableció un procedimiento estándar para regular toda actividad relacionada con la construcción de

¹⁰⁴Recuérdese que ya vimos cómo, en el caso español, la separación entre ingenieros y artilleros, o mejor, dicho, el primer intento que se hizo en ese sentido, no se produjo hasta mediados del siglo XVIII.

obras militares¹⁰⁵, cosa que ni en España ni en Francia se dio, pues su normativa mezclaba las construcciones de carácter civil con las de tipo militar.

Además, siguiendo con este "hecho diferencial", hasta el final de la guerra de Independencia española, no se encuentra en Inglaterra prácticamente ningún ingeniero militar que no esté empleado en obras que no fueran militares, o al menos, cuasi militares; lo cual prueba lo dicho hasta aquí: las obras *civiles* en Inglaterra fueron encomendadas a civiles, ingenieros o prácticos en la materia, pero, en cualquier caso, no militares¹⁰⁶.

Esta circunstancia enlaza con otra cuestión típicamente británica que afecta a la financiación de las obras; y es que es bastante probable que la decisión de encargar obras militares al personal militar estuviera motivada por el hecho de que tampoco las obras públicas se dirigían desde el gobierno, sino que, en términos generales, eran ejecutadas por iniciativa privada. Precisamente, para justificar la existencia de los ingenieros militares en tiempos de paz se llegó a decir que eran *scientific soldiers*¹⁰⁷, lo cual, a nuestro modo de ver, no hubiera sido necesario si se les hubiera destinado a otro tipo de construcciones fuera de las de su estricta competencia.

¹⁰⁵Porter, Whitworth, "History of the Corps of Royal Engineers". Longmans, Green and Co., 1.889, pág. 17.

¹⁰⁶Con todo, es cierto lo que afirma John B. Rae en la obra "The Engineer in America", cuando dice que la diferencia entre ingeniería militar y no militar siempre ha tenido un elemento de artificialidad pues, después de todo, si se construye un camino o un puerto por razones militares, no se va a trasladar de un lugar a otro por el simple hecho de que se mueva el teatro de las operaciones ("...the distinction between military and nonmilitary engineering has always contained an element of artificiality. After all, if a road was built or a harbor improved for military reasons, it could hardly be picked up and taken away just because the theater of operations had moved somewhere else" (Rae, op. cit., pág. 31).

¹⁰⁷Porter, Whitworth, op. cit., pág. 21. En apoyo de tal denominación añade el autor que habían adaptado la telegrafía a fines militares, entre otras cosas ("they have adapted telegraphy to military purposes").

Por último, únicamente nos resta decir que fue una disposición real de 30 de julio de 1.741, el origen de la Royal Military Academy; y, a título anecdótico, señalar que de las largas listas de ingenieros ingleses que aparecen en los archivos, prácticamente la totalidad son precisamente eso: ingleses, lo cual parece indicar que no hubo apenas relación con el continente, al menos en cuanto a importación de ingenieros se refiere. Teniendo en cuenta que en España, buena parte de ellos eran franceses, la diferencia salta a la vista.

• Estados Unidos de América

Finalmente, y al objeto de no circunscribirnos únicamente a lo que ocurría en el Continente, muy brevemente señalaremos que en Norteamérica el origen de la ingeniería fue tan militar como en Europa, siguiéndose el mismo proceso, más tardío, lógicamente, allí que aquí en cuanto a la separación de ambos Cuerpos. Así, en Estados Unidos -cuya tradición en ingeniería es una mezcla entre lo británico y lo francés, si acaso con predominio de lo segundo- sólo en 1.794, y tras la autorización del Congreso, se creó el Cuerpo de Artilleros e Ingenieros, asignándoseles la sede de West Point¹⁰⁸.

En 1.802 el Congreso separó el Cuerpo de Ingenieros de la Artillería (Military Academy), si bien ambas permanecieron en el mismo sitio. Es decir, que la ingeniería civil en Estados Unidos nació, al igual que en Europa, con posterioridad a la militar,

¹⁰⁸Reynolds, Terry S., op. cit., pág. 11.

concretamente a comienzos del siglo XIX, como respuesta a la acuciante necesidad de tener una buena red de comunicaciones en un país tan vasto como escasamente poblado. La diferencia fundamental con el modelo francés, que tanto influyó en Norteamérica sobre todo a raíz de la Guerra de Independencia, viene marcada por cuestiones políticas, ya que fue el temor de los norteamericanos a un gobierno centralizado -temor nacido y desarrollado durante el dominio británico- lo que dio como resultado un poder federal relativamente débil. Por esta razón, y sin contar a los ingenieros militares, la profesión de ingeniero en Estados Unidos no surgió como en Francia -o España- bajo el patrocinio de un fuerte gobierno central, sino que fueron los gobiernos estatales y las empresas privadas las que ejercieron el patronazgo de los ingenieros norteamericanos; lo cual encaja más en la tradición británica¹⁰⁹.

Por último nos resta decir que la primera Escuela de Ingeniería Civil norteamericana se fundó en el año 1.820 en la Universidad de Norwich, con el título de "American Literary, Scientific and Military Academy". Inicialmente su cometido era formar oficiales para la milicia, siguiendo el modelo de West Point, pero poniendo menos énfasis en la teoría y volcándose en la práctica¹¹⁰.

Como colofón a todos los epígrafes dedicados a los ingenieros, podemos afirmar que fue la combinación del genio natural y de la inteligencia práctica, junto con la asimilación de algunos principios científicos, lo que permitió el nacimiento y

¹⁰⁹Terry S. Reynolds, op. cit., págs. 9 y ss.

¹¹⁰Reynolds, Terry S., op. cit., págs. 19 y 20.

evolución de la profesión de ingeniero¹¹¹; combinación que resulta aplicable tanto a Inglaterra, como Francia o España.

¹¹¹Watson, op. cit., pág. 3

CAPÍTULO 5

LA CONSTRUCCION DE UN CAMINO EN EL SIGLO XVIII

5. LA CONSTRUCCIÓN DE UN CAMINO EN EL SIGLO XVIII

5.1. Antecedentes históricos

Castillo de Bovadilla, en su tantas veces citada obra "Política para Corregidores", señalaba que, cuando se trataba de construir algún edificio público -debiendo entenderse obras públicas en general y, por tanto, también caminos- a costa de los propios o del común, se debía proponer en el Ayuntamiento para, una vez acordado, mandarse información al Consejo, del que se solicitaba que, habida cuenta de la utilidad y necesidad de la obra, concediese licencia para hacerla a costa de bienes comunes, por sisa, o por la orden y arbitrio que se hubiera acordado.

Para ello, continúa el autor, se libraba "provisión Real de diligencias", las cuales, una vez hechas, se volvían al Consejo, y vistas, se concedía o denegaba dicha licencia, según pareciese la obra ser conveniente o no¹.

¹Bovadilla, Política para Corregidores, Libro III, cap. V, 21.

En la solicitud y concesión de la licencia, no se hacía sino seguir las prescripciones del Derecho Romano; así, en el Digesto², se dice: "Opus novum privato etiam sine Principis auctoritate facere licet, praterquam si ad aemulationem alterius civitatis pertineat, vel materiam seditionis praebeat, vel circum theatrum, vel amphiteatrum sit. Publico vero sumtu opus nimum sine Principis auctoritate fieri non licere, Constitutionibus declaratur"; es decir que, en principio, a un particular se le permitía hacer una obra nueva, incluso sin autoridad del Príncipe, salvo que tuviera por objeto la emulación de otra ciudad, o diera motivo para una sedición, o se construyera alrededor de un teatro o anfiteatro. Pero, continúa el texto, la regla general consistía en que, sin la autoridad del Príncipe, no era lícito hacer obras nuevas a expensas públicas.

Siguiendo con el Corpus Iuris, el Código³ recoge también algunas disposiciones al respecto, como la dada por los Emperadores Valentiniano y Valente, en el año 364 d.C.⁴, según la cual no se debía permitir comenzar una obra nueva dentro de Roma, a menos que hubiera licencia del Emperador, con la salvedad de que se tratase de restaurar obras ruinosas (o que las costeara un particular).

²D., L. X. "De operibus publicis", 3.

³D., VIII, XII. "De operibus Publicis", 5.

⁴C., VIII, XII. 5.

En el año 383, dentro del mismo Cuerpo legal⁵, otra disposición, esta vez de los Emperadores Graciano, Valentiniano y Teodosio, ordenaba la demolición de cualquier obra construida en cualquier lugar público "contra el ornato y la comodidad y el aspecto decoroso de la ciudad", lo cual hacía referencia a la inembargabilidad de los caminos, entre otras obras públicas. También se preveía la responsabilidad del constructor durante un período de quince años después de acabada la obra; responsabilidad que se extendía, además, a sus herederos, si bien quedaban expresamente excluidos los supuestos de caso fortuito⁶.

Volviendo a épocas más recientes, Jovellanos, a finales del siglo XVIII, describía en algunos de sus escritos la tramitación administrativa de una carretera y, consecuentemente, el funcionamiento de las Juntas de Caminos, "antecedentes de los organismos actuales, financiados por el estado en los que se integraban las fuerzas vivas de la provincia o región, es decir que reunían toda la actividad civil y económica"⁷. Con ello enlazamos con la cuestión de quién tenía la iniciativa caminera en el período ilustrado.

⁵Código, VIII, XII, 6.

⁶C. VIII, XII, 8.

⁷Uriol Salcedo, op. cit., pág. 271 y ss.

Las Juntas estaban compuestas por facultativos y empleados a sueldo⁸. Del escrito de Jovellanos se desprende que, tras proponer la construcción de la carretera -en el caso a que se refiere Jovellanos se trataba de la carretera de Oviedo a León-, y una vez argumentadas las ventajas del trazado, se solicitaba la asignación de las cantidades necesarias del fondo general de caminos para, finalmente, pedir la constitución de la correspondiente Junta de Caminos, además de los sueldos de los dependientes, y la recomendación de que se dictase una instrucción para llevar a buen fin la empresa.

Este procedimiento data de finales del siglo XVIII, es decir, con posterioridad al "Plan de carreteras" de 1.761. Antes de esta fecha, y salvo en algunas zonas, como el País Vasco, en donde sus organismos provinciales se encargaron de ejecutar los caminos, hay pocos antecedentes de carreteras construidas con técnicas modernas. Una honrosa excepción a esta regla general, la encontramos en el reinado de Fernando VI, durante el cual se ejecutaron el camino de Reinosa a Santander y algunos trozos del de Guadarrama; aunque, incluso en estas primeras modernas carreteras, fue la iniciativa gubernamental la que impulsó tanto el proyecto como la ejecución de las mismas⁹, interviniendo poco o nada entes ajenos o lejanos a la esfera del poder central¹⁰.

⁸En el caso de Asturias, por ejemplo, un tesorero, un contador, un secretario... un director y un sobrestante facultativo (Uriol, op. cit., pág. 271).

⁹Aunque la financiación fue a expensas de la hacienda real, si bien el mantenimiento se efectuó mediante el sistema del portazgo (Uriol Salcedo, op. cit., pág. 235 y 238).

¹⁰No es extraño, pues, que Jovellanos clamara por una mayor autonomía de los organismos provinciales y municipales.

5.2. La Instrucción de 1.761

Situados en el siglo XVIII, y más concretamente en los años correspondientes al reinado de Carlos III, el método a seguir para la construcción de los "caminos reales" estaba contenido en el Real Reglamento e Instrucción "que S.M. quiere se observe en la Obra de Caminos, que se dignó mandar executar por Real Decreto de 10 de Junio de este año"¹¹, dado en Buen Retiro el 2 de diciembre de 1.761 y firmado, como también lo estaba el Decreto de junio, por el Marqués de Squilace (sic), a la sazón Secretario de Estado y Hacienda¹².

Como primera medida, se nombraba a Esquilache Superintendente General de Caminos, con la posibilidad de "subdelegar este encargo en las personas que eligiere", si bien del artículo segundo se deduce que tal subdelegación debía recaer necesariamente en un Capitán general, Comandante general, o en un Intendente. El empleo de Capitán general era el de más alto rango del Estado Mayor del Ejército; ahora bien, dicho grado no llevaba aparejado, necesariamente, el desempeño de una de las Capitanías generales en las que se organizaba el país en el siglo XVIII, en sustitución de la división territorial

¹¹Tanto el Decreto como la Instrucción de 1.761 pueden consultarse en el AHN. Añadir que, igualmente, se encuentran en AGS, S^oS^oH, 911.

¹²Desde 1.761 a 1.778 el ramo de Caminos dependía de la Secretaría de Hacienda, momento a partir del cual el Ministerio de Estado pasó a hacerse cargo del mismo (Uriol, op. cit., pág. 54; y también Ribot García, Luis Antonio, en su tesis doctoral "La construcción del camino de Valencia en el siglo XVIII", leída en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Valladolid, 1.974).

existente hasta entonces -consistente en virreinos- sino que se distinguía entre Capitanes generales del reino o provincias y Capitanes generales del Ejército.

Por lo general, al frente de cada Capitanía general ya fuese del reino, ya de cualquiera de sus provincias, se destinaba a un Teniente general, que ejercía la autoridad civil y militar, e incluso desempeñaba funciones relativas al mantenimiento del orden público en representación del rey. En el siglo XVIII oscilaron entre 10 y 12 las Capitanías generales existentes, a las que habría que sumar Navarra, cuyo Capitán general se conocía como Virrey de Navarra. Con todo, el desempeño del cargo de Capitán general, en palabras del profesor Corona Baratech, implicaba más poder que el que tenía un Secretario de Despacho en su departamento¹³. Por último, cabe señalar que, en el siglo XVIII, la única Capitanía desempeñada por un Capitán general fue la de Valencia, en la persona del Duque de Crillon.

A todos los cargos mencionados en el artículo segundo de la Instrucción de 1.761, se les concedía plena jurisdicción "con inhibición de todo Tribunal para conocer en los incidentes que puedan ocurrir con los Trabajadores, empleados, dueños de las tierras, y posesiones por donde sea necesario que pase la carretara...con motivo de los desmontes de tierra, piedra o cascajo, o corte de madera y leñas". En otras palabras: se creaba una

¹³ Tomo la cita de José Cepeda Gómez. "El ejército en la política española (1.787-1843)", Fundación Universitaria Española, 1.990, pág. 36, nota 38, del libro de Corona Baratech "Revolución y reacción en el reinado de Carlos IV". El artículo 1, del Título I, Tratado VI del Tomo III, de las Ordenanzas de Carlos III, señalaba: "Al virrey ó Capitán General de una Provincia, estarán subordinados cuantos militares tengan destino o residencia accidental en ella".

jurisdicción especial en materia de expropiaciones y talas; jurisdicción que, en definitiva, venía a recaer en la Secretaría de Hacienda¹⁴.

El Reglamento preveía también quién y cómo habían de formarse los proyectos para los caminos a construir, a cuya cabeza estaría siempre un Ingeniero Director, de quien dependían todos los ingenieros de la provincia, mientras que él, a su vez, lo hacía del Capitán general de la misma. En definitiva, para hacer comprensible, a la par que breve, el enorme y complejo entramado jerárquico de personas implicadas en las obras de caminos, nos permitimos reproducir, más adelante, el esquema realizado por el profesor Menéndez¹⁵.

Por otra parte, conviene destacar el hecho de que a los tres ingenieros provinciales¹⁶ que, a tenor del artículo IX, habrían de ser de acreditado celo y actividad,

¹⁴Como con todas las jurisdicciones especiales, los abusos fueron numerosos, en notable detrimento para la buena marcha de las obras. Ejemplos de ello abundan en la ejecución de los cuatro caminos que conformaban la red radial, resolviéndose, por lo general, a favor de la Hacienda, y en notorio perjuicio de los lugareños que, inevitablemente, acababan alzándose contra los ingenieros y trabajadores en general.

¹⁵Menéndez, José María, "La construcción y financiación de la red de caminos de España en el siglo XVIII", tesis doctoral, Madrid, ETSICCP, 1.986, pág. 94.

¹⁶Estos tres ingenieros eran: un ingeniero comandante, otro del detalle y otro que se encargaba de vigilar la regularidad de la construcción, al que el profesor Menéndez denomina en el gráfico "ingeniero a pie de obra" (Menéndez, op. cit., pág. 90). Precisamente en este momento hay que dejar apuntado que, comoquiera que el "proceso Lemaury" comienza con la polémica de su nombramiento, no se entiende bien la misma si tenemos en cuenta que la propia Instrucción no deja claro qué es un ingeniero principal y mucho menos lo iguala en parte alguna al ingeniero director, sino que, en todo caso, subordina aquel a éste; de manera que cuando, el Superintendente del camino de Galicia, Conde de Croix, le dice al Ingeniero José Crane que Lemaury no podía ser ingeniero principal, sino que el propio Crane debía ser, a la vez, ingeniero principal (también llamado comandante) e ingeniero director, parece una flagrante contradicción, pero en realidad está aplicando un precedente, pues el Marqués de Squilace, para quien ambos cargos no eran incompatibles, así lo había decidido, mas no porque se dedujera de la misma Instrucción (AGS, SSH, 911).

Felipe Crane, por su parte, en carta a Squilace de 13 de marzo de 1.762 (AGS, SSH, 922), destinado al camino de Andalucía, manifestaba que nada había en la Instrucción que hiciese relación al ingeniero director, por lo que, si era voluntad del Rey que dirigiese las obras, habría de cambiársele el título de director por el de ingeniero principal o comandante (cargos sí previstos en la Instrucción), o de lo contrario, sería preciso refundir todos los artículos del Reglamento, en lo que, desde luego, no le faltaba razón y demuestra hasta qué punto era

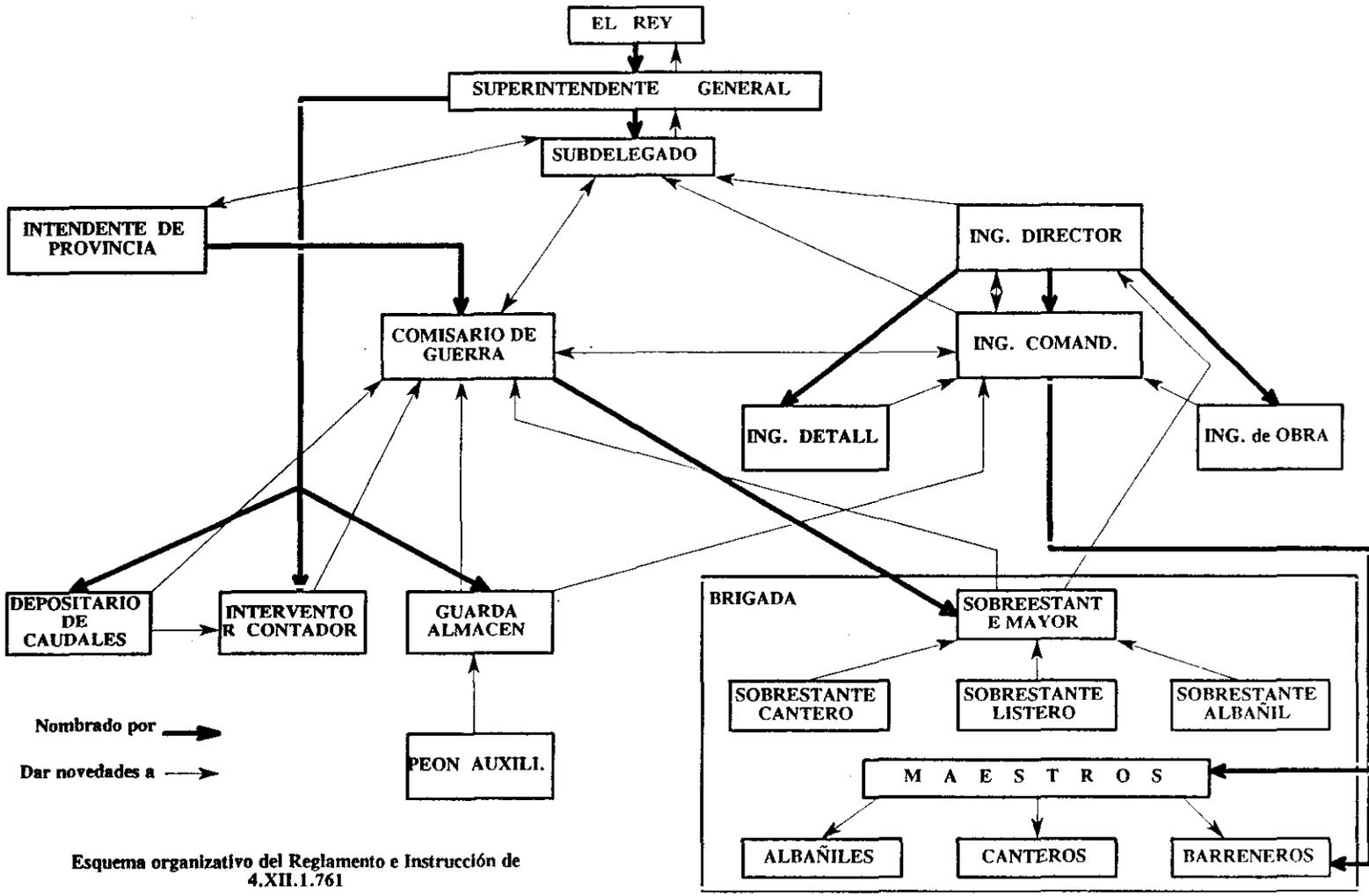
se les encargaba, expresamente, que "los caudales se inviertan con la utilidad que se requiere, sin desperdicio o malversación", lo cual, en principio no parece función ni adecuada ni, mucho menos, específica de ningún ingeniero.

Mención aparte merece la figura del Comisario de Guerra, cuya primera aparición la encontramos en el artículo XI. La intervención de este personaje en las obras de caminos, probablemente debido a las funciones fiscalizadoras que llevaba aparejadas su cargo, va a ser una de las más controvertidas y contestadas, al menos en cuanto a su papel en las obras del camino real de Galicia, como tendremos ocasión de comprobar. En efecto, era el Comisario de Guerra una especie de "Delegado de Hacienda"¹⁷ que, según el Reglamento, "debe entender de todo lo correspondiente a caudales y efectos reales, procurando se custodien los enseres para que no padezcan malversación..." Destaca, de nuevo, en este artículo la preocupación por la malversación, presente en todo el texto como claro síntoma de hasta qué punto debía ser habitual y, lo que es más grave, cómo ningún esfuerzo lograba acabar con ella pues, de otro modo, no hubiera sido preciso ni repetir ni incidir tanto sobre el mismo asunto.

confuso el Reglamento e Instrucción, con las inevitables secuelas en cuanto a inseguridad y arbitrariedad. Podría decirse que hasta la publicación del tomo IV de las Ordenanzas de Carlos III, de 1768 -aunque dicho tomo se publicó en 1.771- no se aclaró un poco más la cuestión de las competencias.

¹⁷Socarronamente, Lemaur llamaba al Comisario de Guerra destinado al camino de Galicia, Juan de Torres Castellano, causante de gran parte de su particular calvario, "Ministro de Hacienda" (AGS, SSH, 911); y, al margen del malestar que esto causaba en el citado Torres, no cabe duda de que el título era de sobra merecido pues, de hecho, el Comisario de Guerra hacía el papel de Ministro de Hacienda. Incluso, la Instrucción habla del "Comissario, como Ministro de Hacienda..." en los artículos 33 y 38, de manera que suponemos que el disgusto de Torres, que no debía ignorar la Instrucción, provenía del tono de Lemaur y no del contenido de sus palabras.

137



Nombrado por →
 Dar novedades a →

Esquema organizativo del Reglamento e Instrucción de 4.XII.1.761

En este sentido, continuaba insistiendo el artículo XXII en que desde el más alto cargo hasta el más bajo velasen por "evitar el desperdicio y malversación de caudales", llegando, a permitir la adopción de medidas policiales a cualquiera que encontrase fraude¹⁸, pues podía proceder al arresto del defraudador; si bien sería el Subdelegado Superintendente quien impondría la pena.

Ciertamente, la Administración de Carlos III estaba más preocupada por los asuntos económicos que por problemas sociales, como puede comprobarse a lo largo de toda la Instrucción; pero que para conseguir eficacia en la distribución de aquellos se acudiese a delegar funciones de policía, no ya en los ingenieros -que, a fin de cuentas, eran militares¹⁹- sino en cualquiera que descubriese cualquier irregularidad, habría de suponer, necesariamente, el efecto contrario al deseado, originando la ineficacia de las medidas, por cuanto que se desvían y confunden los roles que podríamos denominar "naturales" de cada personaje implicado.

¹⁸No queda muy claro, en realidad, si la atribución se encomienda a cualquiera o, únicamente, al Ingeniero principal y al Comisario de guerra. Transcribimos textualmente el artículo XXII: "...a cuyo efecto siempre que se verifique fraude en algún empleado, se mandará arrestar por el Ingeniero principal, ó por el Comissario de guerra; de modo, que quien encontrare el fraude pueda arrestarlos..."

Lo cierto es que, dada la obsesión por reprimir el fraude, existente en toda la normativa, parece bastante plausible que la obligación de velar por la pureza en el manejo de fondos públicos se dirija a todos los empleados; de hecho, en la actualidad la Ley procesal criminal contempla la posibilidad de que cualquier particular que sorprenda a otro cometiendo un delito, pueda proceder a su "detención". Mutatis mutandis sería lo mismo, pero las garantías del supuesto en la actualidad parecen más superiores.

¹⁹Recuérdese que fue Carlos III quien convirtió al Ejército en una verdadero Cuerpo de Policía afecto al régimen, e instrumento insustituible de su política (Equipo Madrid, "Carlos III, España y la Ilustración", pág.341 y ss., donde se dice que la fuerza militar adquirió competencias específicas respecto al mantenimiento del orden público, además de extenderse la jurisdicción militar a todos los civiles que incurrieran en los delitos previstos en las Reales Ordenanzas de 1.768, es decir, las Ordenanzas Militares).

Por otra parte, ya vimos en otro capítulo la desconfianza natural de los gobernantes hispanos hacia la población civil, en cuanto a la atribución de cualesquiera tareas que implicasen cierta responsabilidad.

Para concluir, únicamente nos queda señalar que el Reglamento e Instrucción de 1.761 era, o pretendía ser, tan exhaustivo que no es de extrañar que, en la práctica, no se cumpliera. Lo peor de todo, desde nuestro punto de vista, es que el origen de todos los posteriores conflictos se encuentra en la compulsiva atribución de funciones meramente administrativas a personas que, desde luego, no estaban allí con como meros funcionarios, ni para hacer pagos ni para vigilar el número exacto de trabajadores como, normativamente, se pretendía²⁰.

En definitiva, podría decirse que la legislación caminera de la época contenía tanta información que, como suele ocurrir en esos casos, acabó por desinformar y desorientar a quienes iba dirigida. La enorme diversidad de cargos y vinculaciones jerárquicas entre ellos, así como la minuciosidad con que se detallaban las funciones a desarrollar por todos y cada uno de los mismos, junto con el incontable número de aquellas, trajo previsibles consecuencias en cuanto al derroche y malversación de caudales públicos. Igualmente trajo consigo una nada deseable burocratización de los ingenieros, poniéndose, en suma, tantas trabas a los pagos que, en lugar de evitar la "distracción" o malversación de los dineros públicos, se propiciaba, pues se hacía tan difícil cumplir con los requisitos que la Instrucción marcaba que, sencillamente, no se ejecutaba lo ordenado.

²⁰Nuevamente comprobamos la tradicional desconfianza de los Gobiernos españoles para atribuir, no ya la ejecución de obras públicas, sino las más nimias cuestiones, a otro Cuerpo distinto del Ejército. Si a ello añadimos que el sistema de contratación pública hacía poco menos que imposible controlar el gasto, la malversación está servida.

Como muestra de lo dicho, el artículo XXXII del expresado Reglamento de 1.761, establecía lo siguiente:

"Para los libramientos, que deben hacerse a las Brigadas cada ocho, ò quince dias, en los quales han de incluirse los jornales de Peones, Maestros, Carros, y Sobrestantes, formará el Ingeniero del Detall una Lista, ò Relacion individual para cada Brigada, con expresion del nombre, y apellido de los que la componen, y lo que cada uno huviesse devengado, totalizando su importe, con expresion del sitio, calidad, circunstancias, y dimensiones de la Obra de cada Brigada; cuyo instrumento deberá cotejar con las revistas diarias, que rubricó, y deben quedar originales igualmente en su poder, y del Comissario de Guerra, con cuyas seguridades, y precauciones pondrá su certificacion al pie de dichas Relaciones el Ingeniero del Detall, seguirá el Ingeniero Principal con su Visto bueno, y el Comissario de Guerra con su Intervencion à continuacion, de que finalmente el mismo Comissario, como Ministro de Hacienda, formalizará el Libramiento con el paguese, que registrará, y rubricará el Interventor, ò sea Contador".

Parece difícil reunir tantos requisitos, y máxime teniendo en cuenta que esta operación se debía hacer constantemente por cada Brigada y por tramo de obra realizada.

• Intendentes y Superintendentes

Dada la importancia que ambas figuras tuvieron en la ejecución de los planes borbónicos de fomento, haremos aquí una breve reseña acerca de las mismas, sobre todo por cuanto que no están demasiado claros sus antecedentes históricos.

Tanto la figura del intendente como la del superintendente vienen a ser una simbiosis de la homóloga figura francesa y del corregidor español. Los intendentes, aunque en un principio tenían objetivos de administración militar, extendieron su jurisdicción a materias de justicia y cuestiones fiscales, y sus competencias en materia de policía, acabó por convertirlos en agentes territoriales del poder central, entendiéndose no sólo de obras públicas e infraestructuras, sino también de cuestiones que afectaban a la industria, ganadería, correos y postas. Fue, en opinión de Manuel Jesús González y John Reeder²¹, una de las más genuinas aportaciones de los reformadores. Según esta teoría, resultaría evidente el origen francés del cargo de Intendente.

Abundando en esta idea, el Diccionario de Escriche define al Intendente como el "agente inmediato del ministerio de Hacienda, o sea el primer jefe y director de los ramos

²¹Citado en su introducción a la edición facsímil del "Itinerario Real de las Carreras de Postas", del conde de Campomanes, pág. 20.

pertenecientes a la Hacienda Pública en cada una de las provincias en que está dividida la monarquía."

Continúa Escriche atribuyendo su creación al monarca Felipe V, señalando que los estableció "con el fin de restituir a su antiguo esplendor el gobierno económico, la administración de Justicia y la causa pública, confundido todo por los acontecimientos de la guerra; y así, según la Ordenanza de 1.718, reformada después por la de 1.749 y otras órdenes posteriores, no sólo tenían a su cargo el cuidado de la exacta recaudación e inversión de contribuciones, rentas, derechos y cualesquiera caudales del erario, con jurisdicción contenciosa en causas de contrabando y fraude, y en las civiles y criminales de los empleados de hacienda que procedan de sus empleos u oficios o por consecuencia de ellos, sino que también era de su incumbencia entender en los negocios comunes de justicia y policía, a cuyo efecto estaban revestidos del carácter de corregidores, y además debían cuidar de la mejor administración de los propios y arbitrios de los pueblos, velar sobre la ejecución de las distribuciones de tierras concejiles, hacer por medio de la contaduría y circular a los pueblos el repartimiento de quintos para el reemplazo del ejército, promover el aumento de la población, y fomentar la agricultura, las fábricas, las artes, el comercio y la ganadería".

Finalmente, con la creación de las Diputaciones provinciales²², no les quedaron más facultades que las de Hacienda, hasta que fueron suprimidos por Decreto de 28 de diciembre de 1.849, y sus atribuciones pasaron a los Gobernadores de provincias. Escriche, pues, también atribuye a los Intendentes un genuino origen francés.

Otro autor, el profesor Bermejo, cita a Artola por haber intentado aproximar la figura del Superintendente a la del Intendente borbónico; para Bermejo, en cambio, las diferencias son enormes -a pesar de que, ciertamente, existan aproximaciones- porque, por ejemplo, los intendentes siempre estuvieron desde un principio en estrecho contacto con las materias de guerra, pudiendo ser caracterizados en su fase de plenitud a través de las cuatro grandes materias de Estado: Justicia, Policía, Hacienda y Guerra²³. En la misma línea que Artola podría decirse que está el profesor de la Cruz Aguilar, para el cual la figura del Superintendente, tan emblemática en el período de los Austrias, es, al menos, un antecedente del Intendente Borbónico, de lo que constituye buena prueba la misma etimología²⁴.

²²Es decir, a partir de las Cortes de Cádiz. Para mayor información sobre este tema, pueden consultarse las obras de Ortego Gil, Pedro, "Evolución legislativa de la Diputación Provincial en España, 1812-1845. Diputación de Guadalajara", Ed. Universidad Complutense, Madrid, 1.990; Santana Molina, Manuel, "La Diputación Provincial en la España decimonónica", Ministerio de las Administraciones públicas", 1.989; y, finalmente, González Casanovas, J.A., "Las Diputaciones Provinciales en España. Historia de las Diputaciones desde 1.812 hasta 1.985", Mancomunidad General de las Diputaciones, Madrid, 1.986.

²³Bermejo Cabrero, J.L., "Superintendencias en la Hacienda del Antiguo Régimen, AHDE, 1.984, Pág. 409 y ss. La referencia a Artola se encuentra en la nota 25, pág. 423.

²⁴El diccionario de Corominas remite al término *tender* como origen de la palabra *Intendente*, a la que califica de galicismo, del francés *intendant* (1.568). Añade este diccionario que en francés se extrajo de *surintendant*, anteriormente *superintendant* (fin siglo XIV), b. lat. *superintendens* íd., participio activo de *superintendere* "velar por algo"; del francés o del b. lat. directamente se tomó el cast. *superintendente* (siglo XVII) (Corominas, J. y Pascual, J.A., "Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico", Ed. Gredos, 1.984).

Según el profesor Bermejo existían en la Corona de Castilla varias Superintendencias²⁵, de entre las cuales la más importante fue, sin duda, la de Hacienda; supremacía que se prolongó a lo largo de la Historia hasta el punto de que, todos los Consejos, Audiencias o Chancillerías existentes, siempre cedieron su jurisdicción a favor del Consejo de Hacienda, único ante el que se podían recurrir los autos y sentencias de los Superintendentes. Como notas comunes a todas las Superintendencias, destaca este autor el hecho de que se crearon para gestionar específicos campos de la administración, con independencia de los organismos ordinarios de la misma. En este sentido, podría decirse que son figuras muy cercanas a las Juntas, salvo en la composición, pues mientras que éstas son colegiadas, aquellas tienen un solo titular, aunque no siempre, pues una superintendencia podía ser ejercida por una junta.

Destaca, asimismo, el profesor Bermejo la rapidez y eficacia con que actuaban -se movían en un terreno muy próximo al de las comisiones-, así como su finalidad gestora, por lo que a los Superintendentes se les suele conocer con el nombre de administradores; en cambio las juntas suelen pertenecer al ámbito de los tribunales. Todas estas notas continuaron siendo de aplicación para el Superintendente de caminos que creó el Real Decreto e Instrucción de 1.761.

²⁵Cita el profesor Bermejo, op. cit., varias de ellas, como la del tabaco, la sal, la de milicias, Correos, etc.

El sentido de especificidad apuntado por Bermejo, lo confirma la existencia de otra Superintendencia célebre: la de construcción naval y fomento forestal en Guipúzcoa²⁶. La creación de esta Superintendencia data de finales del siglo XVII. Concretamente en el año 1.598 se nombró, por vez primera, con carácter específico para Guipúzcoa, un Superintendente, cuyas funciones eran el gobierno y administración de las fábricas reales de navíos y de los plantíos de montes. El primero en ocupar el cargo, Antonio de Urquila, tuvo problemas con la provincia cuando trató de cumplir sus funciones en el ámbito forestal -lógico, por cuanto que Guipúzcoa tenía una ordenanza de 1.548, que se contraponía a lo que el monarca mandaba-; pero no tuvo ningún impedimento en lo tocante a construcción naval, probablemente por los más que probables beneficios que redundarían en favor de los guipuzcoanos que construyeran naves.

Sólo a partir de 1.611 la provincia entendió que no había más remedio que aceptar a estos oficiales, hasta el punto que acabó por sustraerse la materia forestal de la competencia provincial, siendo los Superintendentes, a partir de entonces, los encargados de dirigir y administrar la planificación forestal.

²⁶Gómez Rivero, Ricardo, "La superintendencia de construcción naval y fomento forestal en Guipúzcoa (1.598-1611)". AHDE, págs. 591 y ss.

Por su parte, Henry Kamen califica de errónea la decisión de tomar como fecha oficial de la introducción de los intendentes en España el año 1.718, así como la asimilación de la figura española al modelo francés²⁷. En opinión de este autor los intendentes españoles existieron antes de esa fecha y su inspiración no fue totalmente francesa²⁸.

Según Kamen en el año 1.720 el Consejo de Castilla sostuvo que la idea de que la creación de intendentes había sido primeramente expuesta por el conde de Gondomar, embajador de Inglaterra en España²⁹. Sin embargo, ya existía una clase de oficial administrativo que actuaba en las provincias, y era responsable ante el Gobierno. Estos oficiales recibían el nombre de Superintendentes de impuestos, siendo sus funciones puramente fiscales. Según Kamen, durante las dos primeras décadas tras su introducción, los Intendentes fueron también conocidos como Superintendentes; sólo más tarde, cuando la diferenciación de sus funciones se hizo más clara, se optó por el nombre más corto.

Con todo, fue el enviado de Luix XIV, Jean Orry, el primero en proponer la introducción de los intendentes. Orry, que llegó a España con la misión de reorganizar las finanzas en el año 1.702, tenía *in mente* la creación de un funcionario sometido al

²⁷Kamen, Henry. "El establecimiento de los intendentes en la Administración española", en *Hispania*, revista española de Historia, año, 1964, págs. 368 y ss.

²⁸Como ya se ha visto, el Diccionario etimológico de Corominas no contempla las voces intendente ni superintendente, remitiendo a la voz *tender*.

²⁹Kamen, op. cit., pág. 369.

control del Consejo de Castilla; pero su idea no era introducir una figura extranjera, sino crear otra basada en la ya existente del corregidor. El intendente llegó a ser el oficial administrativo más importante en la provincia, recibiendo sus órdenes directamente de Madrid, y gozando de poder para expedir, a su vez, órdenes locales, derivado de su propia autoridad.

Según Kamen, tras una serie de vicisitudes, sólo pocas intendencias estuvieron en el ejercicio pleno de sus facultades, ya que fueron suprimiéndose las puramente provinciales o civiles, hasta que Alberoni, en 1.718, decidió restablecerlas ante la falta crónica de oficiales del Gobierno central que pudieran ayudar en la administración provincial y al mismo tiempo ser responsables ante Madrid³⁰.

Para concluir, diremos que, por lo general, los intendentes despertaron fuerte oposición sobre todo por parte del poder judicial y de los tribunales, que veían usurpadas sus funciones por oficiales *parvenus*. En febrero de 1.722 se les suprimió algunos poderes judiciales para, finalmente, suprimir todas las intendencias, salvo la de Guerra, por Orden de 19 de julio de 1.724³¹.

³⁰Kamen, op. cit., pág. 374.

³¹Kamen, op. cit., pág. 377. Con Ensenada volvieron a ser instauradas las intendencias.

5.3. Sistema de financiación

La financiación de las carreteras en el siglo XVIII se trató, *prima facie*, en el "Real Decreto expedido para hacer Caminos rectos, y sólidos en España, que faciliten el Comercio de unas Provincias á otras, dando principio por los de Andalucía, Cathaluña, Galicia y Valencia", de 10 de junio de 1.761, del que ya hemos hablado, y en el cual, tras elogiar las bondades de la existencia de una amplia y sólida red de transportes y comunicaciones, se introdujo el impuesto de dos reales en fanega de sal para hacer frente a la ejecución del plan, no sin antes haber considerado que el sistema seguido hasta entonces, era demasiado gravoso para los pueblos y, sobre todo, para los más pobres³².

El Decreto preveía la exacción de dos reales por un período de diez años; pero, desde 1.771, fecha en la que, supuestamente, debiera haber terminado el cobro del impuesto a tenor de lo dispuesto en el Decreto, se conocen ampliaciones hasta 1.791, e incluso posteriores, según el informe Betancourt del año 1.803³³, lo que da una idea de la escasez de recursos financieros, así como de las ventajas que planteaba el cobro de este impuesto, probablemente por tratarse de un monopolio estatal, un producto "estanco" y

³²Dicho sistema no era otro que le de los "repartimientos", cuyas características analizaremos más adelante. Por ahora diremos que consistía, como su propio nombre indica, en el reparto de la carga tributaria entre los pueblos que, supuestamente al menos, iban a resultar beneficiados por la construcción de una determinada obra, para ejecutar la cual se había establecido el tributo cuyo coste se repartía.

³³El Profesor Menéndez, en la obra que venimos citando, señala que también estaba vigente el impuesto de la sal en el año 1.819, "pues figura en la lista de arbitrios que en aquellos días destinaba el Estado a la construcción y conservación de Caminos" (Menéndez, op. cit., pág. 273).

de consumo prácticamente obligatorio, lo que hacía la recaudación extremadamente sencilla, al tiempo que suponía la obtención de unos rendimientos estables³⁴.

Hubo otros tributos con los que se financió el plan de carreteras de Carlos III, si bien no aparecían expresamente contemplados en el Decreto de 1.761, como el sobrante del impuesto del 8% -que sirvió para financiar el camino Madrid-Valencia-, impuestos sobre bebidas alcohólicas, el sobrante del 1% de la plata -que se empleó en el camino de Andalucía-, la Renta de Correos -otro sobrante-, pósitos, repartimientos, etc.; pero de todos ellos, el más eficaz fue, sin duda, el de la sal³⁵.

³⁴Menéndez, Jose Maria, op. cit., pág. 52.

Manifiesta, asimismo, dudas este mismo autor respecto de si la sal dedicada a las pesquerías estaba gravada o no con el impuesto, para concluir afirmando la inclusión de aquellas, con el argumento de que, entre otras cosas, no estaban excluidas explícitamente del Decreto (Menéndez, op. cit., pág. 263 y 264).

En éste sentido manifestamos nuestra discrepancia, por cuanto que el Decreto de 21 de febrero de 1.776 (AGS, SSH, 910), firmado por el entonces Secretario del despacho de Hacienda, Miguel de Muzquiz, tras exponer las causas del Decreto de 2 de marzo de 1.763, por el que se impuso el impuesto del sobreprecio de dos reales en fanega de sal, dice que dicho impuesto se exigía "para los Caminos Generales por todos sus Habitantes, sin excepción de persona alguna Eclesiástica, ni Secular; á reserva de la que precisamente necesitasen los Pescadores para salar el pescado, acreditandolo con las justificaciones correspondientes para evitar todo fraude".

A mayor abundamiento, en carta del marqués de Croix al de Esquilache, de 29 de junio de 1.763, se habla de la "exclusión prevenida por S.M. de la sal que gasten los pescadores en salar sus pescados"; precisamente dicha exclusión supondrá para el erario, según Croix, la pérdida de 55.000 ó 60.000 reales (AGS, SSH, 911). Asimismo, el Ayuntamiento de Santiago, en septiembre de 1.761, alaba la piedad del monarca por haber "libertado del tributo de millón a los pescados salados y salpresados" (AHS, SSH, 911).

Hay que señalar, no obstante que la inclusión de eclesiásticos y militares fue origen de numerosos conflictos, hasta tal punto que Carlos IV hubo de dictar una Real Resolución, de 22 de septiembre de 1.797, por la cual prohibía a ambos estamentos la exhibición de su condición a efectos de conseguir la exención que les garantizaban sus fueros y privilegios.

Volviendo al Decreto de febrero de 1.776, por el que se prorrogaba, además, durante otros diez años el impuesto de la sal, podemos afirmar que prueba que las pesquerías estaban exentas de su pago. Claro que la coletilla de "las justificaciones correspondientes" parece bastante ambigua, y al no decir en qué consistía, probablemente permitiría en la práctica que se cometieran todo tipo de abusos y fraudes.

³⁵Se producían "sobrantes" cuando el rendimiento de un impuesto excedía a las necesidades para las que se había creado, si bien casi nunca solía venir acompañado de una disminución de la presión fiscal, dándoseles, por el contrario, un empleo posterior (Menéndez, op.cit., pág. 53).

Por último, el Decreto establecía la asignación de cien mil reales mensuales para el camino de Andalucía, otros cien mil para el de Cataluña, cincuenta mil para el de Galicia y nada para el de Valencia, que sería costeado con el sobrante del 8%. Ya hablamos en otro epígrafe del agravio comparativo que esto suponía y, abundando en la idea, hasta el mismo Conde de Aranda escribió al Marqués de Squilace solicitando la supresión del impuesto de la sal, habida cuenta de que ya tributaban de más; pero tal petición fue denegada³⁶. Además, el agravio era doble si se piensa que el producto del sobrante del 8% no se destinó íntegramente al camino de Valencia, sino a otros, como el tramo de Ocaña dentro del camino de Andalucía, además de desviarse otros fondos al camino de Asturias, por ejemplo, lo cual supuso que no llegase el dinero para obras específicas del camino de Valencia³⁷.

Con todo, no obstante la indudable falta de previsión administrativa que tal actitud supone, hay que decir que las transferencias de dineros de unos caminos a otros constituían práctica habitual³⁸. Por otra parte, no se comprende bien el por qué de fijar estas cantidades, toda vez que, de hecho, el camino más costoso fue el de Galicia y, como dice el profesor Menéndez, a nadie podía ocultársele que el kilómetro pavimentado

³⁶AGS, SSH, 909.

³⁷AGS, SSH, 922.

³⁸Se trataba, a veces, de cantidades inrrisorias, aprovechando cualquier "fleco", como los 8.058 reales que se destinaron del camino de Galicia al de Asturias, de manera que en lugar de los 50.000 recaudados, producto de la renta de salinas, se enviaron a Galicia 41.942 (AGS, SSH, 912). Con tales desbarajustes, no es de extrañar que las cuentas no cuadraran habitualmente, por lo que no sorprende que, cuando el ingeniero Oneille sugiere a Muzquiz que destine a un cierto tramo del camino de Galicia la cantidad de 180.000, proveniente del fondo de fortificaciones, Muzquiz, en carta de 16 de agosto del año 1.776, le contesta que eso no es posible (AGS, SSH, 914).

oscilaba entre 100.000 y 200.000 reales; todo lo cual hace desaparecer el presunto carácter científico que pudieran tener los cálculos³⁹.

En cuanto al modo en que debía de hacerse la contratación de las obras, el Reglamento parece decantarse por la administración, dada la profusión de cargos que contempla, aunque este punto se desarrollará más adelante, en su apartado correspondiente.

Por otra parte, tampoco el modo de proceder al pago de los salarios devengados por los trabajadores venía a facilitar las cosas. Citaremos, como ejemplo ilustrativo de lo que decimos, un *affaire* protagonizado por el propio Lemaure, si bien no ocurrido en el camino de Galicia, sino mientras trabajaba en las obras del Canal de Castilla⁴⁰, pero muy ilustrativo de la realidad de lo que sucedía. Según las normas, debía pagarse a los trabajadores por tramos de obra concluidos; pero la penuria de aquellos era tal que, para evitarlo, Lemaure decidió medir con mayor frecuencia las excavaciones a fin de poder ir abonando los salarios sin necesidad de esperar a concluir todo el tramo⁴¹.

³⁹Menéndez, op. cit., pág. 83.

⁴⁰También conocido como Canal de Campos.

⁴¹Helguera Quijada, Juan, García Tapia, Nicolás, Molinero Hernando, Fernando, "El canal de Castilla", Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura y Bienestar Social, 1.988, pág. 39. De hecho, parece ser que fueron las cuestiones económicas y laborales las que más absorbieron a Lemaure durante los primeros meses de los trabajos (op. cit., pág. 38).

Evidentemente, esto suponía un trabajo adicional que alejaba al ingeniero de las cuestiones inherentes a su cargo, al menos tal como hoy lo entendemos.

Ahora bien, el problema sería tanto más grande cuanto más elevado fuera el número de trabajadores, como fue el caso: ni hubo suficiente personal para efectuar las mediciones, ni hubo suficiente dinero para que todos cobrasen. En conclusión, la situación en el canal llegó a ser tan dramáticamente atípica, que se dio el caso de que las cuadrillas llegaron, técnicamente, a deber dinero a la Tesorería de las obras, pues el pago por anticipado que Lemaury había establecido, suponía que, llegado el momento de efectuarse la liquidación, el salario a percibir pudiese superar a la cantidad correspondiente por destajo realizado.

• **Financiación de las obras de conservación**

Otra cuestión importante cuando de financiación hablamos, se refiere a la manera en que se costeaba todo lo relativo a la conservación de las obras públicas, aspecto este en el que, muchas veces, se invertía más que lo que había costado la construcción. En efecto, uno de los problemas que planteaba la ejecución de los caminos públicos era su conservación posterior; en este sentido, no favorecían mucho las circunstancias naturales como el clima, la calidad del terreno, o la actitud de los vecinos del lugar que, en numerosas ocasiones, usurpaban los terrenos por donde transcurrían aquellos. Todo ello

hizo que, para la conservación de caminos, se ideara un impuesto específico, el portazgo, cuya exacción fue una importante fuente de fraude al erario público.

El portazgo parece haber sido el sistema tradicional de conservación de carreteras en Europa, al menos a partir del siglo XVIII y, asimismo, parece haber dado los mismos problemas en todos los países. Tomemos el caso de Inglaterra, por ser su sistema de construcción y financiación de carreteras un tanto diferente del sistema continental y, pese a ello, ser similar en cuanto a la conservación de las mismas.

Los "*turnpikes*" ingleses eran aquellos caminos cuyo mantenimiento se financiaba por los usuarios. Para entender mejor esta idea es preciso tener en cuenta, además, que los primeros caminos que se construyeron en Inglaterra eran tan malos e incómodos como podían serlo los españoles; e igualmente inseguros, pues el fenómeno de los salteadores no fue exclusivo del continente. Por otra parte, las frecuentes lluvias los hacían impracticables de manera que los viajeros podían permanecer parados en un determinado lugar hasta que se secaba el terreno y podían continuar su viaje⁴². El lugar en donde se producía el pago devengado por el paso era denominado "*toll gate*"⁴³, es decir, peaje, equivalente a las "puertas" en España (o "*puertos secos*", acepciones todas que, en suma, van a dar en *portazgo*).

⁴²Smiles, op. cit., pág. 23.

⁴³Jackman, W.T., "The development of transportation in Modern England", 1.966, pág. 37.

Puesto que una de las cuestiones a tratar en esta tesis es la malversación de caudales en la construcción de las obras públicas, sería conveniente decir aquí que la exacción del portazgo en Inglaterra fue origen de numerosos problemas en el sentido apuntado; problemas generados por el cobro del impuesto, que se traducían en que el importe de los peajes no se destinaban a su verdadero fin, es decir, a mantener los caminos en buen estado. Prueba de ello parece ser la constante, y cada vez mayor, legislación al respecto. En ese sentido, las multas fueron cada vez más crecidas para los transgresores⁴⁴, lo cual no impedía, sin embargo, que fuesen numerosos los casos de malversación.

Para intentar atajar el problema, en el año 1.752 el Parlamento nombró un comité "to inquire into the management and application of all such sums of money as have been collected within ten years last past", es decir, para investigar el manejo y aplicación del dinero recogido en los últimos diez años, en concepto de portazgo. A raíz de ahí fueron muchos los casos que surgieron a la luz; buena parte de ellos imputables a los mismos funcionarios que, en connivencia con los sujetos pasivos del impuesto, defraudaban al erario público. Por ejemplo, si la normativa prohibía las cargas excesivas o limitaba el número de caballos de los coches para transitar por un determinado camino, castigando

⁴⁴Por ejemplo, en tiempos de Jorge I se estableció una multa de "five pounds for missappropriation of such funds", es decir, de cinco libras por apropiación indebida de fondos, refiriéndose a los derivados del portazgo (Jackson, op.cit., pág. 89.)

con multa al transgresor, el encargado del cobro del peaje se embolsaba el importe de la multa y un poco más y permitía el paso de las carrocerías⁴⁵. El resultado de tal conducta era doblemente pernicioso, pues no sólo no se recogían fondos para conservar los caminos sino que, además, se empeoraba la situación de los mismos.

Otra cosa que hizo incontrolable la cuestión de la exacción del portazgo en Inglaterra fue la variedad de tarifas, las exenciones -supuestos ambos igualmente conflictivos en España, como veremos- y los "billetes de ida y vuelta o para otras puertas"; complicaciones todas ellas que hacían imposible efectuar un control efectivo sobre los recibos. Para evitar esto se crearon inspectores al efecto, los cuales, según las crónicas, recogieron innumerables casos de portazgueros que fueron destituidos por apropiación de fondos⁴⁶. De hecho, llegó a decirse de aquellos que eran "the most incivil class of His Majesty's subjects"⁴⁷.

La razón de contar lo anterior obedece a la intención de probar que en todas partes tenían lugar, en mayor o menor medida, idénticas prácticas. Así, en España se cometían también numerosos abusos⁴⁸ que la legislación intentaba -con escaso éxito- evitar,

⁴⁵Jackson, op.cit., pág. 93.

⁴⁶Jackman, W.T. op. cit., pág. 56: "Endless cases of collectors being replaced for with holding funds."

⁴⁷Es decir, la clase más *incivil* de los súbditos de Su Majestad (Jackman, W.T., op. cit., pág. 60).

⁴⁸El Padre Martín Sarmiento, en su obra citada, habla de la "tiránica avaricia de los que tienen dominio y útil en una barca...", como buena razón que explica la necesidad de hacer puentes (Fray Martín Sarmiento, op. cit., apuntamiento 157, pág. 25).

obligando, por ejemplo, a los exactores del impuesto a tener en lugares públicos los aranceles⁴⁹. Esto parece ser síntoma inequívoco, además, de lo reacios que eran los monarcas a conceder o reconocer el derecho del cobro de portazgo a los particulares. Toda la legislación al respecto tiende, en definitiva, a limitar el derecho a cobrar portazgo, incidiendo sobre todo en la necesidad de acreditar la legítima existencia del mismo.

En esta línea, una circular del Consejo de 9 de diciembre de 1.761, ordenaba que todos los cobradores y dueños de derechos de portazgo, debían manifestar el título o privilegio por el que lo recibían; e, igualmente, se ordenó al Consejo tomar todas las providencias necesarias para que "los Grandes y demás Señores de vasallos de estos Reynos, inviertan los derechos de portazgo, peazgo, barcage y otros de esta clase en el loable objeto para que fueron impuestos", refiriéndose a la conservación de las obras públicas en general⁵⁰.

A fin de no extendernos en este apartado diremos, por último, que la Ordenanza General de Correos, Postas, Caminos y Posadas -que viene a ser una "Instrucción de Portazgos"- de 8 de junio de 1.794⁵¹, estableció que el superávit de la renta de portazgos

⁴⁹Nov. Rec., 6. 20. 7, Carlos I y D^o Juana, Valladolid, petición 36, año 1.537. Es seguro que esta norma se dio por cuanto que debía ser frecuente que los portazgueros cobrasen más de lo que debían e, incluso, cuando no debían.

⁵⁰Nov. Rec., 6. 20. 14, Carlos III. Real Orden de 27 de julio de 1.780.

⁵¹Nov. Rec., 6. 20. 16.

debía dedicarse a la construcción y conservación de las carreteras, así como al arreglo y establecimiento de postas en cada sitio. Los caudales destinados a la construcción y entretenimiento quedaban sujetos a las instrucciones de la Dirección General de Correos. Igualmente, en el año 1.775 se creó el cargo de visitador de caminos, con el objetivo de dar cuenta de los casos en que fuera necesario efectuar alguna recomposición⁵².

Con todo, y pese a los numerosos intentos de evitarlo, el tema de la exacción de los portazgos fue fuente de innumerables problemas porque, si bien es cierto que, como dice González Mínguez, fiscalidad y conflictividad siempre han estado asociadas⁵³, en el caso del portazgo dicha tensión se vio muy acentuada, fundamentalmente porque, aún siendo un impuesto de carácter general, tenía demasiadas excepciones⁵⁴. Así existían exenciones que no siempre se respetaban, pues ni los Concejos ni los Señores estaban dispuestos a permanecer de brazos cruzados mientras veían cómo desaparecía una importante fuente de ingresos. Igualmente, existían donaciones, generalmente de monarcas a favor de algunos monasterios, sobre las rentas de determinadas puertas, que tampoco se respetaban.

⁵²AGS. SSH. 913. En realidad no se creaba el cargo, sino que se designaba para desempeño del mismo a un ingeniero que, entre sus funciones, tendría la de vigilar los caminos en el sentido expuesto. Igualmente, se lee en el documento que la opinión general al respecto era que el deterioro de los caminos provenía del descuido de las justicias más que de otra cosa.

⁵³González Mínguez, César, "El portazgo en la Edad Media. Aproximación a su estudio en la Corona de Castilla", Univ. del País Vasco. 1.989, pág. 58. En general, continúa diciendo Mínguez, los conflictos son inseparables de la simple mecánica recaudatoria, al margen de que la presión fiscal sea más o menos fuerte.

⁵⁴González Mínguez, César, op. cit., *passim*.

En suma, con todo lo anterior pretendemos poner de manifiesto cómo la conservación de los caminos resultaba excesivamente costosa, entre otras cosas porque no se financiaba correctamente, de manera que el fraude se producía *ab origine*, es decir, en el momento de recaudarse el impuesto, lo cual suponía que el producto no se destinaba a reparar ningún tipo de obra.

5.4. La base física: el sistema de expropiaciones

Según el Diccionario de Escriche, por expropiación debe entenderse "la cesión o venta que una persona o cuerpo tiene que hacer de una cosa de su propiedad por motivos de utilidad pública". Escriche, además, no define la palabra expropiación, sino que remite a la voz "enajenación forzosa", lo que prueba la relativa modernidad del término "expropiación". A continuación, veremos cuáles fueron los antecedentes más remotos de esta figura jurídica.

• Antecedentes históricos

En las Leyes de Partidas se dice que el poder del Emperador se muestra de dos maneras: una de derecho y otra de hecho⁵⁵. Entre las primeras formas de manifestación del imperium, esto es, de derecho, estarían la facultad de hacer o cambiar las leyes, la de

⁵⁵Part. 3. L.2. tit.I.

esclacer el derecho antiguo, suprimir la costumbre en los casos en que sea dañosa, declarar la guerra y la paz, nombrar jueces, acuñar moneda, etc.

Entre las de hecho se cita, aunque sin llamarla así, la expropiación, cuidándose de señalar que, con todas las potestades que un rey pueda tener, nunca podrá, sin embargo, "tomar a ninguno lo suyo sin su consentimiento"; y si se lo tuviese que tomar por necesitar hacer alguna cosa en ello que "se tornasse a pro comunal de la tierra, tenuto es, por derecho de le dar, ante buen cambio, que vala tanto o mas de guisa, que el finque pagado, a bien vista de omes buenos". Esto se justifica señalando que, aún teniendo el Emperador todos los poderes necesarios para mantener y defender el "pro comunal", no puede tomar por su sola voluntad lo que quisiere de cada uno, sino sólomente por alguna de las razones dichas que, necesariamente, habrá de revertir en el bien común. Se ponen, pues, de manifiesto, los dos aspectos constitutivos de la expropiación, a saber, la utilidad pública y la indemnización, así como el nombramiento de peritos que tasen los bienes.

Por su parte, la Partida 3ª, al tratar de los privilegios que el rey puede conceder, señala que no puede dar ninguno contrario al derecho natural; y contra derecho natural sería dar las cosas de un hombre a otro. Excepción hecha de que ése otro hombre sea el rey quien, además, deberá necesitarlas para cualquier cosa relativa al bien común. En

otras palabras: por causa de utilidad pública, insistiendo en la idea de que es necesario dar algo cuyo valor sea equivalente al del bien expropiado⁵⁶.

En realidad, puede decirse que el problema estriba en la peligrosa interpretación que siempre sugiere la cláusula "causa de utilidad pública", pues permite no sólo la expropiación en su sentido más puro, sino también infinidad de abusos en su nombre, pues cabría preguntarse qué son los "repartimientos" y demás prestaciones personales sino expropiaciones encubiertas sin indemnización compensatoria⁵⁷.

• Tramitación

Hay en las enajenaciones forzosas dos períodos distintos: uno, el de declaración de utilidad pública de la obra para la que se ha expropiado, en el que se designan, asimismo, las fincas que se van a ocupar, y otro, que podríamos denominar ejecutivo, el cual comprende la ocupación efectiva de dichas fincas, así como la tasación de las

⁵⁶Partida 3, ley XVII, título 1. Se citan algunos ejemplos concretos de expropiación por causa de utilidad, como la necesidad de hacer algún castillo, torre, puente, o cosa semejante. Parece, pues, que entonces, como ahora, la expropiación estaba pensada para posibilitar la ejecución de obras públicas, no obedeciendo al capricho o voluntad del poder gobernante.

⁵⁷No nos referimos al trabajo personal en que consistían algunas formas de "repartimiento" -muy cercana, en ese sentido, a la *corvée*- sino a las obligaciones consistentes en entregar herramientas, carros, o dar habitación o comida a los soldados.

mismas. Como señala Escriche, el primero pertenece al ámbito administrativo, mientras que el segundo lo hace al judicial⁵⁸.

Podemos hablar de una constante histórica en todas las expropiaciones que es el requisito primeramente citado -la utilidad pública- pues, prácticamente, siempre se cumple; sin embargo no podemos decir lo mismo del segundo⁵⁹ ya que, aún cuando se indemnizara -lo que no siempre ocurría-, la cuantía de la indemnización resultaba muchas veces irrisoria o inexistente. Así, por ejemplo, la Mesta estaba, en numerosas ocasiones, exenta de la obligación de indemnizar por la ocupación de pastos o cortas de madera, como se desprende de las disposiciones contenidas a lo largo de todo el Libro VI, Título XXVII, de la Novísima Recopilación⁶⁰.

En la Edad Media, nos cuenta Castillo de Bovadilla en su obra "Política para Corregidores" cómo se hacían las expropiaciones, destacando que las Asambleas municipales solicitaban al Consejo de Castilla la aprobación necesaria para emprender

⁵⁸Escriche hace referencia a la Constitución española de 1.869, donde se trata la expropiación como cuestión meramente administrativa, quedando la intervención judicial para los casos de discordia sobre el precio y nombramiento de peritos.

⁵⁹En Francia, por ejemplo, en el año 1.556, a pesar de las agitaciones de la época y habiéndose emprendido el camino Paris-Orléans, se obligó a los propietarios a ceder gratuitamente los terrenos necesarios; aparte de imponérseles otras servidumbres como la extracción de tierras y materiales de sus fincas. Si bien hay que añadir que, de conformidad con el principio de que los grandes caminos pertenecían al rey, los gastos de conservación corrían de su cuenta (Alzola, op. cit., pág. 194).

Por lo que respecta a España, no faltan numerosas quejas de particulares, no tanto por la cuantía debida, sino por la deuda en sí que la Administración no saldaba.

⁶⁰Vid. también la obra de Julius Klein, "La Mesta", Alianza Ed., 1.990; y Miguel Caxa De Leruela, "Restauración de la abundancia en España, ó prestantísimo, único y fácil reparo de su carestía presente", Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1.975, en donde se defiende la necesidad de dar privilegios y ventajas a los ganaderos (Caxa de Leruela, op. cit., *passim*).

obras públicas de su interés, que serían costeadas por los Ayuntamientos. En dichas Asambleas había un representante del Rey, y eran ellas mismas quienes decretaban la expropiación forzosa por causa de utilidad pública cuando el valor del inmueble no excedía de 150 ducados, siendo precisa la aprobación gubernativa cuando se sobrepasaba dicha cantidad.

Dice Bovadilla que los Corregidores podían "para las obras públicas, en especial de Iglesias, compeler à los dueños que vendan sus solares y casas, y sino quisieren hacerlo, pueden así para las dichas obras como para otro edificio, o ensancho dellas, o de calle, o plaza pública o para hermostear la ciudad, tomar y derribar las tales casas y heredades ajenas, de poco valor, tasándolas y págandolas luego, si fuere posible, y sino al fiado: y las que exceden de cincuenta mil maravedis de valor, con consulta del rey: y esto, no pudiéndose hacer cómodamente la Iglesia o el edificio público en otra parte y lugar, y con la justa moderación y consideración posibles, según advierte Covarrubias, y no se ha de tomar ni derribar el tal solar, o edificio de hecho, ni ex abrupto". Señala también Bovadilla⁶¹, que, en opinión de algunos "los Emperadores y reyes pueden tomar los bienes de los súbditos sin causa: lo cual es reprobado por los Doctores, en especial canonistas, como contrario a la ley de Dios: pero limitándola que lo puede hacer, pagando el justo precio, y dando buen trueco y cambio por ellos, como también lo dice la ley de

⁶¹Op. cit. libro V. cap. V. 11: también en lib. III. V. 26.

Partidas⁶², es decir, que en ningún caso se puede hacer una expropiación sin pagar a cambio.

Mucho antes de Bovadilla, el Corpus Iuris recogía una disposición de los Emperadores Teodosio, Arcadio y Honorio, del año 393, a tenor de la cual se ordenaba no derribar ninguna casa para comenzar un edificio público, a menos que, previamente, se tasase en un precio máximo de cincuenta libras de plata. Para el caso de que el edificio fuere de mayor precio, es decir, en los supuestos de indemnizaciones mayores, se establecía la necesidad de intervención de la "autoridad imperial"⁶³.

En definitiva, a lo largo de la Historia, todos los gobernantes o legisladores han podido estar más o menos de acuerdo en el significado de la pública utilidad; pero esto no ha ocurrido, generalmente, cuando se ha tratado de la "justa tasación", donde prácticamente siempre, entonces como ahora, ha resultado imposible alcanzar un acuerdo. Así, aunque tradicionalmente todas las disposiciones normativas que han tratado el tema de la expropiación, de una u otra forma, han previsto la necesidad de dar una compensación adecuada por los bienes expropiados, el problema siempre ha surgido a la

⁶²Partida 2. Libro 9. tít. 11.

⁶³Código. VIII. XII. 9.

hora de definir el concepto de lo que haya de entenderse como justo a la hora de pagar, pues es muy subjetivo en la práctica⁶⁴.

La Instrucción de 28 de julio de 1.766

Para mejor ilustrar este epígrafe, exponemos a continuación un ejemplo de expediente expropiatorio que tuvo lugar durante la construcción del camino de Galicia, es decir, en la segunda mitad del siglo XVIII. En él se observa que, pese a las rigurosas formalidades que se seguían, el particular expropiado quedaba inerte frente la acción del Estado, sobre todo si se piensa que no había recurso alguno; pero, previamente, vamos a resumir la Instrucción que se dio para proceder a las expropiaciones en dichas obras para, acto seguido, pasar a ver si se cumplió o no.

Según la Instrucción de 28 de julio de 1.766⁶⁵, posterior en cinco años al Real Reglamento e Instrucción de 1 de diciembre de 1.761, los pasos para efectuar las expropiaciones eran los siguientes:

⁶⁴En la actualidad estamos, ciertamente, mucho más cerca de lo que haya de entenderse por "justa tasación", pues el procedimiento para llegar hasta dicha declaración concede bastantes garantías para los particulares afectados. Pero la mera declaración de que se hiciera una "justa tasación", sin más, que vemos aparecer continuamente en la normativa histórica no debía de ser muy satisfactoria para los particulares expropiados, a tenor de la infinidad de reclamaciones que se hacían.

⁶⁵AGS, SSH, 911.

1°.- A efectos de determinar qué fincas habían de resultar expropiadas, como primera medida tenía que efectuarse el trazado del camino, y en el plano resultante se verían los terrenos a expropiar.

2°.- Hecho esto, el corregidor o juez de la provincia o jurisdicción por donde iba a transcurrir el camino, debía facilitar un escribano al Ingeniero Director, así como los peritos necesarios para la tasación.

3°.- Tras su nombramiento, los peritos debían proceder a reconocer las tierras y edificios que fueran a quedar ocupadas por el camino, al objeto de hacer la tasación.

4°.- Los títulos de propiedad debían ser examinados por el Comisario de guerra, estableciéndose que, en caso de duda sobre la veracidad de los mismos, se nombraría a un Abogado.

5°.- Del día señalado para la tasación se daba aviso al Juez del distrito en donde se encontraba la porción de camino afectada, a fin de que se comunicase a los perjudicados para que, con sus títulos de propiedad o posesión, concurriesen al acto, con la prevención de que procuraría pagárseles al día siguiente.

6º.- Finalmente, se devolvían los títulos, previa copia de ellos o dejando nota en la tasa, señalándose que, en caso de duda sobre la propiedad, se podría pagar el precio tasado siempre que el interesado hipotecase otros bienes cuya propiedad acreditaran suficientemente, como garantía.

Quizá lo más notable de toda la Instrucción sea la constatación de que no parece existir posibilidad de recurso o queja frente a lo que resultase de las tasaciones; si bien esto no significa que no lo hubiera en la práctica, por las vías ordinarias. Buena prueba de ello lo constituyen las innumerables quejas, a veces dirigidas directamente al monarca y, aunque no hemos encontrado ninguno en la documentación manejada, seguramente habrá expedientes judiciales al respecto. Lo que está claro es que, con reclamación o sin ella, a nadie satisfacía ni la indemnización ni el modo en que se expropiaba.

Por otra parte, nada se dice de cómo había de procederse al nombramiento de los peritos, exigiéndose únicamente que fueran del País -se refiere a provincia- y nunca -presumiblemente para evitar que tuvieran interés en la tasación- de las inmediaciones del camino, en referencia, suponemos, a las inmediaciones de las partes que fueran a resultar expropiadas y cuya tasación era la que se les requería, pues no tendría sentido que la prohibición afectase a todas las personas que vivieran o fueran naturales de cualquier pueblo situado a lo largo del camino, ya que éste iba desde un extremo de la península

a Madrid. En cuanto a la prevención de que el pago se haría al día siguiente, ya veremos más adelante que no se cumplía nunca⁶⁶.

En todo caso, llama la atención que el único requisito que se exigiera a los peritos fuera el relativo a su procedencia geográfica. En realidad, de toda la documentación revisada se puede concluir que los reglamentos, leyes e instrucciones promulgados durante el período que nos ocupa, no clarificaban demasiado las conductas que, presuntamente, pretendían ordenar; lo cual tuvo importantes repercusiones en la práctica.

Un ejemplo de expropiación en el camino de Galicia

En cuanto a lo ocurrido en el camino real de Galicia, el expediente que hemos analizado arranca en el momento en que D. José Araujo, sobrestante de construcción de las obras del camino, certifica haber asistido a una tasación de casas demolidas para la

⁶⁶El intento de evitar que los tasadores tuvieran interés en el procedimiento, se vio reforzado por una Real Cédula de 17 de junio de 1786 (AHN, Col. Reales Cédulas), por la que, debido a los continuos abusos que se producían, se ordenaba no admitir "posturas y remates de cualesquiera obras... a los facultativos que las hubieran regulado y tasado", así como que los postores y rematantes "hagan juramento de que no tienen ni tendrán parte directa ni indirecta los maestros o facultativos que hubieran tasado y regulado el coste", estableciéndose diversas penas para los contraventores, como declarar la nulidad del remate.

En cuanto a la impopularidad de las expropiaciones, podemos citar el caso concreto del camino de Galicia se encuentra un anónimo, suscrito por un tal "Marqués del Rapio Rapis", por el que se amenazaba con un levantamiento popular si no se cambiaba de actitud a la hora de privar a los particulares de sus tierras y haciendas (AGS, SSH, 911). Hechas las investigaciones pertinentes, resultó ser un estudiante el autor de dicho anónimo y, desde luego, no influyó en absoluto en la marcha de las obras. Como dato curioso, obsérvese que "rapio, rapis" se corresponde con las dos primeras personas de singular del presente de indicativo del verbo latino "rapire", que significa robar.

construcción del mismo, indicando que no se ha hecho mención ni se ha tasado nada referente a cantería o a las puertas de madera, por haber quedado a favor de los dueños. Un tal José de Torre, habiendo sido nombrado por los dueños de las casas demolidas como perito -lo cual prueba que, aún cuando la Instrucción no lo dijese, se nombraba en la práctica una representación de los particulares afectados que concurriera a la tasación-, certifica lo mismo: que no se han evaluado esas partidas por la razón apuntada. Esto ocurría en el año 1.769.

Juan de Torres Castellano, Comisario de Guerra, aparece a continuación certificando que, habiéndose demolido varias casas, previamente tasadas, se procedió a hacer relación de los enseres y fincas y, puesto que se trataba de venderlas para beneficio de la Real Hacienda, se nombró al sobrestante mayor de Construcción para que fijase cédulas relativas a la publicación de la venta a fin de lograr la mayor concurrencia de postores; ordenando que, a efectos de verificar que se fijasen las cédulas y se celebrase la venta y remate, el escribano se pasase por los lugares en que debían de fijarse dichos anuncios, al objeto de comprobar si estaban puestos. En la cédula se señalaba el día y hora para el remate y, en el caso que nos ocupa, se fijó en un poste de la plaza.

Por último, llegado el día señalado, se hacían los remates a los mejores postores. Figura también en el documento manejado, una relación de lo que se adjudicó y por qué precio, mencionándose madera, teja, losa y piedra de las casas demolidas. También se

hace referencia al hecho de que se publicaron los remates por primera, segunda y tercera vez, sin que ni antes ni después de rematadas se descubriese algún postor mejor. Ello prueba que, si bien siempre dentro del límite de la hora fijada en la cédula -en el caso que nos ocupa "desde la mañana a las siete y media"-, nunca se podía estar muy seguro de resultar agraciado por la adjudicación, pues si bien, en efecto, existía un límite temporal a las posturas, no es menos cierto que el hecho de que se mencione que se publicaban los remates hasta tres veces, hace pensar en que transcurriría mucho tiempo o, en todo caso, más del estrictamente necesario hasta que apareciese, si es que aparecía, una postura más alta, con la consiguiente desazón por parte de quien pujaba por algo.

Que no se podía tener la certeza de que la adjudicación era firme lo prueba el hecho de que, en el expediente del que hablamos, se dice textualmente: "...sin que ni antes ni después de rematadas se descubriese otro algun maior postor a las fincas vendidas..."; lo cual parece dar a entender que, incluso después de adjudicados los bienes, cabía la posibilidad de revocar dicha adjudicación si aparecía un mejor postor⁶⁷. Finalmente, todo lo recaudado se ponía a disposición del Comisario de Guerra, como representante de Hacienda en el camino.

⁶⁷Y mantenemos esta idea máxime cuando, como veremos en el apartado dedicado a la contratación administrativa, cabían bajas en los precios de la contrata incluso después de haberse adjudicado, con todas las formalidades preceptivas, a un determinado contratista.

Para concluir, podemos decir que se trata de una expropiación chocante dentro de los esquemas actuales por cuanto que, en primer lugar, no aparece por ningún lado que se haya pagado a los propietarios, ni tan siquiera que se pensase hacerlo; y, aunque así hubiera sido, tampoco se establecía un precio de referencia, pareciendo muy impreciso el término "justa compensación". Por otra parte, todo lo anterior más parece remitir a una subasta que a una expropiación, pues se vendieron los bienes expropiados, cuando lo natural sería que se los quedara la Administración, tanto el solar que quedó tras la demolición del inmueble para que el camino pasase por allí, como los materiales resultantes de la demolición, en caso de que pudieran aprovecharse, como es el caso.

Con todo, lo que resulta evidente es que el sistema ocasionaba constantes problemas y contenciosos entre la Administración y los expropiados. En este sentido, resulta interesante lo que cuenta el ingeniero Amphoux en un documento titulado "Reflexiones sobre el Camino General del Reyno de Galicia y de León hasta Astorga, y medios que parece podrían facilitar su mejor progreso"⁶⁸. En el mismo, manifestaba el ingeniero que las obras se beneficiarían si se emplearan "claridad, orden y Justicia", refiriéndose al problema de las expropiaciones.

La claridad, decía Amphoux, exigiría la liquidación de todas las tierras y posesiones ocupadas por el camino hasta la fecha, así como la manifestación de las que

⁶⁸SHM, 3-1-6-11; documento fechado en Villafranca del Bierzo el 26 de enero de 1.776.

se habían satisfecho "con expresión también de cualquier otra especie que sea acreedora al Arbitrio". El orden supondría destinar anualmente cierta cantidad al fondo del camino para pagar a los acreedores, ateniéndose en este caso al criterio de la antigüedad, dando siempre preferencia a los casos de propietarios "cuya única subsistencia dependa del terreno que se le quita".

Por último, la Justicia conectaba directamente con el problema de las tasaciones, razón por la cual Amphoux manifestaba la dificultad de su aplicación práctica, "pues aunque es cierto que las preside un Ministro celoso de la equidad, las examina un Ingeniero con más exactitud que los mismos Agrimensores, y concurre por auxiliar de esta parte un Perito".

Llegados al terreno de las tasaciones, denunciaba Amphoux la práctica de una corruptela, al parecer bastante frecuente, que consistía en que los peritos de ambas partes -la Hacienda pública y el expropiado- se ponían de acuerdo en dar una tasación bastante elevada, pues "se prometen en el aumento de su interés el respectivo a las agencias, estímulo muy superior a sus obligaciones". Añade este ingeniero que los Fiscales nada podían hacer, pese a ser conscientes de la existencia de la citada práctica, pues únicamente podían limitarse a autorizar tales acuerdos.

Otros ejemplos en los caminos de Andalucía y Cataluña

Otro ejemplo de expropiación, este más acorde a los parámetros actuales, lo podemos analizar en el camino de Andalucía⁶⁹. Se titula el documento "tasación hecha en los días 9, 10, 11 y 12 de septiembre de 1.765, de los daños de las tierras por las cuales pasa el camino que se construye a Ocaña con individualidad de los nombres de los dueños".

Aparece, en primer lugar, el nombre del titular de los terrenos, la superficie a expropiar, el precio por unidad de superficie, y el precio final por todo; la misma operación se repite con las olivas y demás sembrados. A continuación, consta una "certificación de beedores", hecha por quienes manifiestaban ser "beedores y tasadores de las cossas del campo de la villa de Ocaña", de quienes, a tenor del documento, se puede decir que:

1. Eran nombrados por los vecinos de dicha villa.
2. Hacían su tasación junto con peritos de Hacienda, permitiéndose la asistencia de los dueños de las tierras, aunque estos tal vez tuvieran voz, pero en ningún caso voto, como parece probarlo el hecho de que, al final

⁶⁹AGS, SSH, 922.

de la certificación, aparecen firmando únicamente las dos clases de tasadores vistos: los de la Real Hacienda y los de los interesados.

Tal vez esto, al menos en principio, puede parecer normal si pensamos que representaban a los propietarios, en defensa de cuyos intereses actuaban. Lo verdaderamente curioso del caso es que cuando se habla de los peritos, se dice que hay dos "vehedores de su termino (Ocaña) y otros dos indiferentes por parte de la Real Hacienda", como si los nombrados por las partes expropiadas fueran a ser menos imparciales que la Hacienda o, dicho de otra manera, como si la Hacienda Pública se caracterizara por su imparcialidad.

Concluye el expediente con la orden del Marqués de Squilace de que se pague lo tasado. Lo que no sabemos es si los afectados estuvieron o no de acuerdo, aunque en principio no parece haber base para pensar lo contrario toda vez que, si no directamente a los expropiados, sí a sus representantes, se les oyó *en tasación*, con lo que se supone que defenderían los intereses de sus mandantes. Lo más destacable es la evidencia de que se oía a los particulares; si bien en la práctica, y ante la aparente imposibilidad de recurrir las peritaciones, tal circunstancia quizá no supondría mucho.

Por otra parte, la Instrucción de 1.766 no prevenía expresamente -aunque la costumbre fuera por otros derroteros- el nombramiento de peritos por parte de los

afectados, lo cual demuestra que, en todo caso, no existía legislación uniforme sobre el particular. De hecho, durante la construcción del camino real de Cataluña, se planteó esta cuestión, de manera que el Marqués de la Mina, Capitán General de Cataluña, en carta a Esquilache de 3 septiembre de 1.763⁷⁰, como Superintendente de caminos que en ese momento era, le manifestaba sus escrúpulos acerca de las obras de dicho camino, alegando que se ocupaban "tierras de los particulares, sin indemnización hasta ahora, porque no lo previene la Instrucción- se refería a la de 4 de diciembre de 1.761- ni las órdenes..." A tal requerimiento contestó Esquilache mandando que se abonasen las tierras del fondo general de caminos, lo cual es un reconocimiento implícito de que, al menos en esas fechas, no existía una normativa, general o específica, que aclarase los aspectos más polémicos.

En definitiva, aún admitiendo que la realidad fuera bien distinta y se nombraran peritos en representación de los intereses de los expropiados, en la práctica lo que sucedía no prueba sino lo incompleto y fragmentario de la legislación sobre obras públicas en general y caminos en particular. Por eso, si existía una legislación general en materia de expropiación, debiera haberse aplicado, y si no la había, debiera haberse promulgado una, pero en serio y no mediante una simple adición a una Instrucción que estaba, además, prevista para otro capítulo de las obras públicas: la contratación.

⁷⁰AGS. SSH. 916.

Por su parte, las Ordenanzas para el Ejército, promulgadas por Carlos III, de fecha 22 de octubre de 1.768, no añadieron ninguna modificación sustancial a esta materia, limitándose a ordenar que, en caso de ser necesario "tomar algunos edificios o terrenos propios de particulares o comunidades, el Intendente dispondrá se valúen por expertos y se satisfaga a los dueños, dando al Ingeniero conocimiento de las cantidades que se les libre, para que las incluya en su cuenta y cálculo". Nuevamente se ve claridad de ideas en cuanto a la necesidad de indemnizar, pero no aparece nada sobre el cuánto, cuándo y cómo, siendo la única verdad que el tiempo pasaba y los expropiados no cobraban, pese a todas las manifestaciones favorables de los altos cargos administrativos acerca de la necesidad de dar una justa indemnización.

Por ejemplo, en el camino real de Cataluña⁷¹, se encuentra un documento bajo el título "Estado formado por el Escribano de la Real Subdelegación de Caminos y Reales obras en éste Prado del Sr. D. Joseph Naudin y de Guzmán, Director General de los mismos y de acuerdo del Sr. Asesor de dicha Real Subdelegación...de los atrasos en cantidades de dinero que al día de la fecha faltan a satisfacer a los dueños de los terrenos ocupados para la nueva Real carretera de Francia..."⁷² En dicho documento, de fecha 2 de enero de 1.791, figura una relación elaborada por el sobrestante facultativo de las obras, con los nombres de los particulares expropiados y las cantidades adeudadas, según

⁷¹AGS. SSH. 916.

⁷²Bajo la denominación de "carretera de Francia" se contemplaban dos: la de Francia por Irún y la de Francia por la Junquera (Ward. op. cit., pág. 75). Es ésta segunda a la que hacemos referencia.

valoración "dada por los expertos nombrados por parte de la Real Hacienda y la de los interesados responsables".

Del texto se desprende que había transcurrido mucho tiempo y aún no se había procedido al pago de la indemnización compensatoria; pero es que, además, cuatro meses después, nos encontramos con un nuevo documento de fecha 5 de mayo de 1.791, firmado por el Conde de Floridablanca, manifestando su recelo acerca del hecho de que los precios que figuraban en la relación precitada se habían exagerado, por lo que ordenaba se retirase del fondo de correos de la administración de Barcelona la cantidad de 1.500 reales mensuales "que sirviesen para ir pagando poco a poco a los interesados, **pero con la precisa circunstancia de tasar otra vez formalmente los terrenos**". Esta nota prueba que, pese a estar formalmente establecido, la Administración podía, con suma facilidad, pasar por alto sus propias disposiciones, volviendo, si le convenía, a tasar las tierras hasta dar con una cifra más acorde con sus intereses.

En definitiva, se pone de manifiesto que los afectados no sólo iban a seguir sin cobrar el total adeudado durante mucho más tiempo⁷³, sino que, además, iban a cobrar menos de lo que en un principio estaba previsto, con lo que la inseguridad para los

⁷³Al ritmo impuesto por Floridablanca, es decir, a razón de 1.500 reales al mes, la cantidad total a que se refiere el documento analizado, ascendente a 42.353 reales, tardaría en ser abonada, desde la aprobación de la tasación, unos veintiocho meses, aproximadamente, a los que habría que sumar los que ya habían transcurrido.

particulares por un lado, y la arbitrariedad de la Administración por otro, debían hacer, por fuerza, muy difícil, la colaboración entre ella y los administrados.

5.5. La contratación pública en el siglo XVIII

Dentro de la que podríamos llamar "doctrina general del fraude en las obras públicas del siglo XVIII", merece especial mención el sistema de contratación administrativa. Intentaremos, a lo largo de este apartado, poner de manifiesto la estrecha relación existente entre el sistema de contratación de la época, o mejor aún, el sistema de trabajo que imponía el sistema de contratación, y el fraude; fraude en el que, por cierto, se encontraban implicados desde los cargos más altos -protagonistas sin duda de los casos más sonados- hasta los más humildes trabajadores⁷⁴.

En primer lugar, explicaremos en qué consistía cada una de las modalidades de contratación utilizadas.

⁷⁴Sobran testimonios de la veracidad de esta afirmación; pero es que, además, estamos en condiciones de afirmar que estaba admitido o, cuando menos, reconocido, incluso a nivel si no legislativo, sí de alguna manera normativo.

En efecto, las "Advertencias que se deveran tener presentes para el Gobierno y arreglo de travajos en la construcción del Camino Real de Galicia", dadas por el Ingeniero Balthasar Ricaud en mayo de 1.770 (AGS, SSH, 915), en su artículo 16, señalan que "cualquier empleado por parte de la dirección que se supiese tener inteligencia con los destajistas en las obras o indirectamente, será despedido, sin que pueda tener en lo sucesivo encargo en las obras del camino real, y advirtiéndose igual inteligencia o manejo en los dependientes de la Real Hacienda se dará parte a su jefe, solicitando igualmente se separe de aquellas obras".

Con específico rango normativo, la Ordenanza de Ingenieros de 1.768 (AHM, BL), en el artículo 1, de la primera resolución anexa al título V, tratado II, prohibió a los Ingenieros encargarse de los caudales destinados a las obras, aunque se les argumentara motivos de economía y ahorro para la real Hacienda, poniendo fin así a una práctica habitual.

• Los asientos

El sistema de asientos se encuadra en lo que I.A.A. Thompson ha dado en llamar "administración indirecta", que se llevaba a cabo por medio de asientos o contratos con personas vinculadas a la Corona, y tenía lugar, básicamente, cuando era un particular o una sociedad -*compañía*, en la terminología de la época- quien se encargaba de ejecutar todo o parte de la obra⁷⁵.

Se iniciaba el procedimiento⁷⁶ cuando el Ingeniero Comandante formaba lo que en nuestros días denominaríamos "pliego de condiciones" y que en el siglo XVIII se llamaban condiciones, sin más. En dicho pliego se hacían constar los materiales a emplear, las calidades de los mismos, y los precios a que debían ajustarse quienes estuviesen interesados en concurrir a la ejecución de las obras o, en otras palabras, en la adjudicación de las mismas. Por debajo de las cifras contenidas en estas "relaciones de precios" podía hacerse cualquier postura⁷⁷; por encima, nunca.

⁷⁵Borreguero Beltrán, Cristina. "El reclutamiento militar por quintas en la España del siglo XVIII". Univ. Valladolid 1.989, pág. 35.

⁷⁶Se exponen, más o menos, las características principales y constantes en cada asiento que se concertaba, con la matización de que, en numerosas ocasiones, por no haber una legislación clara al respecto, eran muchas las disposiciones específicas que aparecían para cada obra en concreto. Por ello, no es infrecuente encontrarse con Instrucciones a seguir en materia de asientos referidas a obras muy concretas.

⁷⁷Nótese que decimos "cualquier postura", y no es una exageración, pues esto enlaza directamente con el problema de las bajas temerarias, las cuales, aparte de llevar a más de un asentista a la quiebra, no repercutían en nada bueno para las obras, que se veían paralizadas y entorpecidas durante largos periodos al no poder cumplir los contratistas las condiciones pactadas a los precios fijados.

Tras la publicación de esas listas, los contratistas interesados -postores- entregaban sus pliegos al Ministro de Hacienda del Camino, esto es, al Comisario de Guerra, el cual, a su vez, los pasaba al Ingeniero Comandante con las mejoras que estimaba oportunas. Los pliegos se publicaban, devolviéndose aquellos que se consideraban inadmisibles.

Cumplidos estos trámites, se procedía al remate en el día y hora señalados al efecto, si bien seguían admitiéndose las bajas de los concurrentes, con catastróficas consecuencias en muchas ocasiones⁷⁸, y ello a pesar de que los propios ingenieros escribían en notas marginales a los pliegos de los postores sus impresiones al respecto, única forma, en realidad, de controlar un poco que las obras proyectadas llegaran a buen puerto⁷⁹.

Una vez adjudicada la obra, se tomaba fianza al favorecido con el asiento para, tras los trámites burocráticos de rigor, remitir el expediente a través del Comisario de Guerra al Superintendente General quien, finalmente, lo pasaba al Rey para conseguir la aprobación del mismo. Sólo en este momento podía considerarse cerrado el asiento, si bien en la práctica se admitían bajas prácticamente en cualquier momento, aún cuando

⁷⁸Lo cual era lógico, si se piensa que, con tal de adjudicarse la obra, el contratista estaría dispuesto, las más de las veces, a mejorar cualquier postura que pudieran haber hecho sus rivales. La única prevención que solía hacerse era no admitir bajas sino "hasta el término en que consideren pueda desempeñar el Impresario las obligaciones del asiento" (AGS, SSH, 914). Bien pensado, esto no viene a significar nada en la práctica, pues se dejaba al libre albedrío de los ingenieros la admisión o rechazo.

⁷⁹Por ejemplo, en un pliego de condiciones del año 1.775 (AGS, SSH, 915), presentado por el profesor de Arquitectura, José de Rexalde, se puede leer al margen la nota de un ingeniero expresando su prevención acerca de la aprobación del citado pliego, por entender que sería preciso hacer antes un extenso reconocimiento del terreno ya que, en su opinión, había parajes en donde el precio de las excavaciones, por fuerza, habría de ser mayor que el ofertado por el contratista, por abruptos o difíciles.

las disposiciones normativas nada dijeran al respecto. De hecho, se admitían bajas incluso después de haberse producido la adjudicación, como lo demuestra el caso que analizaremos a continuación.

Este procedimiento, en poco difería del que se practicaba varios siglos antes. Así, Castillo de Bovadilla⁸⁰ señalaba que, después de acordado por el Ayuntamiento que se hiciesen las obras, y traída la licencia real, se nombraban dos regidores comisarios, y un sobrestante que debía ser "una persona particular inteligente". Este sobrestante tenía asignado un moderado salario, mientras que los comisarios, si la obra se ejecutaba en la ciudad o cerca de ella, no percibían ninguna retribución, de tipo salarial al menos.

Los comisarios debían velar por que dos maestros de obra hiciesen la traza y condiciones de la fábrica. El acuerdo del Ayuntamiento ordenando hacer la obra, se pregonaba durante nueve días en el pueblo y comarca "por ante el escribano del Ayuntamiento", rematándose la obra en "el que con mejoría las pone", es decir en el "contratista" más barato. El remate se producía al final del plazo de los nueve días, siempre ante la justicia y los comisarios. El contratista, además, debía otorgar fianza, comprometiéndose a acabar la obra dentro de un plazo determinado, conforme a las condiciones que debían figurar en la escritura; escritura que debía ser, además, "ordenada

⁸⁰Bovadilla, op. cit., Libro III, Cap. V, 22.

a satisfacción del letrado de la ciudad, y de los maestros que hicieron las condiciones". Finalmente, los comisarios, hacían relación de todo ello en el Ayuntamiento.

El sistema de asientos se extendía a todas las ramas de la administración del Estado, y muy particularmente al Ejército en su reclutamiento, aprovisionamiento, etc.; de manera que, mediante el mismo, la Corona podía reclutar soldados en otros territorios mediante un intermediario. Fue un procedimiento muy utilizado, en este sentido, por los Habsburgo españoles⁸¹.

Algunos ejemplos de asientos

Dijimos al comienzo del epígrafe que nuestro propósito era demostrar la estrecha relación entre contratación pública y fraude, y para ello nada mejor que analizar un caso típico de asiento, del que se pueden deducir importantes consecuencias no previstas por las normas.

Se trata de un asiento concertado en el camino de Galicia, adjudicado al contratista Roque Bieu y Compañía, en el año 1.776. Los trámites seguidos hasta la adjudicación fueron los que hemos señalado, de manera que las condiciones generales fueron formadas

⁸¹Borreguero Beltrán, Cristina. "El reclutamiento militar por quintas en la España del siglo XVIII", Univ. de Valladolid, 1.989. pág. 45.

por quien era Ingeniero Director en aquel momento, Bartolomé Amphoux, siguiéndose todo el procedimiento por su trámites hasta llegar al día y hora señalado para el remate. Hasta aquí, nada de particular; pero, si citamos este caso es porque contiene algo que lo convierte en paradigma de los problemas que planteaba la admisión de bajas.

Presentes todos los postores en el acto del remate, inicia cada uno de ellos una nueva oferta a la baja -recuérdese que antes de llegar al remate, cada contratista había ya ofrecido bajar sobre los precios prudentemente fijados en el "Pliego de condiciones", elaborado por el Ingeniero Director-; así, comienza uno rebajando un medio por ciento sobre todas las cláusulas contenidas en el pliego general; otro rebaja, sobre la postura antecedente, un siete y medio por ciento; otro añade un dos por ciento sobre la anterior, y así sucesivamente hasta llegar a un total de rebaja del dieciocho y medio por ciento, "con cuya postura -dice textualmente el documento analizado- por haberse cumplido la hora señalada se terminó este acto". Consideramos importante destacar esta *coletilla* como prueba de que, al no cumplirse siempre, como veremos, existía bastante arbitrariedad en las adjudicaciones, lo cual tenía indudable repercusión en los contratistas y, desde luego, en nada favorecía la correcta marcha de las obras⁸².

⁸²El profesor Menéndez, que también ha manejado este documento, señala que la adjudicación se produjo tras una rebaja del dieciocho y medio por ciento (Menéndez, op. cit., pág. 245), siendo así que, en realidad, la adjudicación no tuvo lugar en ese momento; o mejor dicho, sí se produjo entonces, pero fue posteriormente revocada cuando, otro de los postores asistentes, concretamente Roque Bieu y Compañía, transcurrido de sobra el plazo concedido para las ofertas, rebajó en medio punto más la postura del primeramente favorecido, Gregorio Figueras (AGS, SSH, 914).

Así, pese a haberse producido, con todas las formalidades de rigor, la adjudicación del asiento a un tal Gregorio Figueras, que llegó a rebajar los precios en un 18'5% sobre el pliego general de condiciones, otro postor, Roque Bieu, el 9 de mayo de 1.776, casi un mes después del acto del remate (ocurrido el 24 de abril del mismo año, en Villafranca del Bierzo), y desde Madrid -más exactamente desde Aranjuez- ofrece rebajar medio punto más, es decir, un 19%, aprobándose su oferta⁸³.

Cuesta creer, al menos desde el punto de vista actual, que esto ocurriera, no únicamente porque el plazo hubiera finalizado de sobra -hecho que por sí solo sería suficiente para producir su pleno rechazo- sino porque, pese a las advertencias sobre bajas temerarias obrantes en el expediente del caso que analizamos, incluso en notas marginales a los pliegos de condiciones, y pese a los reiterados llamadas de atención que sobre el particular expresaron los ingenieros al mando, pese a todo ello, insistimos, pudo más la cicatería y rapacidad de la Hacienda Pública que la preocupación por la eficacia en las obras⁸⁴.

⁸³AGS. SSH. 914.

⁸⁴Castillo de Bovadilla (op. cit. Lib. III, Cap. III, 20), aclaraba la duda de si después de rematado un determinado abasto a cierto precio y alguien hacía una baja, debe adjudicársele a éste último. Según el autor, "si el remate se hizo sin asistencia de la justicia y diputados, y a deshora, privadamente, sin pregones y omitida la solemnidad de derecho necesaria, en este caso es nulo, y se debe admitir la baja."; pero, si se hizo "y pregonó el remate solemnemente y se asignó término para ello, con asistencia de la justicia y diputados, y en tal caso es válido e irrevocable, no se debe rescindir el contrato ni admitir la baja; y esta es la más recibida opinión". De hecho, encarga a los Corregidores la tarea de vigilar "cuanto sea posible, que se guarden los contratos, acuerdos y remates de los pueblos, y el derecho a las partes por ellos adquirido" (í.d.). No obstante, sigue diciendo (í.d. 21) que si el beneficio de la baja fuese grande y, por tanto, se hubiese de admitir la postura y abrir el remate, habrá que ver "si la persona en quien estaba rematado el abasto hiciese la misma rebaja".

Las llamadas de atención a que nos referimos, tuvieron lugar en el presente caso cuando, una vez estuvo elaborado el pliego de condiciones generales, el Ingeniero Director, Bartolomé Amphoux, al remitirlo a la autoridad competente, expresó su opinión de que no deberían admitirse bajas más allá del 8%; e incluso, en un alarde de sentido común, pedía que, si fuera preciso, se suspendiera el acto del remate y se diera cuenta a la Superioridad, para que esta resolviera lo que hallare más conveniente⁸⁵.

La superioridad, encarnada por el Ingeniero Félix Oneille -Mariscal de campo, comandante general interino, y Subdelegado Superintendente del camino-, estimó que no era una baja excesiva el 18'5%, teniendo en cuenta el "estilo de las obras del País" porque si lo fuera, los contratistas no dejarían de advertirlo y "no se arrojarían al precipicio de su ruina".

Este comentario demuestra o bien la ignorancia poco probable y, desde luego, inexcusable, de este ingeniero, o bien el empeño en ahorrar el máximo posible sin importar las consecuencias; pero, en cualquier caso, el profundo alejamiento de la realidad, tanto más increíble cuanto que Oneille estaba a pie de obra con asiduidad.

⁸⁵AGS. SSH. 914.

Además, hasta el propio contratista confesó su temeridad antes de comenzar a trabajar en las obras, según cuenta Amphoux en carta de 18 de febrero de 1.778⁸⁶.

No podemos dejar de citar tampoco la hipocresía que rodeaba este entramado de adjudicaciones, de manera que no es extraño encontrar a Sabatini pidiendo, literalmente, que se mortificase al contratista Figueras, por temerario al ofrecer una baja del 18'5% cuando la estimación era del 8% y, pese a ello, autorizar la adjudicación definitiva con una baja aún mayor⁸⁷.

En suma, decimos que cuesta creer que todo esto ocurriera, pero hay que añadir que no solamente era posible sino, incluso, perfectamente legal. En efecto, las Reales Ordenanzas Militares de Carlos III, contenían en el artículo 18, Título II, Tratado II, Tomo IV, la siguiente disposición: "Si después de rematado y formalizado el asiento, hubiere quien hiciere baja, o mejora en los precios, se admitirá en los términos que permita la Ley, a menos que el Ingeniero considere, que por lo bajo de los precios a que se obliguen en la mejora ha de perderse el nuevo asentista, y por consecuencia padecerlo la buena construcción de la obra; en cuyo caso lo comunicará al Intendente, para que, mediante este, y otros informes, me lo haga presente y pueda Yo resolver lo que más

⁸⁶AGS. SSH, 914. Aunque es cierto que confesó su temeridad, hay que aclarar que lo hizo una vez ya le habían adjudicado la obra, como curándose en salud ante la presumible imposibilidad de llegar a término lo pactado. Conviene señalar que parece haber sido habitual ofertar a la baja para, una vez adjudicada la obra, y haciendo gala de una postura bastante cercana a la coacción, pedir al erario público allegase más fondos ante la imposibilidad de ejecutar la obra con arreglo a lo estrictamente negociado. Tal actuación parece tener lugar también hoy en día.

⁸⁷AGS. SSH, 914.

convenga". Ahora bien, los términos en que había de permitir la Ley la admisión de bajas, no parecen haber sido objeto de regulación, con lo que, en la práctica, era siempre decisión del Intendente que no tenía ningún tipo de traba al respecto.

Este precepto entraba, por otra parte, en abierta contradicción con lo establecido en el artículo 9 del mismo cuerpo legal, donde expresamente se decía que..."se señalará por el Intendente...día y hora...y se hará -el remate- a la extinción de una o dos velas encendidas, o bien al toque de una campana...quedando el asiento rematado a favor del último postor". Pese a la aparente irreconciliabilidad de ambos preceptos, se siguió actuando como si la misma no existiese.

En definitiva, a tenor de lo previsto en el artículo 18 citado, creemos estar en condiciones de poder afirmar que quedaba en papel mojado la intervención del Ingeniero Comandante, encargado de elaborar el pliego de condiciones generales, ya que, llegado el caso, se atendía tan solo a la economía -mal entendida- de las obras⁸⁸, y no al criterio, por autorizado que fuese, de aquellos que, no sólo sabían más por estar directamente implicados, sino que, incluso por Ley, tenían que elaborar dichas condiciones. Entendemos que es legítimo preguntarse de qué valía que interviniesen si luego, en la práctica, su opinión de nada servía.

⁸⁸Dudamos de la bondad de esta pretendida economía toda vez que al final, no solía quedar más remedio que volver a empezar de nuevo buena parte de las obras, o continuar con importantísimos retrasos; pero, casi siempre, gastando el doble de lo previsto.

Además del peligro de quiebra de los contratistas, el problema de mayor importancia lo constituían las constantes paralizaciones de las obras, o el derrumbamiento de buena parte de lo construido, generalmente por no ajustarse las calidades "ejecutadas" con las ofrecidas. Es el caso del asentista citado, Roque Bieu, quien viendo imposible continuar la construcción del camino conforme los precios ofertados, escribió un extenso memorial al ingeniero Oneille solicitando aumento en casi todos aquellos, alegando que las condiciones generales estaban siendo arbitrariamente interpretadas por el Ingeniero director Amphoux en su perjuicio, y que no podía seguir con las obras si no se le pagaba más en prácticamente todas y cada una de las distintas partidas⁸⁹. Amphoux, por su parte, negaba la veracidad de las manifestaciones del contratista, al que acusaba de querer enriquecerse a costa del erario público.

Al margen de quién tuviera razón⁹⁰, el dato que vamos a dar a continuación puede ofrecer una idea de la magnitud del problema, así como de la caótica situación en que se hallaba sumido todo lo referente a contratación administrativa. Según la

⁸⁹AGS, SSH, 914. Por ejemplo, decía Bieu que si las excavaciones se hacían en agua, no podían pagarse al mismo precio que en tierra, aún cuando así no se hubiera hecho constar en el pliego de condiciones, pues "la penalidad" era bien distinta. Y, pese a admitir las razones de Amphoux para no pagar más, no dejaba el asentista de tener razón. En este sentido, se podría pensar que habría de resultar sobremanera difícil, por no decir imposible, formular un presupuesto sobre algo cuyas características se desconocían o, como poco, no se conocían del todo. Nos referimos al terreno: si se presupuestaba como tierra, lo que luego resultaba ser agua, a medida que se iba excavando, es lógico que los precios variasen. Sin embargo, a este razonamiento se podría objetar que el contratista tenía la obligación de ponerse en el supuesto más desfavorable y cubrir su responsabilidad; pero teniendo en cuenta la feroz competencia por conseguir un contrato y las excesivas bajas que, debido a ello, se producían -y, no se olvide, se admitían- resultaba materialmente imposible hacerlo, pues supondría un considerable aumento en los precios. Con todo, a nuestro modo de ver, todo esto supone una prueba más de cómo la propia legislación, en este caso por defecto, favorecía la chapuza y el derroche en la construcción.

⁹⁰Nos inclinamos a pensar que ambos y que, en definitiva, era la imprevisión contenida en el propio sistema de contratación, la que provocaba los altercados.

documentación obrante en el expediente consultado, de haberse aprobado el "memorial" tal como lo presentaba el asentista, lo que se remató en 53.083 reales de vellón, hubiera salido por 110.414, es decir, hubiera duplicado su coste. Tal vez en esta ocasión no se abonara -hasta donde nosotros sabemos, no se hizo- pero no cabe duda de que así ocurriría en otras numerosas ocasiones⁹¹.

Hemos analizado el caso del asentista Roque Bieu, en el camino de Galicia. Pero hay muchos otros, ocurridos en otros caminos, que vienen a confirmar el desbarajuste económico-administrativo imperante en la contratación pública. Así lo demuestra, por ejemplo, lo que pasó en el transcurso de las obras del camino de Valencia donde, habiendo transcurrido diecisiete meses desde la adjudicación de una obra determinada al contratista Martín Bellido, se revocó en favor de un tercero que ofreció una baja aún mayor, pese al justo pesar e impotentes quejas por parte de Bellido⁹².

• El método de Administración

En el sistema de contratación "por administración" era, como su nombre indica, la propia Administración la encargada de la ejecución de las obras, a través, en el caso

⁹¹AGS. SSH. 914.

⁹²También puede citarse lo acontecido en el camino de Cataluña (AGS. SSH. 916), en el que el Ingeniero Mariano Lleopart, que también estuvo destinado en Galicia, escribe a Muzquiz poniéndole de manifiesto "la experiencia que sobre bajas temerarias" se encontró cuando estuvo destinado en el camino de Galicia, precisamente para evitar que se repitiera en las obras de Cataluña, como parecía inevitable.

concreto de construcción de caminos, de los ingenieros y personal auxiliar de las mismas: sobrestantes, aparejadores, maestros, peones, etc. Este sistema tenía dos variantes: a jornal o a destajo.

a) *A jornal*, la mano de obra se contrataba por tiempo indefinido, normalmente seis meses, y se pagaba independientemente del trabajo efectuado, pues se abonaba el salario por el tiempo ocupado en la obra.

b) *A destajo*, el sistema de contratación era prácticamente igual, variando la fórmula de pago, que se hacía por obra realizada.

Por otra parte, mientras que al destajista se le facilitaban las herramientas y los carros, el asentista debía procurárselos por su cuenta. La pólvora, por tratarse de un producto estanco, era suministrada, en ambos casos, por la Administración.

El método "a destajo"

El sistema de destajos, definitivamente aclarado por las "Advertencias que se deberán tener presentes para el Gobierno y arreglo en los trabajos en la construcción del camino Real de Galicia", el 30 de mayo de 1.770⁹³, suponía que los destajistas que se

⁹³AGS, SSH, 915.

presentaran para ser admitidos en las obras, debían dar al Ingeniero una lista, con su nombre y apellidos, así como los nombres y apellidos de los trabajadores, con indicación del jornal con que se conformaba cada uno o, en su caso, expresar si iban a la parte, es decir, si se repartía el dinero entre todos.

Cada destajo era de una extensión determinada y se numeraba cada uno de ellos. No se adjudicaba ninguno nuevo en tanto no se hubiera terminado el anterior, al menos en teoría, pues la realidad parece demostrar que no siempre ocurría así. Por otra parte, tampoco se medían los destajos y, consecuentemente, no se pagaban, hasta que no estaban totalmente finalizados⁹⁴.

Es fácil adivinar, aún cuando las Ordenanzas de Ingenieros o disposiciones sobre contratos públicos no lo dijeren utilizando las mismas palabras, cuál de cada una de esas normas era favorable a una u otra modalidad de contratación. Para ello, simplemente hay que observar el personal previsto en cada una; así, mientras en los asientos el asentista se hacía cargo de todo, el sistema de administración exigía una gran cantidad de personal propio que se encargase del control de todos y cada uno de los diversos aspectos que se

⁹⁴En carta del ingeniero Ricaud a Lleopart, de 19 de septiembre de 1770 (AGS, SSH, 915), se dice que "por destajo se deve entender una porción de camino de 40 varas de largo", aunque esta referencia debió de ser para esa obra en concreto, pues en otras ocasiones encontramos medidas distintas.

planteaban en las obras, desde la contratación de personal hasta las mediciones de los destajos y pago de salarios⁹⁵.

El régimen borbónico, desde Felipe V, fue favorable al sistema de asientos, como antes habían demostrado ser los Austrias⁹⁶. Se comprende bien por qué, dado lo costoso y enrevesado que resultaba el de administración⁹⁷; y todavía se comprendería mejor si se hubiera cuidado la pureza del procedimiento y, en consecuencia, hubiera funcionado adecuadamente. En todo caso, hay que decir también que, pese a las preferencias administrativas, normalmente se prevenía en las disposiciones que trataban de estos temas, que las obras menores y no demasiado costosas se hicieran por el método de administración.

• Las cauciones

⁹⁵Concretamente el Real Decreto de 1.761 del que nos ocupamos, es claramente favorable al sistema de administración, pues prevé un gran número de personas encargadas de la más mínima cuestión; personas todas ellas que trabajaban para la propia Administración.

⁹⁶Ello aún a pesar de que los propios monarcas eran conscientes de las dificultades que planteaba el método. Así, Felipe II dicta una resolución de 20 de noviembre de 1.593 (NR, ley III, título X, libro VI), en la cual, al tratar de la jurisdicción del Consejo de Hacienda y de la Contaduría Mayor, ordena al Consejo hacer todas las provisiones de dinero necesarias, "así de la Hacienda, como por asientos con hombres de negocios y otras personas; procurando excusar los dichos asientos como cosa tan dañosa a mi Hacienda". Es decir, que aún reconociendo la "maldad" del sistema, parece preferirlo sobre cualquier otro.

⁹⁷Esta es la opinión unánime; pero habría que añadir que, si bien ello es cierto en general, por lo que se refiere a los cambios en el diseño y ejecución que, con demasiada frecuencia, es necesario (o deseable) hacer, cuando el Gobierno es quien ejecuta las obras, suministrando tanto la mano de obra como los materiales, resultan más fáciles y menos costosas.

Quizá lo más chocante del sistema de contratación, en general, sea comprobar cómo ni tan siquiera la propia Administración, promotora de las adjudicaciones, confiaba en que las obras llegaran a buen término; probablemente porque, a pesar de ser ella misma la que admitía -tanto como provocaba- las bajas de los postores -o, precisamente, por tal circunstancia- era, asimismo, plenamente consciente de los riesgos que suponía. Riesgos que, las más de las veces, se confirmaban, pero para evitar los cuales se acudía a un sistema de fianzas, rocambolesco en ocasiones, exigido a los contratistas para asegurar las obras⁹⁸ y, llegado el caso, que la Hacienda pudiera indemnizarse de los perjuicios que el asentista le hubiera causado⁹⁹.

El hecho de exigir una fianza no representaría ninguna novedad ni siquiera en nuestros días si no fuera por el hecho de que, como bien hace notar el profesor Menéndez, al no ir los pliegos acompañados de una evaluación del coste total de las obras, siquiera aproximadamente, la fianza no se podía fijar en forma de porcentaje, lo que llevaba a que se señalaran cifras casi siempre fijas, independientemente de la

⁹⁸No queremos sonar a marxistas, pero en este punto es evidente que el Estado lleva en sí el germen de la contradicción interna. Por otra parte, la Administración española, al menos la de los siglos XVIII y XIX, parece haber sido muy proclive a exigir fianzas para casi todo, pues, entre otras cosas las pedía -y hasta fechas bastante recientes- para permitir a los militares contraer matrimonio. Tal es el caso, por citar uno entre un millón, pero que nos viene al hilo de este trabajo, de uno de los hijos de Carlos Lemaun, concretamente su homónimo, de quien existe la petición de devolución de fianza en el Servicio Histórico Militar de Segovia, legajo 577, corriendo ya el siglo XVIII.

Por último hay que decir que si citamos el caso de las fianzas exigidas a los contratistas se debe a que fueron, sin duda, los más sonados a la hora de tratar de las obras públicas; pero dentro de estas, también se exigía fianza a sobrestantes y pagadores por desempeñar su trabajo, lo cual demuestra lo incómodo que tenía que resultar prestar servicios al Estado.

⁹⁹Concretamente, el artículo 16 del Título III, Tratado II, del Tomo IV de las Ordenanzas de Carlos III, prescribían que el asentista perdería las fianzas por los perjuicios que causase a la Real Hacienda, por ejemplo no haciendo acopio de materiales.

envergadura de la obra¹⁰⁰, lo que convierte al sistema en arbitrario, además de complicado. No obstante ser esta la regla general, parece que en ocasiones se hacía una cierta evaluación pues, por ejemplo, en las obras del camino de Galicia, aparece la petición de 1/6 del total en que se había estimado una obra determinada¹⁰¹.

El sistema de fianzas consistía, básicamente, en que una vez rematado el asiento a un determinado postor, se le exigía una caución que podía consistir bien en dinero, bien en inmuebles. El contratista ofrecía dar una fianza a "cualquier justicia" -Alcalde, Juez-, normalmente del pueblo en el que se encontraban los bienes que iban a servir de garantía o del propio fiador, lo cual tenía que ser aprobado por el Comandante General. Este ofrecimiento se hacía, las más de las veces, presentando fiadores que respondían con sus bienes de la cantidad exigida. A partir de ese momento, se consumía mucho tiempo en hacer averiguaciones tendentes a conocer las cargas a que pudieran estar afectos los inmuebles ofrecidos en garantía. De ahí también, la importancia del conocimiento personal de los fiadores. Nótese, además, la carga que todo el procedimiento suponía para las justicias de los pueblos quienes, aparte de todos los asuntos que, ordinariamente, hubieran de tratar, veían incrementado el trabajo con asuntos de este tenor.

¹⁰⁰Menéndez, Jose María. op. cit., pág. 246.

¹⁰¹AGS, SSH, 914. Se trataba de un asiento que se daba por tres años, al precio anual de 600.000 reales, por lo que la fianza exigida fue de 300.000 reales, correspondientes a 1/6 del total presupuestado.

Cuando todo lo anterior estaba resuelto, el Juez procedía al reconocimiento de los inmuebles, acompañado de un perito que los tasaba, quedando hipotecados en escritura pública, toda vez que se hallaba bastante su valor¹⁰². A mayor abundamiento, se apercibía a los fiadores de que se obligaban con "sus personas y bienes referidos, los que no venderán, trocarán ni enajenarán en manera alguna; antes se cuidarán de su aumento para que esté mejor seguro el real haber..."¹⁰³. Finalmente, todo el "memorial" era enviado al Comandante General de la Provincia.

Otro sistema

Hemos visto que lo habitual era hipotecar inmuebles; pero, con todo, no era ese el único sistema, ni siquiera el favorito de la Real Hacienda. Así, en agosto de 1.765 aparece una carta, cuya firma es ilegible, previniendo que las fianzas no se presten en bienes raíces, "que siempre dejan alguna duda y es difícil hallar en caso de quiebra", sino en obra hecha, "que se reducirá a poner las cepas y los estubos a la altura de las impostas sin cobrar cosa alguna". Es decir, que en lugar de pedir avales, se optaba en ocasiones

¹⁰²De todo lo visto se deduce que, mientras la Hacienda Pública se aseguraba la ejecución de las obras mediante el sistema de fianzas (seguramente porque, admitiendo las bajas que admitía en las posturas, se daba perfecta cuenta de la necesidad de afianzamiento), los particulares estaban absolutamente indefensos frente a ella ya que, entre otras cosas, podía revocar unilateralmente un remate perfectamente formalizado en cuanto apareciera un mejor postor.

¹⁰³AGS. SSH. 914.

por el comodísimo -y a no dudar más seguro- sistema de no pagar al asentista hasta tanto no hubiera ejecutado una determinada porción de obra, cobrando todo lo demás¹⁰⁴.

En cuanto a la devolución de la fianza, al concluirse la obra y procederse a la liquidación, se esperaba un año, transcurrido el cual el Ingeniero Director daba una certificación de haberse cumplido las condiciones de la contrata, y con esto el asentista acudía al Intendente para liberar su persona, bienes y demás cosas hipotecadas.

Con todo, ninguno de los sistemas, por más que se tratase de todo lo contrario, parece haber sido eficaz como garante de la responsabilidad del contratista; por eso no es de extrañar que el Padre Sarmiento, en sus "Apuntamientos" ¹⁰⁵, señalase no haber visto nunca ningún puente recientemente caído que se hubiese rehecho a costa del arquitecto, ni de sus fiadores, habiendo sido preciso, por el contrario, acudir a gravar a los particulares mediante más impuestos. La solución que ofrecía Sarmiento consistía en ordenar que los asentistas o arquitectos hiciesen frente a todo el coste de la obra -puentes, en este caso- y una vez finalizada se estableciese un censo a su favor, de manera que ellos y sus herederos dispusiesen de las rentas que dicho sistema dejase, añadiendo la muy prudente salvedad que ello tuviese lugar "mientras no se caiga el puente", pues si esto ocurría antes de los cien años de construido, el capital del censo había de pasar a los

¹⁰⁴AGS. SSH. 915.

¹⁰⁵Martín Sarmiento, op. cit., apuntamiento 193 (SHM. 4-3-9-12).

pueblos, que deberían utilizarlo para hacer otro puente sin necesidad de acudir a los impuestos.

5.6. Incidencia del fraude según cada una de las modalidades de contratación pública

Hemos visto en qué consistían los sistemas de administración y asiento, y cuáles eran sus diferencias; es el momento ahora de analizar por qué se prefería uno a otro o, dicho de otra manera, cuáles eran las ventajas que presentaba un método sobre otro.

Por ejemplo, el inglés Joseph Townsend, tratando de los impuestos, manifestaba que "...Cuando los impuestos eran recaudados por asentistas, era fácil calcular las rentas; pero ahora que todo está bajo régimen de administración se hace difícil", buena prueba de la tendencia general hacia dicho sistema¹⁰⁶. Citaba Townsend el caso del monarca Felipe V el cual, aconsejado por su ministro Orry, prohibió que los impuestos se arrendasen ante los continuos abusos de los arrendatarios. Pero esta prohibición, que tuvo lugar en 1.714, duró poco ya que, dos años después, se volvió a consentir la renovación de los arriendos¹⁰⁷.

¹⁰⁶Townsend, op. cit., pág. 216.

¹⁰⁷Townsend, op. cit., pág. 216 y ss. Continúa el autor diciendo que Fernando VI, a través de su ministro, el Marqués de la Ensenada, abolió el sistema de asientos para el cobro de los impuestos de manera definitiva en el año 1.746 (pág. 219).

Luis de Marcillac, por su parte, escribía¹⁰⁸: "La rapacidad de los asentistas llegó a tal extremo en el Hospital de Figueras durante esta guerra -guerra de la Independencia-, que pusieron gallinas de madera dentro del caldo para los enfermos". Exagerado o no, no parece muy alejado de la realidad si se contrasta con otros testimonios. Sin ir más lejos, aún antes de la fecha en que Marcillac escribe, lo hace el Padre Martín Sarmiento, quien en sus "Apuntamientos...", escritos en el año 1.757, también arremetía, si no directamente contra el sistema de asientos, sí contra los asentistas, de quienes, parafraseando a Quevedo, afirmaba que no tenían cabida "ni aún en el infierno", y cuyas prácticas monopolísticas citaba como ejemplo de perversidad moral¹⁰⁹. Con todo, la Administración española parece haber sido siempre muy favorable al método del asiento, confirmándose por Real Orden de 18 de junio de 1.775 que todas las obras de caminos debían hacerse mediante tal sistema y ninguna por administración.

A primera vista, pues, diríase que el problema no estaba en el método en sí - asiento- sino en quienes lo llevaban a la práctica -asentistas. Sin embargo, creemos que el procedimiento o bien no era lo suficientemente seguro, o bien resultaba tan complicado de aplicar en cuanto a los mecanismos de control que preveía que, al final, los abusos siempre eran harto frecuentes. Por ejemplo, el artículo XXXII del Reglamento e Instrucción para las obras de caminos, de diciembre de 1.761 -partidario del sistema de

¹⁰⁸"Historia de la guerra entre la Francia y la España durante la revolución francesa", citada por Tuñón de Lara en su "Historia de España", op. cit., pág. 255.

¹⁰⁹Fray Martín Sarmiento, op. cit., apuntamiento 431, pág. 61.

administración- establecía un método para los libramientos de fondos tan complicado, que era poco menos que imposible de ejecutar en la práctica.

Decía el mencionado artículo: "Para los libramientos, que deben hacerse a las brigadas cada ocho o quince días, en los cuales han de incluirse los jornales de peones, maestros, carros y sobrestantes, formará el Ingeniero del Detall una lista, o relación individual para cada brigada, con expresión del nombre y apellido de los que la componen, y lo que cada uno hubiese devengado, totalizando su importe, con expresión del sitio, calidad, circunstancias y dimensiones de la obra de cada brigada, cuyo instrumento deberá cotejar con las revistas diarias que rubricó, y deben quedar originales igualmente en su poder y del Comisario de Guerra, con cuyas seguridades y precauciones pondrá su certificación al pie de dichas relaciones el Ingeniero del Detall, seguirá el Ingeniero Principal con su Visto Bueno, y el Comisario de Guerra con su intervención a continuación, de que finalmente el mismo Comisario, como Ministro de Hacienda, formalizará el libramiento con el páguese, que registrará y rubricará el Interventor, o sea contador".

Así pues, el primer obstáculo que había que superar para llevar correctamente el control del gasto dentro del método de administración, era el sistema de listas. Teniendo en cuenta que cada Brigada podía llegar a contar con hasta ciento veinte hombres (artículo XVI del Reglamento citado); que debía anotarse toda novedad que ocurriera en

cada brigada; que parecía ser práctica habitual la creación de plazas supuestas y del todo inexistentes, así como de jornales que no eran efectivos¹¹⁰, por lo que la vigilancia por parte del personal administrativo debía ser "una cada día y a diferentes horas" (artículos XIX y XXI), etc., resultaba que, para hacer una lista exacta y cabal de todos los integrantes de una de estas brigadas de trabajadores, no sólo se hacía necesaria la presencia de un delegado de la Administración -concretamente un sobrestante- todos los días a pie de obra a fin de conocer personalmente a cada uno de los trabajadores, lo que resultaba materialmente imposible, sino que, además, debía anotarse cualquier vicisitud por nimia que pareciese, lo que aumentaba aún más la carga.

Precisamente, el art. 12 de las "Advertencias que se deberán tener presentes para el Gobierno y arreglo en los trabajos en la construcción del camino Real de Galicia" del año 1.770, preceptuaban que no se permitiría a ningún sobrestante cobrar, por cuenta del destajista o capataz, el importe de lo devengado por ellos, sino que debían hacerlo por su propia mano, firmando alguien de su brigada en su lugar si no sabían hacerlo. Esto

¹¹⁰Es decir, efectivamente devengado, pues a tenor de la documentación manejada parecen haber sido frecuentes los casos de connivencia entre asentistas y personal encargado de las obras, como algunos sobrestantes, de manera que se abonaban sueldos inexistentes; sueldos que, probablemente, se repartirían entre sobrestante y asentista.

Por otra parte, esta modalidad de fraude mediante el uso o, mejor, abuso, consistente en "engordar" las listas, no constituía, en absoluto, ninguna novedad. Ya en las guerras de Flandes, tenía lugar un delito muy frecuente que consistía en que los capitanes presentaban en alarde o revista un mayor número de soldados que el efectivo que había en sus compañías, es decir, "suponían plazas", para lo cual solían valerse de los denominados "alquilones", es decir, paisanos vestidos de militares solamente para revistar (Martínez de la Vega y Zegrí, "Derecho militar en la Edad Media", Biblioteca del Boletín de Justicia Militar, 1.912, pág. 80). Aunque el autor no lo diga, es presumible que tal superchería fuese origen, además, de un delito de tipo económico, pues al propio tiempo que se suponían personas, se suponían también haberes que no se devengaban en la realidad. De hecho, Martínez de la Vega añade que en la Edad Media, a la hora de repartir el botín, se confeccionaban listas donde figuraban más hombres de los que realmente habían participado en la batalla, u omitían algunos, con lo cual siempre había algunos que acrecían su parte.

parece probar que, pese a lo establecido en el Reglamento e Instrucción, el fraude seguía siendo habitual.

También los implicados en las obras eran conocedores de los inconvenientes que planteaba tanto uno como otro sistema, produciéndose enfrentamientos personales entre ellos en la defensa de uno u otro. Así, el Comandante general interino del camino de Galicia, Félix Oneille, protagonizó uno de estos altercados con el Superintendente general de Caminos, Francisco Sabatini, por ser el primero favorable al sistema de destajos y el otro al de asientos¹¹¹; contencioso que, por servir al propósito de ilustrar gráficamente los pros y contras de ambos métodos, a continuación, relatamos.

En primer lugar conviene aclarar que Oneille, pese a ser partidario del método de administración, encontraba numerosos inconvenientes, de manera que, en carta de 4 de diciembre de 1.775¹¹², lo primero que hizo fue poner de manifiesto las enormes dificultades que presentaban las mediciones de las excavaciones dado lo abrupto del terreno. Lo que venía a decir este ingeniero era que, si un contratista hacía una postura

¹¹¹Un firme partidario del sistema de destajos fue Lemaun, quien afirmaba que con el método "a jornal", aunque tenía la incontestable ventaja de permitir "arreglar el gasto de cada día por el número de trabajadores y los precios de sus jornales", los peones perdían la mayor parte del tiempo en holgar, mientras que "a destajo" cada peón participaba de las pérdidas o ganancias, convirtiéndose, en la práctica, en sobrestante de los demás o, dicho de otra manera, todos ellos desempeñaban el papel de destajistas, aunque sólo uno llevase el nombre. Para Lemaun, por consiguiente, debía terminarse con la idea de que el capataz era quien emprendía la obra "a su riesgo y los demás peones (eran) suyos..." (AGS, SSH, 912).

¹¹²AGS, SSH, 914. En la misma línea que Oneille se mostraba el Comisario de Guerra, Juan Cristóbal Toledano, urgiendo de la Administración una pronta aclaración para evitar las dificultades que presentaban las mediciones en las excavaciones, "particularmente en estas montañas donde nos hallamos, cuyas irregularidades y diversidad de especies de tierra...no admiten fácilmente la división efectiva para su segura correspondencia a varas cúbicas", con las consecuencias que ello tendrá sobre los precios (AGS, SSH, 914).

del tipo "la vara cúbica de excavación de tierra, a 1 real y 10 maravadíes, la de tierra dura a 1 real y 16, la de casajo a 1 y 17, etc...", y luego el terreno en el que se efectuaban las dichas excavaciones resultaba ser mucho más difícil, por irregular, de lo inicialmente previsto, no se podía dar la correspondencia con varas cúbicas tal como había ofertado el contratista, de manera que, al final, los precios se disparaban y ninguna previsión acerca de los fondos destinados a las obras resultaba correcta.

Oneille pedía que, en primer lugar, se clarificase el método a seguir, en beneficio de las obras y de la "más posible y legítima inversión", mostrándose, en todo caso, partidario del sistema de administración. Así, en carta al Ministro de Hacienda, Miguel de Muzquiz, de fecha 15 de abril de 1.775, le indicaba que los "cortos progresos y la mala versación de caudales" en las obras procedían de la utilización del método de destajos, explicando cómo se hacía el fraude en el sentido de que se vulneraba el espíritu de la Instrucción mediante la corruptela consistente en que el sobrestante apuntaba el número de operarios de un destajo, así como el jornal de cada uno de aquellos, pero a la hora de pagar se "inflaba" la medición al destajista, "considerándole por tierra y piedra dura la blanda, y dando a los transportes mayores distancias". Quién se beneficiaba de esta fraudulenta práctica es fácil de adivinar, e imaginamos que entre sobrestantes y destajistas se repartirían las espúrias ganancias.

También denunciaba Oneille el hecho de que, pese a haber sido dadas las obras por el método *a destajo*, se venían satisfaciendo a jornal, no abonándoseles su haber a los trabajadores por lo que resultaba de las mediciones de obra, como sería lo propio de dicho método, sino por el tiempo y número de operarios empleados en los respectivos destajos.

Por su parte, Sabatini, que no desconocía la postura del comandante general Oneille, escribió a Muzquiz manifestándole su preferencia por el método de asiento, alegando que con el mismo se evitaban las disputas, así como por "los muchos empleados, y sobrestantes que se escusan..." y consiguiente economía, en lo cual, sin duda, no le faltaba razón. Consideraba Sabatini que, para evitar cualquier posible fraude, bastaría la vigilancia de los ingenieros y del Comisario de Guerra, si bien reconocía expresamente la casi imposibilidad de cortar el mal de raíz. Creemos que en esto no estaba muy acertado, pues si la mucha vigilancia no impedía la picaresca de los destajistas -muchas veces en connivencia con los empleados en las obras- qué no ocurriría cuando fueran pocos los controladores¹¹³.

¹¹³AGS, SSH, 913.

Muzquiz puso fin a la disputa manifestando que no era conveniente que se hicieran por administración las obras de los caminos, porque además del mayor número de dependientes, no permitía cortar los abusos.

- **Materiales y mediciones de obra**

En cuanto a los materiales empleados en las obras, veremos ahora cómo, en relación al aprovisionamiento de los mismos, los problemas que planteaba el sistema de asientos eran numerosos. En efecto, mientras que si se optaba por ejecutar las obras por el sistema de administración, era el Estado el que, a través de sus funcionarios, controlaba todo lo relativo a la contratación, en el de asientos todo ello se dejaba a la iniciativa privada. Tal *dejación de funciones*, si bien tenía la ventaja de descargar a la Administración de un buen número de problemas, dejaba gran parte de cuestiones a la libre voluntad, no siempre buena, de los particulares. Así, en el apartado "materiales", como ya adelantamos, se utilizaban calidades inferiores a las pactadas, con el consiguiente ahorro para el asentista, y en claro perjuicio de la calidad de las obras.

Ya Castillo de Bovadilla en su "Política para Corregidores", señalaba que había que advertir al Corregidor que tuviera cuidado en que los proveedores y tenedores de bastimentos no cometiesen fraudes en sus oficios "porque suelen algunos tener las manos pegajosas y hazer cohechos y mil fraudes, ora mezclando y adulterando los bastimentos

ora comprando lo peor y corrompido, y que por no ser de provecho se ha de echar a mal, y estos son destruidores de principes y estragadores de vidas, causando cruel hambre, y pérdida de honra y reputación"¹¹⁴.

Tampoco en el siglo XVIII faltan ejemplos de este tipo, como ocurrió en el camino real de Cataluña, donde se permitió utilizar piedra de calidad ínfima; o en el de Valencia, por citar tan solo dos de ellos, en donde se utilizaron "piedra y ladrillo inútiles"¹¹⁵.

La lógica consecuencia de esta manera de proceder se plasmaba en el capítulo de las recomposiciones en las obras, auténtica sangría para el erario público, toda vez que, en numerosas ocasiones, venía a costar la reparación mucho más que la obra en sí, siendo el despilfarro de magnitudes astronómicas. Hay que hacer notar que, si bien en algunas ocasiones este despilfarro era subsiguiente al fraude, no siempre era así, pues a menudo existía autorización para emplear calidades más bajas¹¹⁶.

¹¹⁴Bovadilla. Política para Corregidores, libro IV, capítulo I, 28.

¹¹⁵AHS, SSH, 916 y 909, respectivamente.

¹¹⁶El asunto de las recomposiciones de caminos está estrechamente ligado con el de la conservación de los mismos, acerca de la cual hay abundante legislación referente, sobre todo, al ancho de las ruedas, prohibición de llevar clavos las mismas, prohibición de arrastar troncos de árboles, etc.

Ahora bien, mientras que para la conservación de los caminos hubo siempre un impuesto específico -el portazgo- no ocurrió lo mismo en lo relativo a la recomposición de las calzadas, cargándose sobre los mismos impuestos ya existentes. De ahí que, entre unas cosas y otras, las prórrogas de determinados impuestos, como el de la sal, fueran interminables.

Otro caso parecido lo encontramos durante la ejecución de las obras del camino de Portugal (AHN, Consejos, 861), en el que la Superioridad, representada por el Intendente de Extremadura, Marqués de Ustáriz, recomendaba, incluso, que para determinadas obras consideradas de importancia menor -concretamente, las casas de los guardas- se emplease "piedra y barro en lugar de cal", con lo que el costo sería sensiblemente menor. Aunque en este caso no parece haber intención de defraudar, sino, pura y simplemente, de ahorrar dinero a la Hacienda, el efecto, en cuanto a solidez de la obra, fue igualmente desastroso.

En cuanto a fraudes cometidos en las mediciones de obras, podemos citar también algunos casos, como el de un asentista del camino de Andalucía, llamado Ambrosio Antonio de Arias, a quien se acusaba de habersele entregado una determinada cantidad de dinero a cuenta -exactamente 16.200 reales de vellón-, siendo así que la posterior valoración de lo construido por él arrojó una cifra inferior, concretamente la cantidad de 15.274 reales, con lo que no cuadraban sus cuentas con las de la Administración, por más que la cantidad *desaparecida* fuera pequeña.

Arias, que fue encarcelado por ello, manifestó que si estaba en prisión no era ni por lo anterior, ni por las deudas contraídas con sus trabajadores -a quienes no había pagado sus jornales, con lo que reforzaba la acusación de haberse apropiado de fondos del camino- como pretendían sus acusadores, sino que todo era una farsa, montada por los ingenieros denunciantes para librarse de él y poder así hacer las mediciones sin su presencia y, consecuentemente, defraudar en las mismas en su propio beneficio¹¹⁷.

Otro ejemplo de esto lo encontramos en las obras del camino de Valencia, donde consta la referencia al expediente abierto a un sobrestante acusado de intentar sobornar a un arquitecto para que falsificara las medidas de los trabajos efectivamente realizados¹¹⁸. A Juan Garrido, nombre del expresado sobrestante, se le desterró, tras

¹¹⁷AHS, SSH, 922.

¹¹⁸AGS, SSH, 909.

haber pasado tres meses privado de libertad, a diez leguas del contorno del camino, perdonándosele más tarde con la condición de no interferir en las obras del camino. La condena parece poca, si se tiene en cuenta que los cargos que pesaban sobre él eran muchos, e iban desde haber pagado ciertos trabajos ejecutados imperfectamente, hasta haber sobornado a un medidor, pasando por la acusación de haber actuado en connivencia con ciertos asentistas. Si tenemos en cuenta que, por menos de eso, hubo actuaciones más severas, como tendremos ocasión de ver, la sanción a Garrido parece, en efecto, pequeña.

En las mismas obras aparecen, asimismo, algunas referencias a los expedientes abiertos a dos sobrestantes, acusados por el ingeniero Simón Desnaux, de haberse apropiado de 360 reales. Ambos sobrestantes fueron despedidos sin más y, nuevamente, atendiendo a lo irrisorio de la cantidad, volvemos a encontrarnos con la desproporcionalidad entre la falta y la sanción subsecuente.

Otro fraude, al parecer habitual, y muy parecido al de la falsificación de mediciones en los destajos, lo constituía la "ficción de boletas de carros de piedra y cobro de su importe", consistente en contar más carros de los realmente utilizados. Ejemplo de este proceder lo encontramos, de nuevo, en el camino de Valencia, donde el ingeniero director, Pedro de Ara, se quejaba de que un determinado asiento se hubiera adjudicado a un tal Vicente Gascó, al parecer muy conocido por los numerosos fraudes en que había intervenido. Pese a ello, por quién sabe qué extrañas razones, la opinión de los ingenieros

apenas era tomada en cuenta, no obstante ser quienes más debían saber de las obras, precisamente por estar trabajando a pie de las mismas¹¹⁹.

Asimismo, en las obras del camino de Cataluña, se pueden referir importantes casos de defraudadores¹²⁰; casos que, a nuestro juicio, demuestran que el fraude al erario público se daba más como consecuencia del sistema de contratación que por la actuación de los ingenieros. La denuncia en este caso provenía de Joseph Carafi -o Carrafi-, Maestro mayor de las obras del camino, que acusaba a Carlos Saliquet, Ingeniero comandante de dichas obras, de malversación de caudales, en marzo de 1.775. Es de notar que antes de esa fecha, en enero de 1.775, el mismo Carafi había denunciado a prácticamente todos y cada uno de los ingenieros de las obras, acusándoles de haberse dejado sobornar por los asentistas, así como la connivencia de subalternos con destajistas.

En este sentido, existe un buen número de cartas cruzadas entre Carafi y Muzquiz, en las que aquel comunicaba a éste los fraudes que, impunemente, venían cometiendo los destajistas asignados a las obras, a costa de escamotear trabajo y materiales. Igualmente, expresaba Carafi la conveniencia de ejecutar las obras por administración, ya que

¹¹⁹AGS, SSH, 909.

¹²⁰AGS, SSH, 916.

mediante tal sistema siempre sería la propia Administración, valga la redundancia, la encargada de controlar todo lo relativo a las mismas¹²¹.

Denunciaba, asimismo, la práctica habitual de ponerse de acuerdo los asentistas con los ingenieros encargados de la medición para "aumentar baras" a favor de los primeros, y repartirse las ganancias posteriormente; práctica ésta que, a su entender, también se evitaría mediante el sistema de "administración". Citaba Carafi, a este respecto, varios ejemplos con nombres y apellidos, siendo lo más destacable de todos los casos que, finalmente, nada se había hecho contra los ingenieros implicados, que iban desde el encargado del detall hasta el delineante, pasando por el sobrestante mayor; todos ellos con un denominador común: el reparto de las ganancias entre los destajistas y los ingenieros.

En realidad, lo que Carafi ponía de manifiesto con su correspondencia, podríamos decir que suponía la expresión de una cierta "conciencia de clase", valga el anacronismo, a tenor de que toda ella constituye un largo lamento y una amarga disertación sobre lo injusto que resultaba que a los ingenieros no sólo no se les encausase -pese a su flagrante conducta- sino que, por el contrario, fuesen tenidos en la más alta consideración, por cuanto que, venía a decir Carafi, patrimonializaban el sentido del honor y del deber,

¹²¹AGS. SSH. 916. Se trata de diversas cartas cruzadas entre el ingeniero y el Ministro de Hacienda a lo largo del año 1.774.

encarnando en sus personas el desinterés y la legalidad, mientras que a los peones -o, incluso a los propios asentistas que, en definitiva, no eran sino jefes de peones-, por las más pequeñas faltas se les sancionaba con dureza. Era la confirmación *beccariana* de la desproporción entre los delitos y las penas a que antes nos hemos referido.

Con todo, de las denuncias de Carafi se tomó buena nota en las altas esferas del Gobierno, a fin de iniciarse las correspondientes averiguaciones, de manera que el ministro Muzquiz encargó un informe a Sabatini, el cual finalizaba con el reconocimiento expreso de que hubo sobornos por parte de los asentistas y otros empleados, así como ciertas inexactitudes en la admisión de materiales, connivencia entre empleados y destajistas, "y, últimamente poca actividad por parte del Director de las obras, atendida la lentitud con que se ejecutan"¹²². Lo sorprendente es que, pese a la constatación de tales irregularidades, Sabatini, Ingeniero Comandante en aquellas fechas, no pasaba a creer que "oficiales de honor y estimación hayan sido capaces de dejarse sobornar faltando al cumplimiento de sus obligaciones...", calificando de calumniosas todas las acusaciones, en tanto no se probase su veracidad.

Tal predisposición de ánimo era síntoma inequívoco de que no se iban a adoptar medidas estrictas contra los denunciados, destajistas e ingenieros, limitándose a

¹²²AGS. SSH, 916.

recomendar que, en lo sucesivo, se cambiase de método de trabajo¹²³. Además, con su actitud, Sabatini daba la razón a Carafí en sus quejas sobre el trato de favor que se daba a los ingenieros.

Finalmente, la única medida que se adoptó consistió en que, tanto el ingeniero del detalle como su subalterno, fueron separados de las obras, y si no lo fue Saliquet, se debió únicamente al hecho de que, en palabras del propio Comandante general de Cataluña, no había disponible ningún ingeniero de su clase de quien poder echar mano¹²⁴; lo cual, por otra parte, tampoco causó sorpresa en el ánimo del denunciante, que ya estaba resignado ante el convencimiento de que los implicados no temían ser castigados por la confianza que tenían en quien dirigía las obras. Con ello, Carafí se refería al Ingeniero comandante encargado de las obras, en relación a la acusación que había lanzado sobre los ingenieros por cobrar comisiones de los destajistas.

También se previno en el informe de Sabatini sobre las desventajas de ejecutar por asiento todas las obras que llevasen aparejada medición, por entender que era ése el medio más idóneo para que los ingenieros, actuando en connivencia con los asentistas,

¹²³AGS. SSH. 916.

¹²⁴Discreción que choca con la actitud seguida en otros casos por los mismos- o parecidos- hechos, como veremos en el caso Lemaun. Por otra parte, a Saliquet no le quedaba mucho que hacer en el camino, pues falleció en 1.777, poco después de cuanto estamos contando.

"inflasen" las cifras en cuanto a las varas efectivamente ejecutadas, repartiéndose entre ellos lo cobrado de más.

En suma, lo más destacable de la trama denunciada por Carafi, era la recomendación de que, para evitar la comisión de los delitos que denunciaba, las obras de puentes, paredes laterales y murallas, debían ejecutarse por administración, dejando los asientos para todas las demás. Es decir, muy prudentemente, sugería que en las construcciones que precisasen especial cuidado en cuanto a la buena calidad de sus materiales o mezclas, interviniese la Administración en cada paso, mientras que las demás se podían dejar en manos de los particulares. Esta observación es la misma que vimos hizo el Intendente Mendoza Sotomayor, durante la construcción del camino real de Galicia. De hecho, la conclusión a la que llegaba Carafi versaba sobre la necesidad de eliminar la contratación mediante destajistas como única forma de combatir el fraude¹²⁵.

• Algunos intentos de solución

Visto todo cuanto antecede, creemos que la síntesis a esas dos posturas podría encontrarse en la proposición que Mendoza Sotomayor hizo al Marqués de Casatremas, mediante carta de fecha 12 de junio de 1.771, en la que se exponían los pros y los contras

¹²⁵En este sentido, Carafi iba más lejos que otros ingenieros, como Carlos Lemaire el cual, viendo que en las obras del camino de Galicia se repetían los mismos problemas que Carafi denunciaba, se mostró partidario de limitar el sistema de administración al suministro de cal y pólvora (AGS. SSH, 912), mientras que Carafi iba mucho más allá, incluyendo los desmontes de tierra, peña y hasta las conducciones.

de ambos sistemas. En efecto, afirmaba Mendoza que, si bien la razón de dar las obras por asiento obedecía a la finalidad de dotarlas de mayor economía y rapidez, no obstante había otras que convenía dar por administración a jornal, como el suministro de la cal, pues los asentistas podrían tener interés en ahorrarla, en grave daño de las obras¹²⁶.

En otras palabras: para todo tipo de obras que implicase una especial necesidad de control de calidad, sería mucho más efectivo el método de administración, mientras que para las demás sería suficiente, e incluso más conveniente, el sistema de asientos. Ayer, como hoy, este razonamiento es perfectamente válido en el plano teórico, pero en la práctica creemos que habría de resultar muy difícil combinar los dos métodos, pues si ambos presentaban problemas por separado, fácil es imaginar lo que pasaría de ejecutarse conjuntamente.

Por su parte, la Ordenanza de 1.803, promulgada bajo el reinado de Carlos IV, intentó dar una solución salomónica al problema. En efecto, el Reglamento III, Título II, artículo 1º de dicha Ordenanza, establecía que: "...la ejecución de las obras por asiento, aunque tiene la ventaja de exigir corto número de empleados por cuenta de mi Real Hacienda, es la más opuesta a su buena construcción y permanencia, por lo difícil que es impedir los fraudes y abusos; y que el método de ejecutarlas por administración, sin

¹²⁶AGS. SSH. 912. Interés que, lógicamente, no existiría cuando la propia Administración suministrase dichos materiales.

embargo de ser el más a propósito para lograr la mejor solidez y consistencia, tiene el inconveniente de ser muchas veces el más costoso por el crecido número de empleados que exige para celar y atender al gran número de ramos que se abrazan por éste método; es mi voluntad que siempre que las circunstancias no se opongan a ello, se prefiera la reunión de ambos medios como la más conveniente, según lo ha manifestado la experiencia; dando destajos o asientos parciales para todo lo que sea acopio de materiales, labra, excavaciones, demoliciones, terraplenes, transportes, y cuanto no pertenezca al ramo de construcción o fábrica, que deberá hacerse siempre por administración...a no ser que la escasez de caudales, u otras consideraciones muy poderosas, obliguen a ejecutarlo por asiento..." Como era de suponer, esta disposición no solucionó el problema pues, en realidad, pese a lo que las Ordenanzas o Reglamentos vigentes en cada época determinararan, en cada obra se utilizaba el sistema que a juicio del ingeniero director resultaba más apropiado; eso sí, previa consulta a sus superiores.

En definitiva, la solución pasaba, como ponía de manifiesto el Comandante general, e Intendente interino en las obras del camino de Cataluña, Barón de la Linde, en carta a Miguel de Muzquiz, fechada el 24 de junio de 1.778, por admitir que eran "indispensables leyes y preceptos, constantes, y invariables, que no puedan alterar los Hombres encargados de su observancia, evitándose de este modo las condescendencias a las malas seducciones y tentaciones a que está sujeta la debilidad humana"¹²⁷.

¹²⁷AGS. SSH, 916.



Un intento de evitar el despilfarro

En cuanto a los intentos de solucionar los problemas derivados del despilfarro, merece la pena citar lo ocurrido en las obras del Puerto del Rey -más conocido hoy como Despeñaperros-, en Andalucía, donde encontramos un loable intento, si bien fallido¹²⁸.

Se trata de un dictamen del Consejo de Su Majestad, de fecha 23 de octubre de 1.778, dirigida precisamente al Monarca, mediante el que se trataba de dar solución financiera a la construcción del denominado Puerto del Rey. Entre las medidas a adoptarse, el dictamen decía, textualmente, que "para excusar los muchos gastos que se causaría duplicando oficinas para la custodia, cuenta y razón de los muchos caudales que deban emplearse en esta grande empresa, se podrá poner todo esto al cuidado y encargo de las oficinas y cajas reales respectivos mas inmediatas a las obras del camino, vajo las mismas reglas prescriptas para los Reales intereses de V.M."

Esta medida suponía un intento evidente de terminar con el sistema de la "caja única", y de haberse adoptado junto con otras igualmente necesarias, con toda seguridad hubiera redundado en gran beneficio de la Hacienda Pública, pues habría evitado que los dineros viajasen de un punto cualquiera de la geografía española a Madrid, para volver de nuevo al punto de partida; operación en que se perdía tiempo, dinero y, en síntesis,

¹²⁸AHN. Consejos. 761.

eficacia, con el único objeto de alimentar la máquina burocrática del Estado. Aunque, como ya se ha dicho, justo es decir que esta medida poco podía suponer por sí sola.

Tal vez por ello, se dictó en el año 1.775 una nueva Instrucción, firmada por el Conde de Floridablanca. Dicha Instrucción incidía en la idea de la necesidad de racionalizar el gasto público, consiguiendo la mayor eficacia al menor coste posible¹²⁹. En aras de lograr este objetivo, se ordenaba oír "a los Prácticos del país por donde pase el mismo camino acerca del coste de los materiales, sus distancias...y jornales que se acostumbre dar a los operarios", y, en definitiva, se dejaba notar gran preocupación por evitar dispendios¹³⁰, prescribiéndose que, aún cuando siempre había de intentarse trazar los caminos en línea recta, si saliera más barata la construcción dando algún rodeo, debía darse; e, igualmente, en cuanto a las cuestas empinadas, había de procurarse evitarlas con algún rodeo, o bien suavizando las subidas y bajadas, en vez de sortearlas mediante terraplenes o puentes, mucho más costosos.

También se señalaba en el artículo XVII que debería evitarse "todo gasto de ostentación, limitándose al de comodidad, duración y decencia". Igualmente, ordenaba este artículo que se excusasen "también gastos inútiles- en las señales o piedras miliarias-,

¹²⁹AHN, Consejos, 761.

¹³⁰Nótese que, en realidad, de lo que trataba esta Instrucción era del despilfarro, no de la malversación, aun cuando no siempre fueran independientes.

pues basta una piedra de mediana elevación, con las letras y números de las leguas, como se practica en los países donde mejor se hacen caminos".

Sin embargo, pese a las loables e innovadoras intenciones de la Instrucción de Floridablanca, parece que no se cumplió nada de lo que decía la misma, como parece probarlo el hecho de que la "Noticia..." de Betancourt, criticase, entre otras muchas cosas, los tan cuantiosos como inútiles gastos de ostentación¹³¹, lo cual viene a demostrar que, pese a todo, seguían cometiéndose los mismos errores.

• La escasa formación técnica

Ligado al problema del fraude, abstracción hecha de todo lo anterior, nos encontramos con el problema de la falta de formación técnica de los encargados de ejecutar las obras. En efecto, ya vimos en el Capítulo anterior cuándo y cómo se fundó la Escuela de Ingenieros en España, así como las vicisitudes que atravesó a lo largo de su historia; pero, hasta llegar allí, las obras públicas se encargaban a personas cuyo único bagaje técnico era la práctica, de manera que exceptuando los casos de ingenieros militares formados en las Academias de la época, el resto del personal carecía de formación específica.

¹³¹Cita Betancourt el caso de la existencia de letreros, llamados inscripciones, "sin gramática ni ortografía en unas obras que están la vista del público y a la censura de nacionales y extranjeros" (Betancourt, op. cit., pág. 70).

Esta carencia la ponía de manifiesto Agustín de Betancourt en su "Noticia del estado actual de los caminos y canales de España...", del año 1.803, en donde se quejaba de que "en España no ha habido dónde aprender, no sólo cómo se clava una estaca para fundar un puente, pero ni aún cómo se construye una pared". Continuaba diciendo Betancourt que, debido a ello, no había de extrañarse nadie ante el lamentable hecho de que, dentro de todos los proyectos de puentes existentes en la fecha que él escribía, realizados todos ellos por Arquitectos, Ingenieros u otros individuos a quienes se conocía como facultativos, no hubiera ni uno solo que tratase de los medios que debían emplearse para construirlos con solidez.

La conclusión a esa falta de previsión y conocimientos, concluía Betancourt, eran "los cálculos que han formado del coste que ha de tener la obra, ya formándolos a su antojo, o desentendiéndose enteramente de todos los gastos de su fundación, y valuándola como si tuviese que hacerse en un terreno seco".

Con esto lo que pretendemos es poner de manifiesto que no siempre se puede imputar el despilfarro a causas directamente relacionadas con la malversación o cualquier otro tipo de fraude consciente -o, si se prefiere, doloso- sino que, en ocasiones, habremos de conceder a los contratistas y personal empleado en las obras el beneficio de la duda, y creer que, actuando de buena fe, simplemente se equivocaron porque carecían de los conocimientos técnicos suficientes que les hubieran permitido obrar de manera distinta.

En otras palabras: una cosa son las conductas voluntaria y manifiestamente fraudulentas, y otra bien distinta la falta de conocimientos técnicos; de manera que, aún redundando ambas en la calidad de las obras y en los caudales públicos en ellas empleados, sólo una puede calificarse de fraude, quedando la otra como simple despilfarro, toda vez que no siempre cabe achacar a la malicia el origen de aquél, sino también a la ignorancia.

• **Otros defraudadores al margen del Cuerpo de Ingenieros**

Pese a que todo lo que hemos visto va referido a Ingenieros, justo es decir que no fueron ellos los únicos acusados de malversación o cualquier otra modalidad de fraude cometido con ocasión de la ejecución de obras públicas. Este tipo de delitos parece ser inherente a las mismas, de manera que no sólo Ingenieros o contratistas, sino Arquitectos que trabajaban en ellas, hubieron de soportar acusaciones en este sentido. Por citar un caso célebre, trataremos el del Arquitecto, Director de las Reales Obras de Murcia, y también comisionado por el Supremo consejo de Castilla para la Dirección de un tramo del camino de Aragón, Juan Bautista de la Corte¹³².

¹³²AHN, Estado, 2936, exped. 40.

Contra de la Corte hubo varias causas. Una, de carácter más bien administrativo, que surgió a raíz de una denuncia puesta por Lorenzo Alonso, Académico de mérito de Arquitectura, y Francisco Bolarín, maestro de obras, dirigida al Príncipe de la Paz (sic), quien remitió todo el expediente a la Academia de Bellas Artes de San Fernando para que se pronunciase sobre el particular.

Aunque en el legajo consultado no consta la plasmación formal de la denuncia, todo parece indicar que consistió en poner en duda la titulación de de la Corte, y si era el encargado de las obras de policía de la ciudad, cuya finalidad era la de evitar que los constructores de casas, de acuerdo con los propietarios de las mismas, las hiciesen a su *leal saber y entender*, sin respetar las normas del buen gusto y las ordenanzas en general.

Habida cuenta de que el expediente concluyó con la recomendación de la Academia de que se velase por la mayor avenencia y concordia entre los profesores de Arquitectura de la ciudad de Murcia, absteniéndose de molestar a la Autoridad con escritos, todo parece indicar que lo que suscitó las actuaciones fueron los celos profesionales y, probablemente, el deseo de evitar el intrusismo profesional, toda vez que de la Corte no era Académico de mérito; pero sí debía ser un buen Arquitecto, lo que, probablemente, le generaría envidias.

Con todo, el anterior es un caso claro de expediente administrativo, que terminó siendo archivado. Hubo otro proceso abierto contra este Arquitecto, no meramente administrativo, sino por "defraudar a los pobres menestrales y operarios, por hablar mal de los jueces, y por haber proferido palabras contra el decoro de su empleo", aunque no se dice en qué consistió exactamente la defraudación¹³³. Con todo, finalmente, como parece ser norma general, la causa no llegó a prosperar, archivándose todo el asunto.

Por último, cabe señalar que tampoco los particulares parecen haber perdido la ocasión para lucrarse con la construcción de caminos de manera, digamos, poco ortodoxa; es más, debía ser práctica habitual que aquellos propietarios de terrenos cuyos dominios lindaban con un camino en construcción, ocupasen partes de aquel. Ello fue motivo de que se dictasen disposiciones ordenando que se construyesen fosos en los márgenes de las carreteras para evitar dicha práctica. Tal es el caso, por citar alguno, de lo ocurrido en el camino de Guadarrama, construido durante el reinado de Fernando VI, en donde se estableció que se hiciesen fosos de "ocho pies de ancho y cuatro de profundo donde lo permita el terreno", al objeto de evitar la usurpación de los particulares cuyas tierras eran limítrofes con los caminos¹³⁴; problema este de las usurpaciones que suscitó, como tuvimos ocasión de ver en el Capítulo III, numerosos problemas.

¹³³Probablemente se trataría de una acusación referente al impago a los trabajadores y, consecuentemente, la apropiación de las cantidades que les correspondían.

¹³⁴AGS, SGM, 3520.

5.7. El elemento humano

• *El empleo de militares en las obras públicas*

En principio, el uso de soldados¹³⁵ en la construcción de caminos estaba prohibido; únicamente podía utilizarse mano de obra militar en excavaciones y terraplenes. Hasta tal punto era así, que se prefería, incluso, la utilización de esclavos, como ocurrió en las obras del camino de Cataluña¹³⁶, en las que se emplearon esclavos moros y turcos. De entre ellos, muchos escapaban, ya que trabajaban en descampados en donde se hacía difícil la vigilancia; circunstancia que, por cierto, también los soldados aprovechaban para desertar¹³⁷.

Por otra parte, también vimos en el Capítulo IV que en las Ordenanzas Militares de Felipe V se manifestaba lo ventajoso que sería utilizar a los soldados para los trabajos de obras públicas, si bien siempre bajo la dirección de ingenieros. Por su parte, la Real Ordenanza e Instrucción que, para los ingenieros, fue promulgada por el mismo monarca en el año 1.718, en la exposición de motivos que encabezaba el tomo IV, título II, dedicado a los ingenieros, hacía referencia a la posibilidad que brindaba la época de paz

¹³⁵Entendiendo por tales la tropa, puesto que, como estamos viendo, militares fueron, necesariamente, todos los ingenieros en los comienzos.

¹³⁶AGS. SSH. 916.

¹³⁷No sólo se utilizaban esclavos; también desertores fueron empleados. Así, por Real Orden de 28 de julio de 1.776, Carlos III ordenó que todo vago que desertase y fuese aprehendido, recibiese como pena la de servir por un año en las obras públicas, pasado el cual eran destinados a los regimientos fijos de América por ocho años (AHN, Colección Reales Cédulas).

que se vivía en ese momento, para "poner en ejecución el ánimo que siempre he tenido de fomentar, y costear gran parte de estas obras con caudales de mi Real Hacienda, y aún con el trabajo de algunas de mis Tropas, que emplearé gustoso...", dando a entender que, desde luego, no era lo habitual, pero sí muy deseable, acudir a dicho empleo¹³⁸.

Más tarde, las Ordenanzas Militares de Carlos III, en el tratado II, título V, hacen referencia en varios de sus artículos al hecho de que las tropas se destinaban a las obras con la específica misión de "custodia y quietud" de las mismas, es decir, que los soldados se enviaban a las obras con el único objeto de evitar disturbios, ya entre trabajadores, ya entre particulares y trabajadores, o para custodiar los fondos¹³⁹. Por otra parte, los artículos 5 y 6 preveían la posibilidad de que se destinasen tropas a los trabajos, con la mención específica de que estarían "sólo a las órdenes del Ingeniero durante las horas empleadas"¹⁴⁰.

En cuanto a lo que ocurría "a pie de obra", en una carta del ingeniero Carlos Lemaury al conde de Croix, de 2 de mayo de 1764¹⁴¹, se puede ver que, pese a no ser ortodoxo, Lemaury se mostraba partidario de que los soldados trabajasen a destajo "al

¹³⁸SHM, Col. Ordzas. J.A. Portugués.

¹³⁹SHM, Col. Ordenanzas J.A. Portugués.

¹⁴⁰Es fácil, por otra parte, suponer que esta orden llevaba implícita un problema de jurisdicción bastante serio.

¹⁴¹AGS. SSH, 915.

precio proporcionado", a lo que, según él, el Comisario de Guerra, Juan de Torres Castellano, no debía oponerse como lo venía haciendo. Esta queja parece indicar que, en la práctica, no resultaba infrecuente que los soldados trabajasen en la ejecución de las obras. En este sentido, la primera vez que se utilizaron soldados en la construcción de caminos fue durante las obras del de Reinosa a Santander, bajo el reinado de Fernando VI; empleo que confirmó, posteriormente, el conde de Floridablanca, para quien el Ejército debía ser empleado en trabajos públicos.

Por su parte, Joseph Townsend, en su papel de "viajero por España", cuenta cómo en el año 1.786 unos dos mil soldados de infantería se encontraban trabajando en las obras de excavación del Canal de Aragón. De hecho, algunos personajes ilustrados, como Cabarrús, querían que los soldados se ocupasen tan solo de las obras públicas, dejando la tarea de luchar a los milicianos¹⁴².

En cuanto a lo sucedido en el camino de Galicia, se dejó al arbitrio del Marqués de Croix, Capitán general de dicho reino y Subdelegado de caminos, la decisión de valerse o no del Regimiento de Milán, que se encontraba destacado en Galicia, pero hay que decir que esto no era lo habitual. También en el camino de Galicia, se acusó a Lemaury de no utilizar la tropa conforme debía hacerlo, a lo que el ingeniero contestó que el empleo que hizo de la misma fue más que correcto, pues la había utilizado como

¹⁴²Cepeda Gómez, José. op. cit., págs. 33 y 34.

escolta para llevar a presidio a un trabajador acusado de hurto, así como para custodiar caudales. Por último, le decía al Conde de Croix que la tropa dependía de él, según le había manifestado Maximiliano de la Croix, y no del Comisario de guerra, como este pretendía¹⁴³. Todo lo visto en definitiva, puede darnos una idea de la función que desempeñaban los militares en las obras de caminos¹⁴⁴.

• *El empleo de penados*

El empleo de presos en las obras públicas españolas del siglo XVIII, al contrario de lo que ocurría con los soldados, sí que parece haber sido práctica habitual. Sin embargo, por lo que se refiere a la influencia de tal decisión en el coste de dichas obras, no parece haber sido una medida acertada, pues no resultaba, a la larga, nada ventajoso al no suponer ahorro efectivo¹⁴⁵. No obstante, parece haber sido en el siglo XIX, sobre

¹⁴³AGS, SSH, 915.

¹⁴⁴AGS, SSH, 912. Asimismo, autores tan representativos como Jovellanos se manifestaron partidarios de la utilización del ejército, en tiempos de paz, para la ejecución de las obras públicas. No obstante, Jovellanos parece dar un tono de subsidiariedad a tal utilización, pues lo menciona dentro del sistema de financiación de los caminos, para el caso de que los fondos generales -e incluso las contribuciones específicas- no alcanzaran para la construcción de los mismos (Uriol Salcedo, op. cit., pág. 309).

¹⁴⁵Parece haber sido también bastante habitual reclamar de las Justicias de los lugares cercanos a las obras, el reclutamiento de peones, aunque esto parece conducir más al sistema de "levas" o "repartimientos" que al empleo puro y simple de penados.

De todas formas, algunos ingenieros no parecían estar entusiasmados con la idea, como lo prueba la carta de Lemaur de 21 de abril de 1.965 (AGS, SSH, 915), en la que dice que tales trabajadores "siempre serán los peores". Lemaur afirma en este documento que un salario digno (un "decente jornal", en sus propias palabras) siempre será un aliciente mayor que acudir al empleo de la fuerza. Igualmente hace referencia a lo útil que puede resultar el empleo de soldados, pero únicamente para vigilar que los trabajadores no formen motines cuando el número de estos fuera crecido.

todo a raíz de la Ordenanza Adicional, aprobada por Real Orden de 2 de marzo de 1.843, cuando el empleo de presos se generalizó en la construcción de obras públicas. En este sentido, el que fue insigne ingeniero y director de la Escuela de Caminos, Lucio del Valle, en un artículo publicado en la Revista de Obras Públicas, señalaba que pese a tener el empleo de penados tantos detractores como partidarios, ni unos ni otros habían expuesto claramente las razones que apoyaran sus tesis¹⁴⁶.

Para el autor, la práctica de once años observando "los presidios" en las obras públicas, le permitía mostrar su particular posición al respecto. Para ello, analizaba dos cuestiones: una, meramente económica y otra de índole ética o, utilizando sus propias palabras, "de índole filosófica", preguntándose si el sistema penitenciario se alteraría en sus bases por el empleo de presidiarios.

En cuanto al aspecto económico señalaba que, según algunos estudiosos del tema, el hecho de que los penados trabajasen en las obras era antieconómico, pues producía un exceso de coste "en el plus que se abona al confinado", de manera que, en la práctica, llegaba a resultar tan o más caro que el trabajador libre. Para del Valle, este cálculo era erróneo y, como contraste, ofrecía el suyo, para elaborar el cual había analizado los gastos de conducción a las obras, albergue, vigilancia, número de trabajadores y días de trabajo,

¹⁴⁶Lucio del Valle, "Aplicación de los presidiarios a las obras públicas", Revista de Obras Públicas, Año 1.853, págs. 2 a 7.

así como la cantidad de trabajo que podía realizar una y otra clase de trabajadores¹⁴⁷. También tenía en cuenta una serie de factores que aconsejarían el trabajo de los penados, como su mayor organización, mejor orden, mayor inteligencia (sic) y, finalmente, la práctica que iban adquiriendo en las diferentes obras para, tras poner todo en relación, concluir afirmando las ventajas del empleo del "presidio en las obras públicas". Con todo, matizaba del Valle sus conclusiones, en el sentido de que únicamente era válida su teoría para aquellos trabajos que precisasen de "muchos brazos y mucho tiempo".

En cuanto al aspecto filosófico, para el autor el dilema de si era preferible que los presidiarios se destinasen a las obras públicas o, por el contrario, que cumpliesen sus condenas en presidios normales, tenía fácil respuesta: era mejor la primera de las soluciones toda vez que, tanto el mantenimiento de la disciplina, como la instrucción para corregir la conducta del penado, así como la ocupación constante, bases todas ellas del sistema penitenciario, se veían perfectamente cumplidas mediante el empleo de presos en la ejecución de las obras públicas¹⁴⁸.

¹⁴⁷Según el autor, el confinado siempre trabajará menos que el hombre libre "porque a éste puede obligársele a trabajar por lo menos de sol a sol, mientras que aquél tiene que salir y retirarse de día a su alojamiento...; porque la cadena con que va amarrado... le impide trabajar con desenvoltura...; porque siendo trabajo forzado el de los presidiarios, se hace menos cantidad...; porque no todos ellos tienen igual robustez y fuerza física, como puede conseguirse en los libres..." (Lucio del Valle, artículo cit.)

¹⁴⁸Citaba el autor, en apoyo de su *teoría sobre la reinserción*, dos artículos del Código Penal, vigente en el año 1.853; concretamente, el 95, el 96 y el 97, a cuyo tenor, respectivamente, "la pena de cadena temporal se sufrirá en uno de los arsenales de marina, o en obras de fortificación, caminos y canales dentro de la Península e islas adyacentes", "los sentenciados a cadena temporal o perpetua trabajarán en beneficio del Estado; llevarán siempre una cadena al pie, pendiente de la cintura o asida a la de otro penado; se emplearán en trabajos duros y penosos, y no recibirán auxilio alguno de fuera del establecimiento. Sin embargo, cuando el tribunal, consultando la edad, salud, estado o cualesquiera otras circunstancias personales del delincuente, creyera que éste debe sufrir en trabajos interiores del establecimiento, lo expresará así en la sentencia" y, "los sentenciados a cadena temporal o perpetua no podrán ser destinados a obras de particulares ni a las públicas que se ejecuten por empresas o contratas con el gobierno" (Lucio del Valle, artículo cit.)

En resumidas cuentas, la conclusión a la que llegaba Lucio del Valle era que los resultados que se obtendrían mediante el empleo de presos en la construcción serían ampliamente satisfactorios, llamando la atención del Gobierno al respecto y remarcando que dicho empleo siempre debería ser supervisado por la Administración. Nótese la agudeza de esta advertencia, pues supone la acertada previsión de los abusos a que podría dar lugar la cesión de presos a particulares.

Por último, creemos se debe reseñar que el tono del artículo, con sus constantes referencias al aspecto moral del empleo de los presos, parece dar a entender que su publicación obedecía no tanto a la defensa del sistema, como al intento de frenar la denostación que, del trabajo de los presos, se debía estar haciendo en la época desde algunos sectores sociales, probablemente los más sensibles al tema de los trabajos forzados de los presidiarios.

Como contrapunto a la opinión anterior, podríamos citar la experiencia inglesa, la cual parece apuntar en sentido contrario. Así, del discurso pronunciado por el Superintendente de los ingenieros civiles, E.A. Bernays, en la Academia de Ingenieros Militares de Chatham¹⁴⁹, podemos deducir datos reveladores del punto de vista anglosajón respecto del empleo de presidiarios en las obras públicas. Con todo, cabe

¹⁴⁹Sacado de Alexander R. Binnie. "Lectures delivered at the School of Military Engineering, Chatham", 1.845, pág. 67.

señalar que la nota más destacable de la opinión de Bernays, en relación con la de Lucio del Valle, viene dada por el hecho de que su visión del problema atiende tan sólo a la economía, prescindiendo por completo del aspecto filosófico que tanto preocupaba al español.

En efecto, según Bernays, "la corta experiencia del trabajo de penados (convict labour) únicamente será satisfactoria cuando en su empleo la cantidad de instalaciones necesarias y el tiempo requerido para las mismas, excedan de lo que en un caso similar, pero ejecutado por hombres libres y hábiles, se necesitaría, mientras que el costo de la supervisión de los penados es, además, mucho mayor". Con todo, concluía el autor que, aún siendo cierto que el 75% del trabajo físico, que supondría aproximadamente el 15% del coste total de las obras, se podía ahorrar mediante el empleo de prisioneros, dicho trabajo debía dirigirse con gran habilidad y juicio, y ejecutarse bajo condiciones muy favorables; premisa esta que, según Bernays, no se contempló en Inglaterra, donde se cometió el error de preparar ciertas obras bajo la idea de que tanto el trabajo no especializado (unskilled labour) como buena parte del que sí lo era (skilled labour), debía ejecutarse empleando penados.

En definitiva, el discurso de Bernays parece evidenciar dos cosas: que en Inglaterra no se empleó el trabajo de penados con la misma profusión que en España, y que, además, no había muchos partidarios de ello. Téngase en cuenta además que ambas

obras citadas, el artículo de Lucio del Valle y la conferencia de E.A. Bernays se refieren a la misma época, pues están escritas en torno a 1.840.

Con todo, como ya hemos dicho, en España, en la época de que nos ocupamos, parece haber sido práctica habitual el trabajo de presos en la construcción de obras públicas, así como también esclavos e, incluso, soldados y "vagos y maleantes", si bien estos últimos a partir del siglo XIX sobre todo, aunque ya en el año 1.776, encontramos la referencia a una Real Orden de 28 de julio, por la que se adicionaba a la última Ordenanza de Leva una real resolución por la que se ordenaba que a todo vago que desertase y fuese aprehendido, se le impusiese "la pena de servir por un año en las obras públicas de estos Reinos"¹⁵⁰.

5.8. El sistema de repartimientos: otra fuente de fraude

Ya hemos visto en este capítulo los medios más idóneos para producir fraude, los cuales, siendo sin duda los más importantes por habituales, no fueron los únicos. También vimos en el capítulo III en qué consistían los "repartimientos", pero ahora trataremos de analizar en qué medida influyó como modalidad de defraudación al erario público. En este sentido, dentro de los distintos mecanismos de financiación de las obras públicas, fue muy utilizado el de repartimientos, que llegó a englobar, en el siglo XVIII, toda una serie

¹⁵⁰AHN, Colección de Reales Cédulas.

de impuestos que iban desde las quintas, levas y milicias, hasta las herramientas, cuya exacción tenía lugar mediante el reparto de la recaudación o el servicio previstos entre los distintos municipios afectados, en razón directa a su número de vecinos.

Este sistema de financiación, que obedecía al principio del reparto "equitativo" de las cargas, en lo tocante a las obras públicas y en cuanto a España se refiere, tiene orígenes muy remotos, siendo el rasgo común a lo largo de la historia, el hecho de que los repartimientos podían consistir tanto en el aprontamiento de materiales a las obras - carros, herramientas, etc.,- como en dinero o, de manera similar a la *corvée* francesa, en prestación personal en el más amplio sentido de la palabra.

Antecedentes históricos

Ya en el año 396 d.C., bajo el consulado de Arcadio y Honorio, se dictó una disposición, a tenor de la cual se comunicaba a todos los gobernadores de las distintas provincias, que los "órdenes de los decuriones y los habitantes de cada una de las ciudades deben o hacer murallas nuevas, o renovar con más solidez las antiguas; debiéndose, por supuesto, disponer los gastos de modo que la asignación se haga con arreglo a las fuerzas de cada cual, y luego se inscriban conforme a la estimación de la futura obra los territorios de los ciudadanos, a fin de que no se pida algo más o menos

de lo que la necesidad impusiere...Porque conviene que se distribuyan ciertas prestaciones por cada yugada no estéril, **de suerte que a todos se les imponga igual necesidad de suministrar los gastos, sin que a nadie se le haya de conceder excusa u otra pretensión de tal inmunidad"**¹⁵¹.

Más cercano en el tiempo, en el siglo XVI, cuenta Castillo de Bovadilla que los Corregidores podían "echar sisa y contribucion para los dichos edificios, a falta de propios, respecto de las haciendas de cada uno". Estos repartimientos no se aplicaban a los forasteros, aunque tuviesen bienes raíces en el pueblo en cuestión, lo cual afirmaba el autor siguiendo la doctrina de algunos tratadistas¹⁵². Continúa diciendo Bovadilla que cuando la cantidad que se necesitaba para la obra era pequeña, no se debía proceder a repartimiento alguno, sino que debían de pagarlo únicamente los interesados, es decir, los beneficiados por la construcción, de manera que, por ejemplo, si se tratara de muros, deberían contruibuir "los que tuvieren edificios sobre ellos: y si es de calles o puentes, los vezinos y comarcanos, o el señor a quien toca el derecho o el servicio o pasaje, o pontazgo".

Ahora bien, Bovadilla matizaba esta cuestión más adelante, pues señalaba que no estaba permitido a los Ayuntamientos hacer repartimientos sino hasta tres mil maravedíes,

¹⁵¹Corpus Iuris. Código, L.VIII. Tit. XII. 12.

¹⁵²Bovadilla, op. cit., libro III, cap. V. 33.

nunca por encima de esa cantidad; y ello, además, siempre que no tuviesen rentas ni propios. Cuando la cuantía fuera mayor, se necesitaría permiso real, salvo algunos casos determinados de carácter urgente, como cuando no hubiese tiempo de esperar la licencia, como la reparación de un puente en mal estado¹⁵³.

En cuanto a las personas obligadas al pago, también hacía algunas salvedades el autor en el sentido de señalar que, si bien era cierto que cuando el repartimento lo hiciera la ciudad o la villa para sus negocios, pleitos o necesidades, no podía repartir al forastero por los bienes que pudiera tener allí, cuando el repartimento del tributo lo hacía "el rey o señor universal", sí que era perfectamente lícito gravar al forastero por los bienes que tuviese fuera del territorio de donde era vecino.

Bovadilla ponía también de manifiesto una práctica habitual en los señores de vasallos, los cuales solían excusarse de los repartimientos amparándose, precisamente, en su condición de tales. Tal manera de proceder, desde el punto de vista del autor, no era correcto en modo alguno; por lo menos en cuanto a los "pechos reales". En su opinión, no había duda de que, por muy Señor de vasallos que se fuese, no debía haber exenciones respecto de las sisas y derramas de "fuente y de puente", o de los reparos de muros, calles y caminos, y otras cosas públicas. Citaba, a continuación, algunos supuestos en que

¹⁵³Bovadilla. op. cit., libro V, capítulo V, 17 y 18.

las exenciones eran legítimas, pero advirtiéndolo que tales casos únicamente serían válidos siempre que se tratara de exenciones expresas, concedidas por el rey o por la ciudad¹⁵⁴.

Hecho este breve repaso histórico, hay que decir que, aunque en principio la idea de distribuir las cargas mediante un reparto más o menos equitativo entre todos los afectados, no era mala, el problema surgía cuando estos se aprovechaban ilícitamente el sistema. En este sentido, una de las modalidades más habituales -y lucrativas- consistía en edificar de nuevo lo que podría haberse solucionado mediante un simple reparo. El sistema no podía ser más sencillo: puestos de acuerdo el constructor y el responsable de turno de la Administración, se ejecutaba la obra, bien de forma más suntuosa, si es que era realmente necesaria, bien de cualquier forma, si es que era innecesaria, como ocurría en numerosas ocasiones. La nota común, en ambos casos, era la ganancia tanto para el constructor como para el responsable de la Administración.

Ya Castillo de Bovadilla advertía a los Corregidores que tuviesen mucho cuidado en la cuenta y razón de los maravedíes procedentes de sisas y repartimientos, exhortándolos para que velasen por que se empleasen tan solo en remediar las necesidades para las que se impusieron. Según Bovadilla, el problema era que los regidores solían extender la licencia que el rey había concedido "para sacar seis por sisa o derrama, y sacan doce, y se cometen otros abusos, paliaciones y encubiertas a que no

¹⁵⁴Bovadilla, op. cit., Lib. V, Cap. V, 32 y ss.

se debe dar lugar en manera alguna"¹⁵⁵, siendo así que lo correcto era guardar "con puntualidad y limpieza, la forma y tenor de la licencia, para que en todo tiempo y en cualquier tribunal parezca haberse procedido en esto justificadamente".

En la Edad Media fueron frecuentes los casos de corrupción de maestros y corregidores, que actuaban en connivencia para lograr el mayor beneficio posible, mediante la adjudicación de las obras a determinados maestros y al más alto remate posible. Por ello, ya los Reyes Católicos intentaron frenar la corrupción, destacando el caso de Burgos, donde los veedores de obras -es decir, los inspectores- recibían dádivas de los maestros de obras y oficiales. La situación llegó al extremo de obligar a intervenir a las Cortes de Castilla en el bienio 1.588-89. El intento de solución fue una orden del Consejo de Castilla mandando efectuar numerosas inspecciones de los repartimientos¹⁵⁶.

En el mismo sentido citaba Alzola las Actas de las Cortes de Castilla correspondientes al bienio 1.586-1.588, en donde figuraba una petición que era, en realidad, una queja del tenor de las expuestas; queja que terminaba con el ruego a Su

¹⁵⁵Bovadilla, op. cit., Lib. V, cap. V, 39. En cuanto a la diferencia entre sisa y repartimiento consistía, según Bovadilla, en que en la sisa se gravan los mantenimientos, y se hace daño a las alcabalas, mientras que con los repartimientos se gravan las personas repartidas. Es decir, las sisas parecen hacer referencia a los bienes, mientras que los repartimientos se refieren a las personas (Íd. 13).

¹⁵⁶Aramburu-Zabala Higuera, Miguel A., "La arquitectura de puentes en Castilla y León. 1.575-1.650", Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura y Turismo, 1.992, pág. 30.

Majestad de que no se permitiese ningún repartimiento "sino que con mucha consideración¹⁵⁷".

Otro flagrante caso de corrupción cometido con el sistema de repartimientos, entre los años 1.641 y 1.648, fue el fraude cometido por el Depositario General de Puentes del Reino de León, Pedro de Herrera quien, al parecer, logró hacerse con más de 80.000 ducados a través de las obras de 14 puentes, muchos de los cuales no eran necesarios, pero que él consiguió que se repararan. Según el Corregidor de la ciudad de León, Herrera llegó a quedarse con la mitad del valor de cada puente¹⁵⁸.

En definitiva, el problema que planteó la financiación mediante repartimientos fue de considerable magnitud, y no se vio solucionado pese a la existencia de algunas disposiciones legales que intentaron prevenir los abusos, pues estos siguieron ocurriendo, mostrándose, por consiguiente, ineficaces disposiciones como la ley promulgada por Carlos I, en el año 1.532, confirmada por Felipe II y Felipe III en 1.573 y 1.609, respectivamente, por la cual se prohibía establecer ningún repartimiento o derrama, sin que estuvieran presentes las Justicias y Regidores de las ciudades, villas o lugares en las que fuera a tener lugar la exacción del impuesto¹⁵⁹.

¹⁵⁷Alzola, op. cit., págs. 152 y 153.

¹⁵⁸Aramburu-Zabala, op. cit., pág. 32.

¹⁵⁹N.R. Lib.VI, T.XXII, l. 2, 3 y 4.

También Felipe V insistió en que tanto los "irregulares modos" de los recaudadores, como los "rigurosos apremios" que empleaban para el cobro de los dineros, eran los causantes de tantas calamidades y miserias. Para evitarlo, aconsejaba el monarca a todos los Justicias, Ministros y Tribunales de los reinos que corrigiesen y enmendasen los daños y excesos que pudieren observar por parte de los recaudadores, a fin de evitar que los vasallos experimentasen la total ruina. Por último, se señalaba la pena a imponer a quienes no cumpliesen lo anterior, consistente en ser depuestos de sus empleos, así como la inhabilitación absoluta para el desempeño de cualquier servicio real¹⁶⁰. Estos intentos legislativos de frenar el fraude parecen indicar que el problema no fue la inexistencia de normas preventivas para frenar o corregir los abusos, sino que el soborno y demás prácticas fraudulentas hacían imposible su aplicación.

Otro importante abuso que tenía lugar bajo la cobertura de los repartimientos, consistía en hacer inacabables las obras, es decir, que los trabajos se hacían lo más despacio posible para que, en la terminología de la época, durase la "grangería"¹⁶¹. Asimismo, era frecuente la utilización de materiales de baja calidad -o, en todo caso, de menor calidad de la contratada- con lo que, en numerosas ocasiones, las obras se venían

¹⁶⁰N.R., lib.VI, Tít. XXII, leyes. XIII, XIV y XV.

¹⁶¹Alzola, op. cit., pág. 153. Según el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua, grangería es toda ganancia que se obtiene negociando o traficando. Según el de Corominas, es tanto el "beneficio de las haciendas de campo" como la "ganancia que se obtiene con algún tráfico o negocio"

abajo. Esto originaba una especie de círculo vicioso ya que, para reparar la construcción derruida, se acudía a un nuevo repartimiento.

Por su parte, el profesor Menéndez¹⁶² cita varios ejemplos de fraude cometidos a través de los repartimientos. Cuenta los casos de algunos pueblos que sobornaron a los llamados "escribanos de puentes", a fin de figurar en el censo con menos vecinos de los que en realidad tenían. De esta manera, consiguieron contribuir con menos, ya fuera en dinero o en especie, dado que el "reparto" se hacía en función del número de vecinos que cada pueblo afectado tuviese. Otros pueblos se comprometían, a cambio de la exención en el repartimiento, a mantener los puentes de su distrito "corrientes y compuestos", cuando la realidad era que no tenían ninguno; y, finalmente, otros consiguieron eximirse presentando testigos falsos que juraban que el pueblo en cuestión estaba "fuera de las leguas que debiera comprenderle". En este sentido, los documentos señalan a los corregidores y escribanos de los lugares en que se habían de realizar las obras, como los principales implicados en la corrupción "en descarada convivencia (sic) con los maestros canteros"¹⁶³. Ni que decir tiene la nefasta repercusión que todo esto tenía en los puentes y demás obras.

Vemos, pues, cómo había dos clases de defraudadores, a dos niveles bien distintos: los particulares y los municipios; y, aunque a nosotros sólo nos interesan los primeros,

¹⁶²Menéndez, op. cit., págs. 415 y 416.

¹⁶³Aramburu-Zabala, op. cit., pág. 32.

no se pueden pasar por alto los segundos, por cuanto que también protagonizaron un papel importante en la distracción de caudales públicos, permitiendo y participando en el fraude. Por otra parte, el método de repartimientos también fue utilizado con profusión en el Ejército, debido al fracaso del reclutamiento centralizado y a la creciente necesidad de efectivos, circunstancia esta que reavivó "el interés de los gobernantes por el potencial militar de los municipios, cuya utilización por los reyes había sido esporádica y secundaria después de la conquista de Granada"¹⁶⁴. Para proceder a ello, se dispuso que el Consejo de Guerra, en función de las necesidades bélicas inmediatas, señalase un determinado número de hombres que luego habría de repartirse entre las provincias de Castilla según la población de cada una. La proporción oscilaba entre un soldado por cada 75 vecinos o por cada 100, o a veces más o menos según las necesidades bélicas, y eran los Ayuntamientos los encargados de proceder a su ejecución.

• Un caso célebre de repartimiento fraudulento: el puente de Toledo

La construcción del puente de Toledo se inicia en el año 1.670, acordando el Consejo, a petición de la villa de Madrid, un repartimiento del costo de las obras entre las ciudades, villas y lugares comprendidas en 30 leguas a la redonda, pagando Madrid la tercera parte del coste de las mismas. Tras numerosas vicisitudes en la adjudicación, que pasa por varias modificaciones en el proyecto y otros tantos cambios en la titularidad

¹⁶⁴Ribot García, L., "El ejército de los Austrias", citado por Borrueguero Beltrán, op. cit. pág. 39.

de los contratistas, quien primeramente fue beneficiado con la misma, el reputado arquitecto Tomás Román -que no se resistía a perder la adjudicación de la obra ante otra postura más barata que se había admitido, a pesar de ya haber iniciado él las obras- presentó una nueva postura, ofreciendo hacer el puente en el mismo plazo y condiciones que el nuevo adjudicatario, y precio de 324.000 ducados, dejando a favor de la villa 136.696 ducados que se le debían por lo que tenía fabricado, así como por el material entregado a Sopena. La Junta del puente aceptó, y el Consejo lo aprobó, indemnizando a Sopena en 4.000 ducados¹⁶⁵.

Al día siguiente de la adjudicación, Román y sus cuatro socios firmaron la escritura de contrato, por el que se obligaban a fabricar el puente en cuatro años, hipotecando bienes suyos en garantía. Hasta aquí no se observa ninguna anomalía en la adjudicación, pues ya hemos visto que, incluso después de adjudicadas las obras, lo normal era aceptar posturas aún más bajas; y, por lo demás, los trámites fueron los habituales: petición de la ciudad interesada (Madrid), aprobación del Consejo y acuerdo de *repartir* el coste entre los pueblos afectados.

Los problemas empezaron cuando Román comenzó a ir por los pueblos para hacer las gestiones tendentes a conseguir el acarreo de la piedra de las canteras, en virtud de

¹⁶⁵Pescador del Hoyo, María del Carmen, "Fraude en el puente de Toledo (1.763-1.680)", en "Anales del Instituto de Estudios Madrileños", Tomo VI, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1.970, págs. 85 a 113.

la facultad que tenía para repartir esta aportación entre los lugares circunvecinos en cuanto al suministro de las carretas que debían traerla de Madrid, conforme lo había determinado la Junta de puentes, pues Román, al realizar el *ajuste* de las carretas, admitió cantidades a cambio de librar de dicha carga a los pueblos que estuvieron dispuestos y que fueron la mayoría de los más próximos a la sierra: Cercedilla, Navacerrada, Guadarrama, Los Molinos, Morata, Alpedrete, y Collado Villalba se libraron de este sistema.

Otros, sabedores de lo que estaba ocurriendo, se dirigieron a los hermanos Román para *ajustar* su exención¹⁶⁶. Las razones eran que tenían pocos carros y los necesitaban para conducir las mieses, lo que nuevamente pone de manifiesto la importancia de una legislación realista que, por desgracia, no vemos abundar en las primeras obras públicas.

El resultado fue que lugares más pequeños que otros se vieron obligados a facilitar mayor número de carros, y que a algunos se les diera por cumplida su obligación con la mitad de lo que debían entregar. Además, el fraude era aún mayor puesto que se cargaban a los gastos generales de la obra el importe de las carretas de piedra de pedernal que no

¹⁶⁶Por ejemplo, Chinchón entregó a Román 40 reales de a ocho y también Griñón practicó el soborno (Pescador del Hoyo, op. cit., pág.92).

habían traído. Parece que los otros socios no sabían nada de estos manejos, y en cuanto al superintendente de la obra probablemente tampoco, pues su cometido era tan sólo reconocer el estado del puente y librar a los maestros las cantidades conforme las iban necesitando, sin intervenir en las cuentas.

Con todo, hasta aquí la actitud de los hermanos Román sólo había afectado a Madrid y a sus socios, pero a partir de entonces se extendió a las propias obras del puente, pues habiendo conseguido también la adjudicación de la construcción de un palacio para el conde de Medellín, no dudó ni un momento en utilizar la piedra -que era el material más caro por lo costoso de su acarreo- destinada al puente, cargando su importe a la caja del mismo. El procedimiento consistía en ir personalmente a la cantera y decidir allí qué carretas iban a una u otra obra, pero todo con cargo a los gastos del puente sin que el cajero, Félix Castellanos, pusiera ningún reparo. Así pues, lo que ocurrió fue que se vieron obligados a utilizar materiales de mala calidad en el puente, pues la piedra buena iba al palacio del conde¹⁶⁷.

Finalmente, el fraude se descubrió cuando a un sacador de piedra se le apartaron las *cédulas de las carretas que no había llevado para la obra del puente*, y cuando preguntó por qué, el sobrestante le contestó que porque allí no habían ingresado dichas

¹⁶⁷Cuando hablemos del proceso al ingeniero Carlos Lemaur veremos como una de las acusaciones que se le hicieron fue, precisamente, la de utilizar material de la obra en su propio beneficio: lo que parece incidir en la idea de lo habitual que debía de ser dicha práctica.

mismo declararon otros acarreadores que pretendían cobrar de los fondos del puente los materiales que habían llevado a la construcción del palacio.

A pesar de ello, aún no se hizo nada contra los defraudadores, probablemente porque se quería terminar las obras cuanto antes y evitar problemas; pero éstos estallaron cuando buena parte del puente se vino abajo a pesar de haberse dado por finalizadas las obras. Fue entonces cuando, tras una serie de vicisitudes, el Procurador de Madrid entabla querrela contra los cinco socios, basándose en que la construcción del puente había sido defectuosa y no conforme a arte. Los cuatro socios que quedaban vivos huyeron y se refugiaron *en sagrado*, para librarse de la cárcel. Todo en vano pues se les condenó en rebeldía, si bien se terminó por llegar a un acuerdo basado, fundamentalmente, en el embargo de los bienes que habían sido puestos como fianza. Con todo, al final la Villa de Madrid, tras los sucesivos recursos de los interesados al Consejo, fue obligada a devolver lo que los condenados habían pagado de más, o bien las casas subastadas.

• Algunos intentos de solución

A pesar de los problemas que planteaba el método, se acudía a los repartimientos de forma sistemática, como una importantísima fuente de financiación de las obras públicas; si bien es cierto que, en la medida de lo posible, se intentaron corregir sus efectos nocivos, al objeto de poder utilizarlo de la manera más equitativa posible. Así, en

efectos nocivos, al objeto de poder utilizarlo de la manera más equitativa posible. Así, en tiempos de Carlos I se promulgó una Orden para que se hiciesen averiguaciones sobre los Concejos agraviados en los repartimientos hechos hasta esa fecha, a fin de que todos los que de entonces en adelante se aprobasen, se hiciesen "bien y justamente"¹⁶⁸.

Igualmente, Felipe V, en la "Instrucción que ha de observarse para repartir y cobrar las contribuciones Reales sin vexaciones de los pueblos", mostraba ser plenamente consciente de los abusos a que daba lugar este mecanismo de financiación, por lo que, en el párrafo 12 de la Instrucción, tras manifestar que la experiencia había enseñado que "en muchos pueblos, los Alcaldes y Regidores cobran de los primeros contribuyentes las cantidades de sus repartimientos, que suelen no anotar en los libros cobradores, y acaso cobrarlas duplicadamente por malicia ó olvido; y debiendo ponerlas en arcas, las convierten en sus usos...", ordenaba que "quando vayan a cobrar lleven el libro cobrador, en el que inmediatamente sienten la partida que cada vecino entregare; u no llevándolo, no puedan obligarlos á la paga de su repartimiento, y dando recibos á todos los vecinos que los pidieren"¹⁶⁹. Esto parece indicar la existencia de otra modalidad defraudatoria distinta a las mencionadas.

¹⁶⁸Nov. Rec., L. VI, T.XXII, l.XI.

¹⁶⁹Nov. Rec., íd., l.XV.

Finalmente, la Instrucción prohibía a los Alcaldes y Regidores retener en su poder lo recaudado, debiendo ponerlo inmediatamente en "arcas o caxas de administracion, con apercibimiento de suspension de oficio y demás penas establecidas por Derecho" si incumplieran dicha prohibición. Con todo, pese a las indudables buenas intenciones que esta disposición contenía, no solucionó nada, buena prueba de lo cual es el hecho de que Fernando VI, en la Ordenanza de Intendentes de 1.749, en la parte relativa a la cobranza de rentas e impuestos, ordenaba a los citados funcionarios efectuar todo tipo de averiguaciones tendentes a conocer "la forma y justificacion con que las Justicias proceden en la exaccion de los derechos Reales..., y los repartimientos que hicieren a los vecinos..."

Por su parte, el Decreto de 10 junio de 1.761 -"Plan General de Carreteras"- reconocía expresamente "que el método de repartimientos, seguido anteriormente, ha sido muy gravoso a los Pueblos, y con especialidad a los pobres, por lo mucho que han padecido en las exacciones"; pero, pese a las numerosas denuncias y constataciones, lo cierto es que no se eliminaron nunca del todo. Mucho más tarde, con Carlos IV en el trono, se dictaron las "Reglas que han de observar los Intendentes, Contadores de Provincia, y Administradores de rentas en los encabezamientos y repartimientos de contribuciones Reales", en las cuales se volvía a incidir en las formalidades que debían regir en la exacción de aquéllos¹⁷⁰.

¹⁷⁰NR. L.VI. T.XXII. I.XX.

En cuanto a la *doctrina*, discursos en contra de los "repartimientos" no faltaron nunca. Así, el padre Martín Sarmiento, en sus "Apuntamientos...", ponía de manifiesto la necesidad de controlar el sistema, si bien no cuestionaba éste en sí mismo, sino tan sólo la moralidad de quienes debían llevarlo a la práctica. Denunciaba el Padre Sarmiento la existencia de Magistrados "por herencia o por compra", que con suma facilidad podían hacer repartimientos en los vecinos, cobrando el dinero y no ejecutando luego la obra en cuestión. Citaba en apoyo de sus palabras, varios ejemplos, así como casos de villas que "cobraron" los repartimientos para después, en lugar de destinar el dinero al camino real, recomponer sus propios paseos. La solución que veía el autor para evitar todo esto, era el nombramiento de una especie de controlador o depositario de caudales¹⁷¹.

Para concluir diremos que, tras todo lo expuesto, no se entiende bien cómo Townsend afirmaba con sorpresa que "la nación española se mantiene tenazmente libre del corvé (sic)...", manifestando que dicha carga debiera ser empleada para la construcción de caminos. Añadía este autor que era el propietario de cada territorio quien, finalmente, hacía frente al gasto y recogía el beneficio¹⁷²; afirmación que nos parece una exageración por cuanto que ya vimos que la *corvée* francesa no era otra cosa que un *munus*, una prestación de tipo personal que, ciertamente, en Francia se utilizó con

¹⁷¹Fray Martín Sarmiento, op. cit., apuntamiento 489. Para Sarmiento, en suma, las obras hechas por repartimiento ocasionaban "estafas en los manipulantes y muchas extorsiones a los pueblos" (op. cit., apuntamiento 156).

¹⁷²Townsend, Joseph. "Viaje por España en la época de Carlos III". pág. 98.

profusión y, en todo caso, más que en España; pero no por ello puede decirse que aquí no se usara también y, además, con el mismo destino: las obras públicas, si bien bajo otro nombre y con algunas diferencias¹⁷³.

En definitiva, para concluir este apartado, diremos, como Alzola, que la historia confirma "cuán errónea es la creencia de los apologistas de los tiempos de antaño, en los que a poco que se escarbe, se encuentran a cada paso las huellas de escasa moralidad en el manejo de los intereses públicos"¹⁷⁴.

5.9. Las talas

Otro de los aspectos conflictivos que planteó la construcción de la red radial de carreteras, fueron las cortas de árboles, sobre todo debido a los problemas que suscitó la jurisdicción especial que, en relación con todo lo referente a montes, se había creado desde mediados del siglo XVIII¹⁷⁵.

¹⁷³En efecto, cuando estudiamos en el capítulo III el sentido histórico y etimológico de la *corvée*, vimos que no podía consistir más que en trabajo personal, por lo que Townsend no andaba descaminado cuando afirmaba que en España se usaba poco; pero, aunque no se utilizara mucho dicha modalidad, sí se empleó contra lo que dice el autor citado, como ocurría con las *levas* militares o, más específicamente en el tema de construcción, mediante el empleo de las "sextaferias" o "sextaferas" en Galicia, de las que ya hablamos, como ejemplo más típico si se quiere, de prestación personal pura.

¹⁷⁴Alzola Minondo, Pablo, op. cit., pág. 154.

¹⁷⁵Para todo este epígrafe se ha utilizado, principalmente, el trabajo del profesor De la Cruz Aguilar, "La Ordenanza de Montes de Marina de 1.748". Asimismo, todas las citas referentes a disposiciones contenidas en la Novísima Recopilación, lo son al Libro VII, Título XXIV, salvo indicación contraria. Asimismo, vid. Cruz Aguilar, Emilio, "La destrucción de los Montes. Claves histórico-jurídicas", Univ. Complutense, 1.994.

• Antecedentes históricos

Un breve repaso a la Novísima Recopilación pone de manifiesto la secular preocupación de los monarcas hispanos por la conservación de los montes. Son, en efecto, numerosas las disposiciones que tratan de este asuntos, desde la Pragmática de los Reyes Católicos, de 28 de octubre de 1496, por la que se prohibía cortar o talar sin licencia real, hasta la Real Orden de Carlos IV, de 31 de diciembre de 1800, por citar la última del período que nos ocupa.

La primera normativa conservacionista de montes que nos encontramos obedece tanto a la necesidad de asegurar la leña, como a la de servir de abrigo y pasto para los ganados, previéndose la imposición de fuertes multas para los contraventores. Es curioso que también se preveía la necesidad -más bien carga- de plantar, pero no de replantar, y ello pese a reconocer expresamente que "en las ciudades, villas y lugares de nuestros Reynos y Señoríos se talan y destruyen los montes, y que no se plantan de nuevo otros".

No obstante ser en realidad una carga la obligación de los vecinos de plantar en donde se observara era conveniente, quedaba claro que el pasto de los montes y pinares que plantasen, sería para aprovechamiento de los vecinos de esas ciudades, villas y lugares, sin que tuviesen que pagar por ello más de lo que solían pagar. Tal disposición,

pues, suponía un gran alivio al gravamen que, de facto, suponía la obligación de plantar¹⁷⁶.

La única disposición que incidía en la necesidad de replantar, y que podemos, incluso, considerar precursora de lo que iba a venir después, es una del año 1.547, dada por Carlos I en las Cortes de Valladolid, en respuesta a una petición de las mismas¹⁷⁷. Decimos que es precursora porque, refiriéndose al plantío de montes en Guipúzcoa y en el Señorío de Vizcaya, contemplaba la obligación de replantarlos como consecuencia de la necesidad de madera que, para construir barcos, tenía la Marina. En definitiva, todas estas características pueden servir para diferenciar aquellas primitivas disposiciones de las más modernas, pues tanto la finalidad como el procedimiento, a partir de la Ordenanza de Fernando VI, van a ser radicalmente distintos, como veremos.

Por último, aparte de disposiciones normativas, existían también libros que denunciaban el problema, dado que la preocupación por la conservación de los montes existió desde siempre. Entre dichos libros creemos merece la pena destacar la obra de Caja de Leruela, en la cual el autor recogía su experiencia como Alcalde Mayor Entregador, y ponía de manifiesto que la soledad de las tierras eran el efecto lógico de la destrucción de los montes y de la estrechez de los pastos, de lo que culpaba, en gran

¹⁷⁶Nov. Rec., lib. VII, Tít. XXIV, l. II, D. Carlos y D^o. Juana, por pragmática de 21 de mayo de 1.518; R, lib. 7, tít. 7, ley 15.

¹⁷⁷Petición 203, ley 17, tít 7, lib 7, R.

medida, a los desafueros cometidos por las justicias y sus ministros. En sus propias palabras, la corrupción de la Justicia era enorme, de manera los encargados de velar por el cumplimiento de las leyes, en lugar de hacerlo así, vendían la libertad para delinquir¹⁷⁸.

• **Fernando VI. La Ordenanza de Montes de Marina de 31 de enero de 1.748.**

Pese a que el problema venía, pues, de antiguo, los montes comenzaron a ser objeto de atención con especial celo durante el reinado de Fernando VI, lógica consecuencia de ser la principal obsesión del gobierno de aquella época, la de disputar el poderío marítimo a la que entonces era primera potencia mundial: Inglaterra¹⁷⁹. Esta política marinera, iniciada por Patiño y Ensenada durante el reinado de Felipe V, se continuó durante el reinado de Carlos III, y consistió, básicamente en el fomento de las construcciones navales, comercio marítimo, pesquerías y estudios náuticos¹⁸⁰.

¹⁷⁸Caxa de Leruela, Miguel. "Restauración de la antigua abundancia en España o prestantísimo y fácil reparo de su carestía presente". Clásicos del pensamiento político español. Instituto de Estudios fiscales, Madrid. 1.975. pág. 137.

¹⁷⁹Aunque fue con Felipe V con quien las cosas empezaron a ponerse mal para los municipios y particulares, pues se estableció, expresamente, la carga consistente en ejecutar un buen número de plantíos a costa de los "Comunes y dueños de los tales montes, plantíos y dehesas", fijándose, asimismo, las cantidades a plantar (aut.3, tit. 7. lib. 7. R. y ley 11, tit. 24, lib.7. N.R.).

¹⁸⁰Palacio Atard. op. cit., pág. 310.

Fernando VI promulgó dos Ordenanzas: una de Montes de Marina, de 31 de enero de 1.748 ¹⁸¹, la cual "fundada- como dice el profesor de la Cruz- en el deseo de restaurar nuestra potencia naval...pretendía asegurar el suministro para los astilleros organizando, desde la Marina, el control y la explotación de los montes...expropia de hecho a concejos, vecinos y particulares...y pone en pie una empresa mercantil pública que monopoliza el comercio de la madera", y otra simplemente destinada al "aumento y conservación de montes y plantíos", de 7 de diciembre de 1.748¹⁸².

En cuanto a lo que a nosotros nos interesa, mientras que la primera se caracterizaba por crear una jurisdicción especial encomendada a los Intendentes de Marina de los Departamentos de Cádiz, El Ferrol y Cartagena, la segunda atribuía la conservación de los montes en general a los Corregidores del reino, medida que parece más acorde con las competencias propiamente atribuibles a cada organismo. En cuanto al ámbito territorial de aplicación de cada norma, podemos decir que la diferencia entre ambas estribaba en que, mientras que la de Montes de Marina se refería al "cuidado y conservación de los montes situados en las inmediaciones de la mar y ríos navegables", la otra lo hacía a los ubicados en la "Corte y treinta leguas en contorno".

¹⁸¹NR. ley. 22. tit. 24. lib.7. Mantenemos el número de la ley por concordancia con la Novísima Recopilación: pero conviene aclarar que, sin duda por error, en el Libro VII. Título XXIV de dicha Recopilación, se produce un salto de la Ley XIV a la XVI. de manera que, siendo lo correcto denominar bajo el número XV a la que aparece bajo el XVI, todo el orden sucesivo quedaría alterado, con lo que la Ordenanza de Montes de Marina pasaría a ocupar el número XXI y no el XXII, como aparece en la Novísima.

¹⁸²íbid., ley 14.

Aparte de esto, existía otra diferencia importante entre ambas disposiciones, consistente en la distinta finalidad que, en una y otra, se atribuía a la conservación de los montes, de manera que, mientras que en la de diciembre parecía más claro el interés "civil" de abrigo y pasto, en la de enero primaba el específicamente militar, pues su principal objetivo era preservar la madera para la construcción de navíos de guerra¹⁸³. En cuanto a lo que tenían en común era, fundamentalmente, la carga que suponía su ejecución tanto para los particulares como para los municipios¹⁸⁴.

Hechas las anteriores matizaciones, podemos entrar de lleno en la Ordenanza de Montes de Marina, la cual, tras imponer la obligación de "hacer los plantíos" a los vecinos de los pueblos, bajo la atenta mirada de las Justicias respectivas -"como más enterados de la posibilidad de cada vecino"-disponía que tal gravamen se hiciese mediante repartimiento, fijando el método más adecuado para proceder a los plantíos y podas. Se preveía también el pago de las maderas tanto en el caso de que los montes fueran concejiles, comunes o de realengo, como si pertenecieran a particulares; pero, en ambos

¹⁸³Aún cuando nos refiramos en ocasiones a la Ordenanza de diciembre de 1.748, nuestro análisis se centrará, preferentemente, en la de Montes de Marina, por cuanto que Galicia, enclave del camino que nos ocupa, constituía una de las provincias de Marina, consecuentemente afectada de lleno por la Ordenanza de enero de 1.748.

¹⁸⁴Además del gravamen que suponía para los vecinos la conservación y plantío de montes, hay que añadir, en el tema específico de caminos, otras como la obligatoria construcción de pequeños puentes para pasar por encima de los fosos del camino a sus heredades (AGS. SSH, leg. 909); también citado por Luis Antonio Ribot García, en su tesis doctoral "La construcción del camino de Valencia en el siglo XVIII", op. cit., pág. 213. Cita Ribot, además, otras obligaciones de los pueblos, como la de hacer el trozo de camino que los atravesaba y, cuando el camino no pasaba por ellos, entonces se les obligaba a sacar "una hijuela hasta él". También dice este autor que se les obligó a plantar árboles a la entrada y salida del pueblo, así como a reparar los malos pasos, o a enviar peones para la construcción de ciertos puentes, si bien, consciente la Real Hacienda de la enorme carga que esto suponía, en ocasiones asistía con dinero a los municipios (Ribot, op. cit., pág. 211).

Es significativo que dicha orden procedía de un ingeniero, el director Pedro de Ara, con lo que las desavenencias, por no decir odios, entre vecinos y personal de las obras había de ser cada vez mayor, llegándose a las situaciones que, más adelante, en el apartado específicamente dedicado al camino de Valencia, veremos.

casos, se hacía precisa autorización administrativa para proceder a las cortas, lo cual suponía una intromisión en el derecho de propiedad de terceros de importantísimas consecuencias pues, llegado el caso, ya no se trataba de una expropiación sin más, sino que, además, se gravaba a los propietarios individuales con una serie de cargas que iban desde la prohibición de cortar árboles sin permiso¹⁸⁵, hasta la obligación de replantar los cortados, pasando por la de permitir el paso a los visitantes de montes¹⁸⁶.

Por otra parte, destaca el hecho de que el salario a percibir por alguaciles y escribanos que intervenían en materia de montes, se sacaba de las multas impuestas por los Justicias a los vecinos que contraviniesen la ley, lo cual agravaba considerablemente el problema de los dueños, pues teniendo en cuenta que su sueldo dependía de ello, raro sería el alguacil o escribano que no encontrara ocasión, real o inventada, para imponer alguna sanción pecuniaria.

Con todo, lo más interesante, por lo que a nuestro estudio concierne, viene reflejado en la Ordenanza Penal, anexa a la anterior, dada por cédulas de 7 y 12 de diciembre de 1.748, referentes, la primera a los bosques situados dentro de las veinte leguas alrededor de la Corte, y la segunda a los de Marina. Esta Ordenanza, como dice

¹⁸⁵Además, la licencia para cortar había que pagarla, con lo que la carga era el doble.

¹⁸⁶Por si hubiera alguna duda acerca de la aplicación de la Ordenanza a los dueños particulares de montes, se dictó una Orden Circular el 14 de marzo de 1.754 la cual, basándose en que todo el articulado se dirigía al fomento de los montes, debía afectar por igual a municipios que a particulares (NR. ley 22, tit. 24, lib. 7, nota 32).

el profesor de la Cruz Aguilar, establecía una auténtica "orgía punitiva", toda vez que preveía no sólo el pago de fuertes multas por los daños causados a los montes, sino también "las penas corporales y extraordinarias que exija la gravedad y malicia de los casos que determinará la prudencia de los Jueces", aderezándolo todo con la previsión de que "en los daños de cualquiera clase en que no se encuentre agresor será responsable al pago el primero que se aprehenda cortando, talando, o introduciendo ganados, en los sitios en que se hubieren cometido tales daños, y si no tuviere bienes, sufrirá la pena de prisión o destierro...", señalando, para el caso de que se tratase de álamos negros que se consideraría "cuerpo de Delito la sola aprehensión de cualquier utensilio, o cabo de herramienta de Arboles de dicha especie"¹⁸⁷.

Asimismo se preveían fuertes penas para cualesquiera "guardas y alcaldes de Hermandad que cometan fraude, tolerancia o cohecho en cortas, talas o quemas...", y, en conclusión, se les ponían las cosas muy difíciles a los contraventores de la Ordenanza¹⁸⁸; aunque deberíamos añadir que únicamente a los *particulares*

¹⁸⁷Sorprende enormemente que los particulares hubieran de pedir permisos, exponiéndose a fortísimas penas si no lo hacían, para proceder a cortar sus propios árboles y, en cambio, un ingeniero cualquiera, se pusiese a cortar sin ton ni son todo lo que tuviera por conveniente, so pretexto de "real servicio", y no pasara nada, dejando a los propietarios sin siquiera derecho a indemnización.

¹⁸⁸Aunque no es objeto de este trabajo analizar el enorme daño que la Ordenanza de Montes de Marina causó a los mismos montes que pretendía proteger, no nos resistimos a hacer una cita de Antonio Ponz, en su obra "Viage de España", también citado por el profesor de la Cruz, que pone de manifiesto el profundo desastre que supuso la aplicación de la Ordenanza. Señalaba Ponz la imposibilidad de que la Administración pretendiese el aumento y la conservación de los bosques "mientras dure la práctica de que un constructor o contramaestre vaya visitando los montes para disponer a su arbitrio de los árboles que le agradan... sin conocimiento ni aún noticia de su verdadero dueño, queriendo, además, que las Justicias cuiden de su conservación hasta que él envíe quien los corte, cuiden envíe quien los corte, queriendo también que si el dueño... necesita de aquellos árboles para sus casas o ferrerías, se los ha de pedir por memorial al comisionado y queriendo, finalmente que la paga se haya de hacer por tasaciones, mediante las cuales el dueño recibe mucho menos valor del que le hubiese dado cualquier particular..."(Ponz, Antonio, "Viage de España", Aguilar Mayor, 1.989, 4, Tomo XV, pág. 164).

contraventores, entendiéndose por tales cualesquiera sujetos no dependientes de la Administración central, pues llegado el momento, ya veremos cómo y con qué profusión se contravino la ley sin notables repercusiones, cuando era la propia Administración la que incumplía la normativa.

Es también destacable la Real resolución, comunicada en Orden de 18 de mayo de 1.751, que podríamos considerar "ley procesal" de la anterior, la cual se dictó como instrucción adicional a la de Montes de Marina, y en la que se contenían una serie de medidas relativas a licencias, multas, etc., así como la referencia a una Real ordenanza futura en la que habrían de constar los precios o valores de cada especie de árboles, para que se pagara su importe llegado el caso¹⁸⁹.

Para concluir este epígrafe, haremos una cita del Diccionario de la Administración española que viene muy al caso: "Creyóse que nada más beneficioso para los montes que tomarlos el Gobierno bajo su protección; mas esta tutela forzada y violenta, en vez de producir el objeto deseado, atacó la propiedad particular que parecía proteger, y dio margen a infinitos gastos, a parcialidades y abusos de mil géneros: tal fue el efecto de las Ordenanzas famosas de 1.748"¹⁹⁰.

¹⁸⁹La Ordenanza de Montes de Marina también previa el pago cuando la madera se destinase a barcos de la Armada (artículos 27 y 29).

¹⁹⁰Marcelo Martínez Alcubilla, Madrid, 1.879; voz "Montes".

Justo es decir que, sin duda, todo ello se haría con las mejores intenciones, mirando "al porvenir de la marina, de las industrias y de la salud pública"; pero el efecto fue desastroso, aunque, pese a ello, hasta las Cortes de 1.812 no fue abolida tan desacertada legislación.

Dicho esto, concluiremos afirmando, nuevamente con obligada cita al profesor de la Cruz Aguilar, que resulta innegable que "todas las subordinaciones del Derecho a imperativos técnicos han desembocado en el desastre...sea el abasto de la Marina, la corrección de torrentes o la conservación de la naturaleza. Es la técnica la que debe subordinarse al Derecho". Por lo que a nosotros respecta, añadimos también la construcción de carreteras.

• **La jurisdicción especial creada por la Ordenanza: un ejemplo de conflicto**

Trataremos en este apartado de un suceso ocurrido durante la construcción del camino de Valencia, como ejemplo paradigmático de todos los encontrados y, probablemente, de los más ilustrativos de la realidad de la época, pues constituye una buena muestra de la conflictividad que existía entre Administración y administrados dada la disparidad de intereses en juego. Adelantamos, no obstante, que cuando analicemos los acontecimientos del camino de Galicia, se verá que de todos los problemas que se

plantearon, uno de los más importantes fue el de las cortas de madera practicadas por el ingeniero Carlos Lemaur.

Durante la ejecución de las obras del camino real de Valencia, se produjeron numerosos altercados con objeto de las cortas de árboles practicadas, dado que, al parecer, los peones del camino cortaban o quemaban leña en mayor medida de la estrictamente permitida¹⁹¹, haciéndose justos acreedores a la furia de los vecinos del lugar, que contemplaban impotentes cómo disminuían sus propiedades sin obtener por ello compensación alguna. Asimismo, se quejaban los particulares de que un sector de los trabajadores, concretamente los encargados de acarrear materiales, soltaban a sus bueyes para que pudieran pastar libremente, con el lógico perjuicio para sus tierras¹⁹².

El ingeniero Valentín Grimarest, ante las quejas de los particulares, contraatacó diciendo que la culpa de los daños causados al monte se cargaba sobre los peones cuando, en realidad, los lugareños tenían buena parte de la ella, pues cortaban la leña para uso

¹⁹¹AGS. SSH. 910. Con todo, esa actitud era normal, sobre todo si se piensa que cortaban muchas veces no para construir, sino únicamente para calentarse. Ciertamente, basta imaginar las durísimas condiciones de trabajo de la época, así como la crudeza de los inviernos en la zona, para hacerse una idea de las penalidades a que estaban sometidos los trabajadores y, consecuentemente, la más que probable veracidad del aserto. No obstante, justo es decir que tampoco había de faltarles razón a los propietarios de los montes, ya fueran estos de particulares, ya municipales; sobre todo si pensamos que las quejas de que nos ocupamos se referían a cortas hechas en los meses de invierno, durante los cuales -aunque nunca se cumplía- el Reglamento e Instrucción de 1.761, en su artículo 44 prohibía que se realizaran trabajos, con el fin de dedicar dichos meses -concretamente de octubre a marzo- a aprontar caudales con los que ejecutar las obras con "más solidez" durante los meses de verano -de abril a septiembre.

¹⁹²AGS. SSH. 910.

propio¹⁹³. Sin embargo, en opinión del Alcalde Mayor, la responsabilidad de las cortas era exclusiva de los trabajadores del camino, lo cual dio origen a que los ingenieros remitiesen numerosos memoriales quejándose a las autoridades centrales, y haciendo referencia al escaso respeto con que les trataban los dichos Alcaldes. Estos, probablemente ante la inanidad de sus denuncias, decidieron tomarse la Justicia por su mano, aprehendiendo aquí y allá bien animales, bien herramientas que pertenecían a los trabajadores, en una suerte de autorrealización -o, defensa, por decirlo más suavemente- de su propio derecho, en concepto de indemnización por los daños causados.

Personado el Ingeniero Director ante el Alcalde para que frenase ese tipo de conductas, ambos llegaron a un acuerdo en virtud del cual el segundo se comprometía a hacer la restitución de lo tomado, y el primero a contener a sus trabajadores con el fin de evitar que quemasen leña o hiciesen cualquier otro daño al monte. Pese al pacto alcanzado, parece ser que, finalmente, el Alcalde no sólo no cumplió los términos del acuerdo, sino que, además, se echó al monte junto con los Alcaldes de Hermandad y de Justicia, así como con guardas al objeto de hacer un reconomiento, lo que obligó al ingeniero Valentín Grimarest a permanecer en las obras durante todo el día, para evitar los posibles disturbios.

¹⁹³A la vista de la normativa vigente en la época, todo parece indicar que, efectivamente, era más que probable que los propietarios de montes y demás lugares en donde hubiese leña, aprovecharan la circunstancia de poder cargar las culpas sobre los ingenieros, para proceder a cortarla sin ningún tipo de traba, toda vez que este modo de obrar les resultaría siempre mucho más fácil que consumir tiempo y esfuerzo -frecuentemente inútil- en solicitar los permisos preceptivos para ejecutar cualquier corta; ello a pesar de que el leñar estaba casi siempre atribuido a los vecinos, aún en los pueblos de señorío, de manera que era un derecho la mayor parte de las veces. Téngase en cuenta, además, que Valencia era provincia marítima, dependiente del Intendente del Departamento de Cartagena, y plenamente sometida a todo el rigor del régimen que imponía la Ordenanza de Montes de Marina.

La situación llegó al extremo de que el Alcalde amenazó con "meter en el cepo" hasta al mismísimo ingeniero director del camino, lo cual no dejaba de ser una fanfarronada puesto que, como se lamentaba el propio Grimarest, con toda razón, "no tiene jurisdicción sobre mí". Con ello, no hacía este ingeniero sino invocar un artículo de la Instrucción de 1.761 que concedía el conocimiento de cualesquiera diferencias que pudieran surgir entre los dueños de las posesiones por las que hubiera de transcurrir el camino, y los trabajadores, a los ingenieros, fuese cual fuese el daño causado o el tipo de incidencia.

En efecto, el artículo II de la Instrucción otorgaba al "Capitán General, Comandante General, o Intendente en quien recaiga la Subdelegación de Superintendente General de Caminos...plena jurisdicción, con inhibición de todo Tribunal, para entender, y conocer en las diferencias, e incidencias, que puedan ocurrir con los trabajadores, empleados, dueños de las tierras, y posesiones por donde sea necesario que pase la carretera, o camino, o fuere indispensable ocasionar algún perjuicio, con motivo de los desmontes de tierra, piedra, cascajo, o corte de madera y leñas, y para los demás assumptos, que se ofrezcan de esta naturaleza, dándome cuenta de todo por mi Secretario de Estado, y del Despacho de Hacienda, Superintendente General de Caminos".

En resumen, unos y otros se culpaban de las cortas hechas en el monte y, a buen seguro que ambos bandos tendrían su parte de razón, puesto que todos necesitaban la leña¹⁹⁴, y ya vimos lo difícil que resultaba obtenerla aún tratándose de los dueños del monte. Con todo, parece más que probable que fueran mucho mayores los daños causados por los trabajadores del camino que los originados por los vecinos del lugar.

Como era de esperar, el Superintendente general de caminos, Francisco de Sabatini, dio la razón a su gente, ordenando se reprendiese al Alcalde el cual, no obstante, inició las diligencias oportunas, apoyado por las denuncias de los vecinos y los Alcaldes de Hermandad. Consecuentemente a la admisión de dichas denuncias, el Alcalde Mayor ordenó el reconocimiento de los terrenos en los que se habían practicado las cortas denunciadas, para lo que nombró a tres peritos en el mismo acto, recibiendo a continuación las declaraciones de los testigos. Igualmente, se admitieron en depósito los animales aprehendidos a los trabajadores de las obras.

Una vez formado el expediente con las declaraciones de los testigos y los informes periciales preceptivos, a fin de fijar cuántos pies de matas o árboles se habían cortado, se remitió todo él al "Ilmo. Sr. D. Miguel María de Nava, del Consejo de S.M., y Juez

¹⁹⁴En descargo de su gente Grimarest, en carta a Sebastián Gómez de la Torre, Intendente de Valencia, de fecha 28 de enero de 1.775 (AGS, SSH, 910), le pedía hacerse cargo de "tanta multitud de gente como trabaja, sin distinción de oficiales, sobrestantes, peones, los más duermen al raso, expuestos a la inclemencia de una estación que es la más rigurosa de invierno, en un clima frigidísimo, donde no cesa de helar, escarchar, nevar o llover, motivos por lo cuales, aunque hubiesen cometido algún exceso, merecían un poco de conmiseración...", y continuaba diciendo que "quienes más contribuyen al destrozo de los pendones -vástago que sale del tronco principal del árbol- son ellos -los vecinos del pueblo-..." En definitiva, venía a denunciar el ingeniero que los trabajadores usaban de la leña bien para quemarla y calentarse, bien para construirse resguardos contra las bajas temperaturas.

privativo de montes y plantíos, para que en su vista se sirva dar la providencia que sea de su superior agrado..." Lo más destacable de la resolución de dicho Juez era que comenzaba poniendo de manifiesto el "abuso de los privilegios y franquicias que les concede- a la multitud de operarios que trabajan en la nueva fábrica de caminos- la Real Instrucción a pretexto de no conocer otro Juez que el Ingeniero que los dirige..."; es decir, que lo primero que se denunciaba era el hecho indubitado de que, a cada privilegio, le sigue siempre una jurisdicción especial, así como el claro abuso que todo ello supone siempre por parte del favorecido. Dicho esto, ordenaba que se pasase el expediente al Ingeniero Grimarest para que, en lo sucesivo, tomase las providencias necesarias para evitar los daños.

En realidad, el problema que se planteaba era de muy difícil solución pues, por un lado eran ingenieros quienes debían resolver los contenciosos en razón del, digamos "fuero" de que gozaban, no tanto por ingenieros, como por militares; pero, por razón de la materia -montes- debía ser el Intendente o el Subdelegado que nombrase en representación suya, quien entrase a conocer de cualquier conflicto, siempre que se tratara de montes de Marina, o el Corregidor, cuando se tratara de montes situados en torno a 25 leguas de la Corte, como era el caso. Es más, incluso en mayo de 1.751 -mucho antes de que se iniciara la ejecución del plan radial de carreteras- se había dictado una Real Resolución por la que quedaron separados del conocimiento de causas sobre montes, todos los Subdelegados de dicha materia, pasando sus atribuciones "al cuidado de las

Justicias; las cuales deberán nombrar los guardas celadores que consideren preciso para la custodia de su territorio"¹⁹⁵.

Parece, por tanto, que en materia de montes de marina se acabó imponiendo la Justicia civil sobre la militar; pero, en todo caso, el conflicto seguía, si bien ya no entre militares de distintos Cuerpos -Marina e Infantería, pero militares ambos, al fin y al cabo- sino entre dos jurisdicciones, las señaladas, que eran no sólo diferentes, sino, incluso, antagónicas. Posteriormente, Carlos III, más preocupado por los montes circundantes a la Corte en razón de sus cinegéticas aficiones, que por la Marina, reforzó las funciones, y con ello el trabajo, tanto de los visitadores de montes¹⁹⁶, a los que dotó de una detallada Instrucción, como de los Justicias, es decir, de los cargos "civiles", dejando a la Marina el conocimiento de los montes de su jurisdicción, conforme estaban las cosas con Fernando VI.

Por otra parte, el régimen de visitas a los montes y plantíos ya había sido institucionalizado por Felipe V; pero entonces no existía una figura específica que desempeñase tal función. Fue Carlos III quien, por Real Cédula de 17 de febrero, y providencia de 19 de abril de 1.762, creó el cargo de de "visitadores de montes y

¹⁹⁵NR. libro VII. título XXIX. ley XXIII.

¹⁹⁶Eran estos visitadores una especie de inspectores cuya función era, en definitiva, velar por el cumplimiento de las disposiciones normativas dictadas en materia de montes. Carlos III creó también el cargo de "visitador de caminos", a los que dotó de una Instrucción al efecto.

plantíos", exclusivamente para los montes situados en torno a 25 leguas de la Corte, dejando aparte la Ordenanza de 1.748, de la que, como ya hemos dicho, no modificaba nada.

Volviendo al conflicto que analizábamos en el camino de Valencia, podemos concluir diciendo que quedó reducido a la disputa entre Justicia militar y Justicia civil, pero, eso sí, el conflicto llegó al extremo de hacer que el ingeniero Pedro de Ara se quejase amargamente de que los Alcaldes les habían perdido el respeto, saliendo a las obras con armas y prendiendo a sobrestantes, peones y demás empleados, originándose fuertes alborotos y hasta motines por parte de las gentes de los pueblos¹⁹⁷.

Pues bien, si todo esto ocurrió con relación a un monte no sometido a la jurisdicción de Marina, podemos imaginar qué ocurriría en otro que sí lo estuviera, en donde podría llegarse al despropósito de que concurriesen nada menos que tres jurisdicciones: Militar de Infantería (ingenieros), Militar de Marina y Civil; porque aún en el improbable supuesto de que las atribuciones de cada estamento estuvieran perfectamente delimitadas, a buen seguro que quienes ocuparan los cargos, irresistiblemente se sentirían atraídos por la tentación de ejercer más poder¹⁹⁸.

¹⁹⁷Hubo, en palabras de Grimarest, incluso "multitud de muertes" (AGS, SSH, 910).

¹⁹⁸Añádase el hecho de que, según los artículos 5 y 6, Tratado II, Título III, Tomo IV de las Reales Ordenanzas Militares de Carlos III, cuando las Tropas se destinasen a la ejecución de caminos, estaban sometidos exclusivamente a las órdenes del Ingeniero (Director).

5.11. Otras disposiciones

Al margen de la normativa que hemos visto, y que podríamos denominar "general", existían numerosas disposiciones de carácter específico, dictadas en materia de montes según iba surgiendo la necesidad. Por ejemplo, en el camino de Valencia, se dio singular importancia al plantío de árboles en los márgenes de aquel, así como a su conservación. En ese sentido, se ordenó que el Ingeniero Director y el Intendente del camino se pusiesen de acuerdo para proponer los medios que considerasen más adecuados a tal propósito.

Con tal motivo, Pedro de Ara, Ingeniero director de las obras, en carta al conde de Aranda de fecha 22 de mayo 1.773, manifestaba la mala disposición de los Alcaldes no sólo en lo tocante a gastar dinero, sino también en lo referente a ordenar a los vecinos que hiciesen lo necesario para plantar o conservar los plantíos¹⁹⁹; lo que no es de extrañar, habida cuenta de la carga que les suponía. Por ello, proponía Ara que el gobierno dictase una Orden Circular que permitiese tomar los árboles donde se encontrasen, "sin distinción de personas ni estados, procurando que no se cometa ningún exceso, y haciendo dar un paseito a Madrid a los Alcaldes morosos y a los dueños de las Arboledas que no obedezcan la Orden..." y, así, circular a circular, resolución tras resolución, se iba parcheando aquí y allá a medida que se hacía necesario. Este es tan

¹⁹⁹AGS, SSH, 909.

sólo un ejemplo de la especificidad con que, al menos en materia de conservación de montes, se legislaba en los siglos pasados, pues existe un buen número de disposiciones con tal carácter²⁰⁰. De hecho, podemos decir que, prácticamente, hay una inserta en cada norma de conservación de caminos.

Por último, sólo nos queda incidir en la idea de que, aparte de todos los problemas señalados, no era infrecuente encontrar otro derivado del binomio talas-expropiaciones, dado que ambas cosas iban, la mayor parte de las veces, unidas. Así, uno de los principales puntos de fricción entre ingenieros -o, si se prefiere, Administración en general- y lugareños, lo constituía no tanto la conservación de montes y plantíos como la indemnización derivada de las cortas de árboles. En ese sentido, puede decirse que son innumerables las quejas en todas las obras de caminos, y muy especialmente en el de Galicia, como más adelante veremos.

Respecto de ello, podemos adelantar que, desde siempre, bien estuviera preceptuado por la costumbre, bien previsto en la propia norma, existió la necesidad de indemnizar a los propietarios de los terrenos en que se cortaban árboles y, así como vimos que desde el más antiguo Derecho Romano se reconocía la obligación de indemnizar a los particulares por los terrenos que se les ocupasen en la construcción de

²⁰⁰Tal es el caso de la Ordenanza de 27 de diciembre de 1.749, dada para el camino de Guadarrama (AGS, SG, 3520), en la que se fijaban penas de multa y presidio para quienes cortaren o arrancaren los árboles puestos "para hermohear el camino".

obras públicas, también existía idéntica obligación compensatoria cuando de cortar árboles se trataba.

Por poner un ejemplo, en su tantas veces citada "Política para Corregidores", Castillo de Bovadilla recogía la idea de que, si bien era lícito tomar maderas y materiales a sus dueños contra su voluntad, existía la obligación de pagárselas; obligación que *continuó recogiendo la normativa posterior, como ya hemos visto hizo la Ordenanza de Montes de Marina, y que se siguió con Carlos III y Carlos IV.* El problema volvía a ser, nuevamente, el cuánto y, sobre todo, el cuándo de la indemnización, como en una expropiación cualquiera.

CAPÍTULO 6

EL INGENIERO CARLOS LEMAUR

6. EL INGENIERO CARLOS LEMAUR

Poco es lo que sabemos de Carlos Lemaure antes de su llegada a España, aparte de su lugar de nacimiento y lo que él mismo cuenta en su *curriculum*, en el que poco aclara lo relativo a su formación académica y profesional. Incluso su segundo apellido, Burriel, ha sido conocido a través de una referencia hallada en un expediente matrimonial que ni siquiera es el suyo, sino el de su hijo homónimo¹, Carlos de Lemaure Lamuraire (o Lamurere, como aparece en otros documentos)².

¹Este expediente, que se encuentra en el Archivo General Militar de Segovia, leg. 260, aparece en el catálogo como perteneciente a Carlos Lemaure padre (por la fecha de matrimonio únicamente podía tratarse de él); pero, una vez consultado, vemos que únicamente incluye la solicitud del certificado de matrimonio de Carlos Lemaure, hijo, realizada por un nieto de éste.

Con todo, pese a la nacionalidad francesa de Lemaure padre, conviene destacar el origen español del apellido Burriel; concretamente, uno de los primeros historiadores del Derecho españoles es el Padre Burriel. No obstante, tal vez el caso de Lemaure sea un caso más de proceso de españolización de un apellido extranjero.

²A lo largo del presente trabajo se han encontrado reiteradas confusiones en los archivos consultados, debidas a la similitud en los nombres. Es el caso de los tres Croix: Maximiliano, Francisco y Carlos Francisco. Lo mismo ocurre con Carlos Lemaure y su hijo de igual nombre. Por ello no es infrecuente encontrar en los distintos archivos históricos, citas erróneas, atribuyéndose a uno lo que pertenece a otro, y viceversa. En el caso concreto de los Croix, confundiendo a Francisco y a Carlos Francisco en una sola persona, siendo así que eran tío y sobrino, error éste provocado por el equipo liderado por el Coronel Aparici, encargado en el siglo XIX de expurgar el Archivo General de Simancas, al objeto de hacer una colección de expedientes de ingenieros militares, colección que lleva su nombre.

Otras veces el error se produce por una cuestión de grafía, al no quedar claras ni las firmas de los interesados ni las referencias a ellos hechas, como es el caso del ingeniero José Crane o Crame.

6.1. Llegada a España

Lemaur llegó a España en el año 1.750, de la mano del Marqués de la Ensenada³, hecho al que el propio ingeniero aludía en su curriculum⁴, cuando, al justificar las causas por las que no había ascendido pese a su antigüedad en el Cuerpo, culpaba a Juan Martín Cermeño de impedirselo, pues creía no ser del agrado de éste dado que había entrado en el Cuerpo "por un conducto superior al suyo", en clara referencia al mencionado Ensenada.

Poco conocemos de su trabajo en Francia; según palabras del propio Lemaur, cursó estudios en París "con distinción", y fue hecho ingeniero del ejército francés en el año 1.744, llegando a España, finalmente, siendo Embajador plenipotenciario de Fernando VI en aquel país, el teniente general Francisco Pignatelli⁵. En el documento anterior, Lemaur hacía una ferviente autoapología de sus méritos, que resultó fuertemente contestada por el Comandante General de Galicia el cual, en carta de julio de 1.772, dirigida al propio Lemaur, le recordaba lo díscolo de su comportamiento en todas las comisiones en que había tomado parte. Concretamente, le acusaba Cermeño de haber causado "no sólo continuas disensiones que atrasaron el bien del

³En el expediente matrimonial citado, muy lacónicamente, se dice: "Carlos de Lemaury Burriel, Capitán de Ingenieros francés que vino a España en la época del Marqués de la Ensenada y llegó a Brigadier"(AGM, leg. 260).

⁴AGS. GM. 3076.

⁵AGS. GM. 3076. Sin embargo, Juan Martín Cermeño atribuye dicha gestión a D. Antonio de Ulloa. Lo más probable, como dice Sánchez Lázaro (op.cit., pág. 37) es que ambos personajes interviniesen en la llegada a España de Lemaury.

servicio", sino de haber producido "sentimientos a sus superiores a quienes no supo obedecer como debía"⁶.

El mismo Cermeño, en carta al Marqués de Ricla de 22 de abril de 1.772, se cuestionaba, incluso, el carácter de oficial que pudiera haber tenido Lemaur en Francia, señalando que únicamente había probado que estuvo con los ingenieros geógrafos en Flandes. Esta afirmación, en palabras de Sánchez Lázaro, constituye una "insinuación malintencionada, invalidada por la formación técnica que sus obras demuestran"⁷; pero, en todo caso, una grave acusación en la época en que fue hecha.

Continuaba Lemaur diciendo que el jefe de escuadra, Antonio de Ulloa⁸, le propuso al Marqués de Ricla para Capitán e ingeniero ordinario, constituyendo su primer empleo la elaboración del mapa del reino de Murcia. Esta comisión se saldó con disturbios entre los subalternos y el posterior despido del ingeniero Manuel de Navacerrada, todo lo cual, según Juan Martín Cermeño tuvo su origen en la conducta de Lemaur, aunque no especifica en qué consistió exactamente. En todo caso, esto ocurría en el año 1.750, lo cual prueba que fue el levantamiento de dicho plano la primera comisión que Lemaur obtuvo en España.

⁶AGS. GM. 3076.

⁷Sánchez Lázaro, Teresa. op. cit., pág. 38.

⁸Antonio de Ulloa, famoso marino, fue junto con el ya citado Bernardo Ward y otros ilustres personajes, comisionado por los monarcas españoles para viajar por Europa y tomar buena nota de los adelantos técnicos que otros países experimentaban, al objeto de introducirlos en España.

Probablemente, ni sería tan ejemplar como él mismo decía, ni tan malo como afirmaba Cermeño pues, de otro modo, no se comprendería el interés demostrado por las autoridades para traerle a España. De hecho, una de las condiciones que puso Lemaure para dar su aprobación fue que se le liquidaran todas las deudas que tenía contraídas en Francia, a lo que se accedió sin contrapartida.

Con todo, podemos señalar como principales datos biográficos del ingeniero Carlos Lemaure los siguientes: nació en Montmirel (Champagne, Francia)⁹, e ingresó en el ejército francés en 1.740 y en el español en 1.750. De este dato deduce Sánchez Lázaro que debía de tener unos 30 ó 32 años cuando llegó a España, ya que según H. Capel¹⁰, la edad media de acceso al grado de capitán, en la clase de ingeniero ordinario con que entró Lemaure, era esa. Por tanto, Lemaure debió de nacer en torno a 1.720, aunque este dato no figura en ninguna de las fuentes consultadas.

Ya en España, contrajo matrimonio con Juana de Lamurere o Lamuraire, catalana, si bien en la partida de nacimiento de su hijo Carlos¹¹, se dice que ambos progenitores eran vecinos de Francia, confusión inducida, probablemente, por el indudable origen francés de sus apellidos. De dicho matrimonio nacieron seis hijos,

⁹Los datos para elaborar esta breve biografía han sido tomados de la tesis de Teresa Sánchez Lázaro "La obra de Carlos Lemaure en España: el canal de Guadarrama", Universidad Complutense, Facultad de Geografía e Historia, Madrid, 1.991, y del libro de Horacio Capel et al.: "Los ingenieros militares en España en el siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial", Universidad de Barcelona, Barcelona, 1.983; así como del AGS. GM. 3076, ya citado, "Relación de los servicios y méritos del Teniente General de Ingenieros D. Carlos Le-Maur".

¹⁰Capel, Horacio. "De Palas a Minerva", pág. 287.

¹¹AGM. 577.

de los cuales los cuatro varones se dedicaron a la ingeniería, todos con escaso éxito, a excepción, quizá, del mayor, el ya citado Carlos.

Siguiendo con la relación de fechas y hechos que aparecen en la obra de H. Capel, en 1.754 Lemaur redactó una "Relación histórica del proyecto de Canales de Castilla y de la ejecución del de Campos hasta hoy"; tres años después se desplazó a Galicia para trabajar en sus puertos y dotarlos de mejores defensas. Pero antes de ello, hablaremos de la comisión desempeñada por Lemaur en la importante obra del canal de Castilla.

6.2. Actividades como ingeniero. Primeras obras

A continuación expondremos las obras de ingeniería que Carlos Lemaur ejecutó en España nada más llegar al país; obras que, por su importancia y complejidad, no sólo ayudarán a comprender mejor la personalidad y méritos de este ingeniero, sino que constituyen la mejor prueba de su indudable maestría y, consecuentemente, contribuyen a aclarar, en cierta medida, las razones de la controversia que su persona despertaba entre superiores y colaboradores.

• El canal de Castilla

La historia del canal de Castilla se remonta a las Cortes de Valladolid del año 1.548, en las que se pidió al emperador Carlos I la apertura de canales de riego en dicha región¹². Las dificultades técnicas y económicas obligaron a desistir del proyecto, que no resurgirá hasta mediados del siglo XVIII, durante los reinados de Fernando VI y Carlos III.

La idea originaria era construir un canal de navegación que permitiese poner en contacto "el gran centro productor que era Castilla con el puerto de Santander, lo que supondría la posibilidad de tráfico comercial con las colonias de Ultramar"¹³; todo ello muy en la línea que tanto Bernardo Ward en su "Proyecto económico", como Jovellanos en el informe presentado ante la Sociedad Económica en 1.783, defendían como forma de salir del atraso general de España.

Siguiendo con la intervención de Lemaur, mientras éste se encontraba trabajando en el canal de Castilla -también conocido como canal de Campos-surgieron los primeros enfrentamientos con sus superiores; enfrentamientos que, de entonces en adelante, fueron constantes. En efecto, si bien en un primer momento las relaciones entre Ulloa y Lemaur fueron excelentes, se fueron degradando poco a poco,

¹²Catálogo de treinta canales españoles anteriores a 1.900. J.A. Fernández Ordóñez y otros, MOPU, 1.986, pág. 167.

¹³Fernández Ordóñez, op.cit., pág. 168.

alcanzando la ruptura cuando en la Instrucción redactada por aquél, aprobada el 25 de agosto de 1.753, relativa a "lo que el ingeniero ordinario don Carlos Lemaury deberá practicar en la ejecución del Canal de Campos", se especificaba con toda claridad, a lo largo de sus seis últimos capítulos, las obligaciones y responsabilidades del ingeniero, dejando fuera de toda duda que Lemaury, como todos los demás, estaban subordinados a Antonio de Ulloa, a cuyo cargo quedaba "la Dirección e Inspección total de los canales de Castilla"¹⁴.

Esta subordinación no debió gustar nada a Lemar, pues a partir de entonces, una vez aclarado que las labores de Ulloa no se limitaban a vigilar las obras y a informar al ministro (Ensenada), las divergencias entre el marino y el ingeniero fueron continuas. Esto entorpeció la marcha de los trabajos considerablemente, y alcanzó su punto álgido cuando, en noviembre de 1.753, a su regreso de un breve viaje a París, Ulloa comprobó que Lemaury no había seguido sus intrucciones de dar al canal "un trazado lo más rectilíneo posible" en su último tramo, lo cual hizo que Ulloa obligase a Lemaury a realizar un nuevo proyecto de trazado, cosa que hizo, pero a regañadientes.

A principios de mayo de 1.754, Ulloa volvió a inspeccionar el estado de las obras, poniéndose de manifiesto entonces, en opinión de Lemaury, su incompetencia en los proyectos hidráulicos. Ciertamente o no, el hecho es que Ulloa asumió la dirección

¹⁴Helguera Quijada, Juan y otros. "El canal de Castilla", Junta de Castilla y León, 1.988, pág. 35.

de las obras, marginando a Lemaur en la toma de decisiones; si bien a tal marginación contribuyó, en buena medida, el hecho de que Lemaur se encontraba enfermo y no podía seguir de cerca los trabajos. En cualquier caso, en julio de ese mismo año, se produjo la caída del Marqués de la Ensenada, lo que supuso la retirada a Ulloa del apoyo incondicional de que venía disfrutando, de manera que, finalmente, renunció a su cargo en diciembre, no tardando en seguirle Lemaur, que fue cesado en febrero de 1.755, apenas dos meses después¹⁵.

En definitiva, la narración de cuanto antecede obedece a la intención expuesta de poner de manifiesto el carácter conflictivo del ingeniero Carlos Lemaur, sobre todo si se tiene en cuenta que fue Ulloa quien había insistido en traerle a España. Este caso, además, no fue el único de un benefactor de Lemaur que después tuviera que arrepentirse de haberle apoyado, lo que parece indicar que su carácter dejaba mucho que desear y, a no dudarlo, fue el origen de buena parte de sus desdichas.

Siguiendo el orden cronológico, de las obras del canal de Campos pasó a las del puerto de Corcubión (año 1.755), y en 1.757 fue a Galicia, para "reparar" sus puertos y dotarlos de mejores defensas. En 1.758 es llamado a la Corte a fin de formar

¹⁵En opinión de Lemaur, Ulloa no fue en absoluto ajeno a la decisión de cesarle (AGS. SSM. 3076). Al final, Ulloa fue sustituido por Juan de Miranda y Oquendo, hasta entonces juez privativo del Canal de Campos en cuestión de expropiación de tierras, adoptando el título de Superintendente general de los Canales de Castilla; a Lemaur le sustituyó el capitán Silvestre Abarca, con el grado de ingeniero jefe (Helguera Quijada, op. cit., pág. 48).

parte de la recién creada -23 de octubre de 1.756- Sociedad de Matemáticas, de la que era entonces Director Pedro Lucuze¹⁶.

• Otras obras destacadas de ingeniería

Tras su intervención en las obras del camino de Galicia, Lemaur trabajó en dos importantes proyectos de ingeniería: el puerto de Despeñaperros y el canal del Guadarrama. Al exponer la ejecución de ambas obras, nuestra intención no es otra que poner de manifiesto los principales trabajos que Carlos Lemaur ejecutó en España, al objeto de comprender, cuando pasemos a hablar de ello, el hecho de que si fue capaz de desarrollar los mismos, era imposible que cometiera la cantidad de errores técnicos que se le atribuyeron.

El Puerto del Rey o Puerto de Despeñaperros

Tras la solicitud de intervención en las nuevas poblaciones, por Real Orden de 12 de octubre de 1.774, Miguel de Muzquiz comunicó a Lemaur que el rey había resuelto que pasase a las nuevas poblaciones de Sierra Morena, para formar los planos de las obras de riego y, en general, todas aquellas que conviniesen en dichas colonias. No obstante, el conde de Ricla se opuso a tal nombramiento, argumentando que el

¹⁶SHM. Col. Aparici, rollo 15.

Cuerpo de ingenieros tenía sujetos tan a propósito o más que Lemaur para encargarse de la comisión, si bien acabó prevaleciendo el criterio real¹⁷.

Lemaur fue nombrado director de las obras el 4 de septiembre de 1.777, y en un informe técnico presentado pocos días después, reiteró el proyecto ya expuesto en el año 1.766: construcción de una carretera entre Valdepeñas y Andújar y un canal para navegar el Guadalquivir, desde el embalse del Rumblar hasta Sevilla¹⁸. Finalmente, aunque no llegó a realizarse ningún canal, sí que intervino decisivamente en las obras del Puerto del Rey -más conocido como Puerto de Despeñaperros-¹⁹, con excelentes resultados; sobre todo en cuanto a la rapidez en la ejecución del proyecto, lo cual, en palabras de Jurado Sánchez es buena prueba de cómo "se agilizan los trámites y se utilizan los mejores recursos humanos y materiales cuando los intereses del Estado y los económicos están en juego"²⁰. Se refiere, claro está, al profundo interés que Carlos III tenía en su proyecto de nuevas poblaciones en Andalucía, con las que conseguiría dos objetivos simultáneamente: acabar con el bandolerismo, por un lado, y favorecer el comercio, por otro²¹.

¹⁷AHN. Consejos. leg. 761.

¹⁸Jurado Sánchez, José, "Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1.750-1808)", Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba, 1.988, pág. 61.

¹⁹AHN, Consejos. leg. 761.

²⁰Jurado Sánchez, José. op. cit., pág. 62. Comenta también este autor la calidad incontestable con que se abrió Despeñaperros.

²¹Como dice Santos Madrazo ("El sistema de transportes en España", Turner, 1.984), el bandolerismo, lejos de ser únicamente un problema económico y social, lo era antropológico, de manera que el sistema de "re población itinerante", a través de las Nuevas Poblaciones en Sierra Morena y Andalucía, fue "un experimento en la lucha contra el bandolerismo, llevado a cabo no por medios represivos sino con medidas positivas". Lo paradójico fue que, al requerir el bandolerismo unas rutas comerciales y una relativa intensidad del tráfico, la apertura del puerto de Despeñaperros no podía sino facilitarle las cosas (Madrazo, op. cit., pág. 577 y ss.) Dicha apertura, pues, vino a significar, según Madrazo, un mayor número

Con todo, el mayor elogio a este trabajo proviene de Agustín de Betancourt el cual, en su ya citada "Noticia ...", cita como honrosa excepción al desastroso aspecto general que presentaban las carreteras españolas en la época, el camino de Andalucía.

El canal del Guadarrama

En 1.785 presentó Lemaur su proyecto para la construcción de un canal navegable desde el río Guadarrama al Océano, falleciendo en Madrid en ese mismo año, concretamente el 25 de noviembre de 1.785²², apenas unos días después de haber firmado la "Relación histórica del proyecto de un canal navegable desde el río Guadarrama al Oceano, pasando por Madrid, Aranjuez y atravesando la Mancha y Sierra Morena, con la exposición del orden y método de ejecución para asegurar el éxito, y la más pronta utilidad de tan grande obra".

La obra de este canal iba a ser financiada y supervisada por el Banco Nacional de San Carlos, que se acababa de crear, concretamente en el año 1.782, y estaba dirigido por Francisco Cabarrús²³. Su función sería, en principio, facilitar el transporte de piedra desde la sierra de Guadarrama hasta Madrid, donde se destinaría

de asaltos, pero también un aumento proporcional de la seguridad.

²²La partida de defunción se encuentra, como ocurre con otras referencias, en el expediente militar de su hijo homónimo (AGM, 577). En dicha partida, expedida en la Parroquia de San Martín de Madrid, al folio 144, se dice que Carlos de Lemaur murió sin testar y sin haber recibido los sacramentos, el 25 de noviembre de 1.785, que fue enterrado en secreto con licencia del vicario, y que dejó seis hijos: Carlos, Manuel, Félix, Francisco, Isidra y Antonia. Su mujer falleció dos años después, el 7 de abril de 1.787, también sin testar, constando, igualmente, su partida de defunción en el expediente de su hijo.

²³En el año 1.782, Francisco de Cabarrús ofrecía su plan para la creación del Banco Nacional de San Carlos, como modelo para salir del atraso: banco que estaría "bajo el patrocinio y advocación de D. Carlos" (AHN, Estado, 3.000).

a las diversas obras que Carlos III estaba ejecutando en la capital²⁴. En este proyecto Lemaur trabajó con sus cuatro hijos²⁵, resultando ser un rotundo fracaso, pues tras una larga serie de vicisitudes -que culminaron con la muerte de Carlos III a finales de 1.788, y la paralización de las obras por falta del apoyo principal a las mismas- la presa que habría de alimentar al canal, se hundió estrepitosamente el 14 de mayo de 1.799, tras una fuerte tormenta. Según Sánchez Lázaro el hundimiento no fue debido a Lemaur, cuya intervención se había limitado al levantamiento de los planos, pues falleció poco después, sino a la falta de pericia de sus hijos, que quedaron al cargo de las obras²⁶.

El informe Gaver

Con todo, el informe del ingeniero Fernando de Gaver²⁷, de fecha 8 de junio de 1.799, dejaba claro que las obras concluidas -concretamente 37 acueductos- estaban hechas con solidez, y alababa también la excavación del canal, considerándola

²⁴Fernández Ordóñez, J.A., et al., op. cit., pág. 204. Este mismo autor, en otra obra, "Catálogo de noventa presas y Azudes Españoles anteriores a 1.900", Biblioteca CEHOPU, 1.984, pág. 367, insiste en la errónea idea de que Carlos Lemaur presentó el proyecto de la presa de El Gasco, parte fundamental del ambicioso proyecto que suponía el canal del Guadarrama, cuatro meses más tarde de que le fuera encargado, es decir, "en enero de 1.786", cuando la realidad es que Lemaur falleció en noviembre de 1.785, con lo que difícilmente pudo presentar el proyecto.

²⁵Sobre la viabilidad del proyecto, así como todas las vicisitudes de su elaboración, se puede consultar la obra de Teresa Sánchez Lázaro citada ("La obra de Carlos Lemaur en España: el canal de Guadarrama")

²⁶Sánchez Lázaro, Teresa, op. cit., pág. 210 y ss. Asimismo, Ferrer del Río ("Historia del reinado de Carlos III", Ed. facsímil de la de 1.803, Consejería de Cultura de la Comunidad de Madrid, 1.988", tomo IV, cap. III, dice (pág. 101), ensalzando las obras hidráulicas construidas por Carlos III, refiriéndose concretamente al canal de Guadarrama: "y para salir al mismo mar (Océano Atlántico) por el Tajo, el Guadiana y el Guadalquivir desde Guadarrama, ya había levantado los planos el ingeniero D. Carlos Le-Maur cuando le sobrevino la muerte", con lo cual abunda en la idea de que el trabajo de Le-Maur se limitó a los planos, y no intervino en la construcción de la presa.

²⁷AMG, Segovia, 577.

adecuada a los desniveles que se relacionaban. No obstante, nada decía Gaver acerca de la seguridad de su fondo, pues alegaba que no podía saberse mientras las aguas no se echasen encima.

En cuanto a las obras de construcción de la presa, conocida como presa del Gasco, cuya finalidad era contener y elevar las aguas del río Guadarrama hasta una altura de 330 pies, consideraba Gaver que el problema no fue el hundimiento, sino el desprendimiento de un paramento del muro de sostenimiento, que correspondía a la parte inferior de la corriente del río. Por tanto, el desprendimiento había sido, en su opinión, consecuencia forzosa de su mala construcción "y efecto natural de su propio peso".

En todo caso, Gaver desaconsejaba que se reiniciasen las obras, previo arreglo de lo dañado, por el elevado costo que ello supondría. Entendía este ingeniero que supondría "menor daño y menos dispendios, cerrando los ojos y olvidando lo gastado, supuestas las utilidades de la empresa, proceder a nueva fabrica con la solidez y firmeza que se requiere..."; lo cual, de paso, es una clara indicación de que el proyecto, por descabellado que en principio pudiera parecer, era perfectamente factible.

Según Gaver, si la elevación de la presa en el momento del desastre únicamente había alcanzado las dos terceras partes de lo proyectado, el descalabro que podría ocasionarse si se ejecutase en toda su altura, sería mucho mayor. En nuestra

opinión, el citado informe, en conjunto, daba a entender que la verdadera razón del hundimiento fue que, por ahorrar costos, se hicieron mezclas de materiales que resultaban poco resistentes. Gaver lo describía así:

"Los intermedios o cajones se han mazizado²⁸ con mampostería de piedra y barro creyendo que de este conjunto resultaría un sólido total unido y bien trabado...capaz no solo de impedir las filtraciones, sino de resistir a el enorme peso del agua que ha de contener, y también al suyo propio, bajo este concepto y con la mira de minorar el gran costo de esta fábrica no dieron sus directores a los dos muros exteriores toda la vase que era necesaria para que sobre ella cargase enteramente el sólido total que los compone..."

La cuestión era, entonces, si el presupuesto destinado a la obra resultaba o no suficiente. En todo caso, ya vimos en el capítulo precedente que, por lo general, casi siempre se escatimaba al máximo en cuanto a la calidad de los materiales, normalmente por parte de los asentistas.

En definitiva, por muy factible que el proyecto fuera, lo cierto es que devino inviable en la práctica; pero justo es reconocer que Lemaury intervino tan solo en el

²⁸Quiere decir "macizar", es decir, rellenar un hueco con material bien unido y apretado. Es el sistema de construcción a tapial con encofrado.

levantamiento de los planos, y no en la ejecución de las obras²⁹, con lo que no fue responsable de su fracaso. Con todo, el exhaustivo estudio de Sánchez Lázaro sobre el canal de Guadarrama, concluye con las siguientes palabras:

"Resulta, no obstante, evidente que la desmesurada longitud del canal y la multitud de obras de fábrica necesarias constituyen obstáculos casi insalvables para su construcción, por su elevado coste y largo tiempo de ejecución... Era un proyecto difícil, pero factible. Si la nivelación era acertada y el agua disponible suficiente, el canal era viable, al menos teóricamente. A la hora de la construcción, en una obra como la que nos ocupa (771 km. de desarrollo, cruzando dos divisorias) lo más probable era que surgiesen multitud de dificultades. Y así lo hizo constar Carlos Lemaure en la memoria que redactó"³⁰.

Sin embargo, contra esta opinión, podemos citar la opuesta, representada por el ingeniero Fernando de Terán, para quien el caso del canal del Guadarrama no fue sino el "testimonio del lado disparatado de nuestro período ilustrado, a cuyos

²⁹Por eso, no tiene sentido y es, fundamentalmente, injusto, que en obras como el "Catálogo de Presas", de Alonso González y Rodríguez, se acuse a Lemaure de ser un desastre "construyendo y proyectando presas", cuando lo cierto es que cuando se construyó la presa Lemaure llevaba algunos años muerto, como ya hemos dicho antes. Y, en cuanto al proyecto, estudios contemporáneos y posteriores han puesto de manifiesto que no era, en absoluto, inviable.

³⁰Sánchez Lázaro, op. cit., pág. 286.

despropósitos arbitristas bien podría aplicarse el título del famoso grabado de Goya sobre el sueño de la razón³¹.

6.3. Otras actividades científicas y profesionales al margen de la ingeniería

Aunque Carlos Lemaur es conocido por sus obras de ingeniería sobre todo, su polifacética personalidad, muy en la línea de los ilustrados del XVIII -si bien más expresiva de una curiosidad e inquietud típicamente renacentistas- nos muestra a un personaje que al tiempo que construía obras públicas, dedicaba su tiempo al estudio de otras materias, como la Astronomía, las Matemáticas o, incluso, la Arqueología.

• La Sociedad de Matemáticas

En este destino, Lemaur también protagonizó, como parecía ya ser su sino, una serie de controversias que culminaron con el cierre de la Sociedad. Según Juan Martín Cermeño, fue el mismo Lemaur quien, con su insubordinada conducta, terminó con la Sociedad; afirmación que nos parece demasiado exagerada, ya que resulta poco plausible que un solo hombre pudiera acabar con toda una Sociedad de las características de la que vamos a tratar a continuación.

³¹VV.AA., "Carlos III y la Ilustración". Ministerio de Cultura, 1.988. Cita tomada del capítulo escrito por el ingeniero de presas, Fernando de Terán, Tomo I, pág. 179.

Por otro lado, conviene señalar aquí que este mismo ingeniero, Terán, atribuye a Lemaur una intervención en el camino de Guadarrama que no tuvo, entre otras cosas porque en las fechas de que habla Terán (1.749) Lemaur aún estaba en Francia. En este sentido, parece que sigue el error de Betancourt, quien en su obra "Memoria sobre los medios de facilitar el comercio interior", escrita en el año 1.791 (Sánchez Lázaro, op. cit., 283), también señala a Lemaur como ingeniero destinado en dicho camino.

No podemos olvidar que estamos en la época en que empezaban a despuntar las que fueron posteriormente famosas Sociedades de Amigos del País. Así, en la localidad guipuzcuana de Azcoitia en el año 1.748, un grupo de nobles y burgueses vasconavarros fundaron la Sociedad Vascongada de Amigos del País, origen de lo que más tarde serían las Sociedades Económicas de Amigos del País. El objetivo de esta Sociedad era estimular la economía de la nación, quedando organizada en cuatro secciones: Agricultura y Economía Rústica, Ciencias y Artes Útiles, Industria y Comercio, e Historia y Buenas Letras. De marcada influencia francesa, pretendían sobre todo extender la cultura por el país y desarraigar la idea de que el trabajo era algo deshonesto y vil; esfuerzo que, tras una importante campaña informativa y el correspondiente expediente del Consejo de Estado, culminó con la Real Cédula de 18 de marzo de 1.783³².

Aunque surgieron a imitación del modelo francés, las sociedades que marcaron la pauta fueron la Honourable Society of Improvers of the Knowledge of Agriculture, en Escocia, y la Dublin Society for Improvement of Husbandry, Agriculture and Other Useful Arts, ambas del año 1.731. Precisamente la de Dublín era la propuesta por Bernardo Ward en su "Proyecto económico" como modelo para España. Más tarde se crearon la de Zurich (1.757), la Academia dei Georgofili de Florencia (1.754), y la Société de Bretaña (1.756)³³.

³²Palacio Atard, 1.964, pág. 56.

³³Perdices Blas, L., "Olavide el Ilustrado", pág. 321.

La Sociedad de Amigos del País fue muy favorecida por Fernando VI, lo cual propició su extensión por el resto de España³⁴. Así, además de la citada, comienzan su andadura la Real Academia de Agricultura del Reino de Galicia y la Real Academia de Agricultura de Lérida. A partir de 1.774, gracias a las propuestas e impulsos de Campomanes, se crearon gran número de Sociedades Económicas, cuyos objetivos iban "desde asesorar al gobierno hasta promover la educación de la nobleza, el amor al Rey y a la patria, conocer el estado de las provincias, su población, el número de vagos y mendigos y, especialmente, dedicarse a fomentar las actividades económicas del país"³⁵.

Precisamente, en una de estas sociedades, concretamente la Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, el nombre de Lemaur aparece en la lista de los primeros miembros³⁶, compartiendo el honor de figurar en la misma junto con personajes de la talla de Campomanes, promotor de la idea, o Pablo de Olavide, admitido en diciembre de 1.775³⁷.

En definitiva, todo lo antedicho permite asegurar que un proyecto de la envergadura de la Sociedad Matemática, animada por los mismos fines de progreso

³⁴"Crónica de España". Plaza y Janés, 1.988. pág. 545.

³⁵Perdices Blas, L. op. cit., pág. 323.

³⁶Memorias de la Real Sociedad Económica matritense de Amigos del País, catálogo de referencia, año 1 780, AHN. Allí figura que Lemaur ingresó el 24 de diciembre de 1.776, siendo coronel de los Reales Ejércitos e ingeniero jefe.

³⁷Perdices Blas, L., op. cit., pág. 325.

que las mencionadas, difícilmente podía ser destruido por obra y gracia de una sola persona, por muy mal carácter que ésta tuviera.

En cuanto a la importancia que tenía la Sociedad, ya vimos más atrás, al tratar del régimen de enseñanza de los ingenieros militares, el papel que jugó el estudio de las Matemáticas en su formación, así como la inclusión en sus estudios hacia el año 1.583, y más ampliamente en 1.696, a través de la Cátedra de Matemáticas y fortificaciones de Madrid, con sus derivaciones. La Sociedad tendía a "integrar en Madrid la alta investigación científica y la docencia", muy en la línea, como se ve, de las Sociedades Económicas creadas por los *caballeritos de Azcoitia*. A ella fueron traídos el ya citado Pedro Lucuce, que era director de la Academia de Barcelona, para dirigirla, cuatro ingenieros y cuatro artilleros. De esos cuatro ingenieros, uno, y a lo que parece, el más polémico, fue Carlos Lemaury³⁸.

En cuanto a las causas de su corta existencia -apenas cuatro años- habría que buscarlas no en oscuras maniobras de Lemaury, sino en la tensión existente entre Cuerpos tan dispares en el fondo, por más que su origen fuera el mismo, como eran Artillería e Ingenieros; a lo que habría que añadir el grave déficit de la Hacienda Pública española de finales de los años cincuenta, hecho que se tendría en cuenta a la hora de financiar nuevos proyectos.

³⁸H. Capel, op. cit., pág. 179.

Por tanto, cuando Cermeño, en carta al Marqués de Ricla, fechada el 22 de abril de 1.772³⁹, escribe que "su nula subordinación- se refiere a Lemaur- al Mariscal de Campo, Pedro Lucuce, director de la Sociedad Matemática, provocó las discordias entre la Sociedad y Maximiliano de la Croix, Comandante General del Cuerpo de Ingenieros", acabando todo ello con "la anulación de tan útil establecimiento", no podemos sino pensar que exagera, movido, sin duda, por la escasa simpatía que le inspiraba Lemaur.

Con todo, es completamente cierto que Maximiliano de la Croix, al contrario que sus homónimos Francisco y Carlos Francisco, fue desde siempre un ferviente partidario de Lemaur, de lo que cabe deducir que, presumiblemente, el hecho de defenderle le ocasionara más de un problema⁴⁰. Teniendo en cuenta, además, que se suprimieron al mismo tiempo todas las Academias Militares y Sociedades científicas, manteniéndose tan solo las de Barcelona y Cádiz, resulta evidente que no fue Lemaur ni el origen ni la causa principal de la desaparición de la Sociedad de Matemáticas⁴¹.

³⁹AGS, GM, 3076.

⁴⁰Que fue firme defensor de Lemaur lo demuestran las cartas de apoyo que le remitió en algunas ocasiones, como la de 14 de abril 1.767 (AGS.SSH, 915), en la que aplaude literalmente las disposiciones tomadas en las obras por el ingeniero. Igualmente, en febrero de 1.767, apenas dos meses antes de su fallecimiento, escribió a Muzquiz dudando de que Lemaur no hubiese arreglado su conducta "a las más rígidas observancias del Real servicio" (AGS, SSH, 915).

⁴¹Capel, op. cit., pág. 182.

Por otra parte, y siempre según Lemaur, Cermeño siempre se opuso a su ascenso no sólo porque no soportaba que hubiera entrado en el Cuerpo por un conducto superior al suyo, como ya dijimos, sino también porque no le gustaba su origen francés. No obstante, si bien parece claro que, efectivamente, Lemaur no gozó nunca de las simpatías de Cermeño, creemos un tanto exagerada ésta afirmación si tenemos en cuenta que, la mayoría de los ingenieros con que contaba el Cuerpo eran franceses y, de hecho, según un informe elaborado por el propio Cermeño para Fernando VI, la mitad de los ingenieros ordinarios con que contaba el Cuerpo eran extranjeros (SHM, Col. Aparici, 3072).

Con todo, justo es decir, que por sí y a través de otros, Cermeño (primero el padre, Juan, y después también el hijo de éste, Pedro), hizo todo lo que pudo para evitar no solo cualquier posible ascenso de Lemaur, sino incluso para lograr su separación del Cuerpo, por entender que su genio no era "en modo alguno adicto para las funciones de la carrera de Ingenieros" (AGS, GM, 3076); y, lo cierto es que en ese mismo criterio parecen coincidir prácticamente todos cuantos trataron a Lemaur.

• Escritos científicos

Como escritor, Lemaur cuenta con dos importantes obras: el "Tratado de Dinámica", que escribió para la Sociedad Matemática, y el "Discurso sobre la Astronomía o introducción al conocimiento de los fenómenos astronómicos, sus leyes, su causa, y su aplicación a los usos de la vida civil", impresa en 1.762⁴². También tradujo del francés la "Historia de las Matemáticas", de Montucla, en el año 1.759 e, igualmente, imprimió unos "Elementos de Matemáticas puras. Artimética universal, geometría elemental y trigonometría", en fecha que se ignora, si bien todo parece indicar que estaba lista en el año 1.762, aunque no vio la luz hasta 1.778⁴³.

Mientras estuvo destinado en el Camino Real de Galicia presentó, en marzo de 1.765, un "Examen de los carros actualmente en uso en Galicia", ante la Sociedad gallega de agricultura. Se trataba, como señala Sánchez Lázaro, de una "curiosa aplicación de sus conocimientos de mecánica al estudio del carro rural gallego"⁴⁴.

En relación con el tema de los ascensos, hay que decir que hasta el 9 de mayo de 1.775, Lemaur no fue nombrado ingeniero en jefe con el grado de coronel. Ello significa que estuvo como ingeniero en segunda, con el grado de teniente coronel, aproximadamente quince años, cuando lo normal, según H.Capel, oscilaba entre 7, en la carrera tipo, y 12 años como máximo (Capel, op. cit., pág. 283).

⁴²SHM, ML, Col. J.A. Portugués. Según la doctora Sánchez Lázaro, el "Discurso sobre Astronomía" es una obra probablemente inédita. Sin embargo, Antonio Ferrer del Río, en su obra "Carlos III en España". Ed. facsímil de la de 1.803, Consejería de Cultura de la Comunidad de Madrid, 1.988, pág. 478, da a entender que dicha obra fue publicada en el año 1.762. Dice textualmente: "Con testimonio de D. Ginés Rocamora y Torrano publicó en el año 1.762 don Carlos Le-Maur, uno de los extranjeros que pagaron hidalgamente el afectuoso y hasta fraternal (sic) hospedaje que hallaron entre nuestros abuelos..." para, a continuación, remitir a una nota a pie de página en la que hace referencia expresa al "Discurso sobre la Astronomía".

⁴³H.Capel, op. cit., pág. 239.

⁴⁴Sánchez Lázaro, Teresa, op. cit. pág. 140.

Dos meses después, remitió un memorial a la Junta de Comercio y moneda, sobre "la pretensión de cultivar a sus expensas, o asociado de algunos individuos, varios terrenos o juncales de la costa de Galicia que cubrían las mareas los más días del año"⁴⁵. El objetivo de la propuesta tendía a lograr hacer cultivables los citados juncales mediante la construcción de diques que los protegieran de la marea, lo que permitiría, al propio tiempo, establecer una colonia de 154 familias⁴⁶.

Lemaure también tomó parte activa en las deliberaciones de la Real Academia de Agricultura de Galicia, ante la que presentó varias disertaciones, como su "Explicación de la causa porque no se cultivan anualmente gran parte de los montes en Galicia y del medio con que se podrán cultivar"⁴⁷, "Causas generales que obran en el abandono de las tierras cultivadas", y "Sobre la turba descubierta en la plaza de Orzén, de La Coruña".

En conclusión, son muchas las obras legadas por Lemaure; mas, si de las escritas hablamos, vemos en ellas la mano de un hombre cuyo talante investigador parece incuestionable; y, sobre todo, un espíritu inquieto, inmerso en una personalidad polifacética, propia de un singular ingeniero en nada semejante a sus coetáneos.

⁴⁵Sánchez Lázaro, Teresa, op. cit., pág. 140.

Hay que añadir que el proyecto tuvo muy buena acogida en la Junta de Comercio y Moneda; mas no así entre los habitantes de Betanzos, lugar en el que Lemaure pretendía experimentar, ya que los betanceiros vieron peligrar su posesión de un bien comunal: los juncales de la ría, tradicionalmente usados como pasto para el ganado, paja y abono. Los betanceiros, pues, se opusieron al proyecto, -logrando paralizar el mismo. La noticia es interesante porque permite suponer la existencia de estas zonas como bienes del común.

⁴⁶Capel, Horacio, "Los ingenieros militares en España. Siglo XVIII", op. cit., pág. 259.

⁴⁷Archivo del Conde de Campomanes, Fundación Universitaria española. Este documento se leyó en la Academia Pública el 20 de enero de 1.767, y está fechado en Betanzos, el 17 de enero de ese mismo año.

• Actividades en Galicia: descubridor e ingeniero

En el año 1.762 Carlos Lemaury intervino en la campaña de Portugal como ayudante del "cuartel maestro", con quien, siempre según la versión de Cermeño, tuvo diferencias y hubo de cesar. Como no podía ser menos, la versión de Lemaury sobre sus méritos en dicha campaña, difiere por completo de la ofrecida por Cermeño, pues mientras que según éste, Lemaury tuvo una intervención más que cuestionable, Lemaury destacaba su brillante intervención en el sitio de Almeyda, que culminó con la rendición de la plaza⁴⁸.

De ahí pasó a Galicia, donde intervino en las obras del camino Real del mismo nombre. Dado que esta obra será objeto de estudio más detallado, sólo adelantamos aquí que su intervención se produjo en dos fases; la primera se inició con su nombramiento como ingeniero del detall el 13 de mayo de 1.763 y concluyó con su cese, efectuado por decreto de 18 de diciembre de 1.765⁴⁹. La segunda fase, se inició el 27 de junio de 1.766 y terminó el 2 de mayo de 1.769, por orden del Rey, que encargó al ingeniero Baltasar Ricaud se hiciera cargo de la dirección del camino, aunque, de hecho, el Conde de Croix había ordenado su cese algunos meses antes, mandando pasase a Barcelona, sin esperar siquiera la real orden. El proceso comenzó, finalmente, mediante auto de 7 de febrero de 1.770.

⁴⁸AGS, SGM, 3076.

⁴⁹SHM, Col. Aparici, rollo 15.

Al período de tiempo que pasó en Galicia corresponden los descubrimientos arqueológicos de algunos tramos de la antigua vía romana que iba de Betanzos (Brigantium) a Astorga (Asturica Augusta), pasando por Lugo (Lucus Augusti), así como seis lápidas con inscripciones latinas. De hecho, en cuanto al trazado del camino real de Galicia, Lemaur siguió el de dicha vía romana, "coincidente con el encuentro del Itinerario de Antonino"⁵⁰. Igualmente pertenece a esa época el hallazgo de los yacimientos de carbón mineral y hierro, origen de la construcción de unas polémicas herrerías, que tanto influyeron en su posterior procesamiento, así como el invento de un modelo de tejer cintas, despreciativamente tratado por Juan Martín Cermeño, quien llegó a afirmar que "en nada aumentó su mérito en la nueva carrera..."⁵¹

En el terreno arquitectónico también hizo Lemaur algunas incursiones, entre las que destacan la consolidación y reforma de la catedral de Lugo y el proyecto del palacio de Rajoy, en la plaza del Obradoiro de Santiago de Compostela, destinado a seminario de confesores, y actual sede del Ayuntamiento de dicha localidad. Ambas

⁵⁰"El territorio y los caminos en Galicia". Carlos Nárdiz Ortiz, Colegio de Ingenieros de Caminos, 1.992, pág. 227. Asimismo, vid. Roldán Hervás, op. cit., sección "Láminas". II y IV, con dibujo de los mapas de dicha zona. Señala Hervás, igualmente en el índice toponímico de su obra que, en opinión de algunos autores Brigantium no era Betanzos, sino La Coruña.

⁵¹AGS, SGM, 3076. En la obra de Ignacio González Tascón, "Fábricas hidráulicas españolas" (Biblioteca CEHOPU, 1.987), se dice que "en el siglo XVIII se encuentran dos ejemplos interesantes de molinos alimentados por ruedas de arcaduces", siendo uno de ellos un proyecto "propuesto por Carlos y Manuel Lemaure para resolver la molienda de grano en Madrid". Dicha propuesta que, según Tascón, oculta datos claves, "consistía en sustituir con tan sólo tres de estos molinos las 111 tahonas que por entonces molían grano en Madrid, y que eran todas de sangre" (González Tascón, op. cit., pág. 181). Dice también el autor citado que Carlos Lemaure fue uno de los más notables ingenieros franceses establecidos en España a mediados del siglo XVIII, donde desarrolló una notable actividad ingenieril hasta su muerte, ocurrida en Madrid en 1.785.

obras fueron efectuadas al mismo tiempo que las relativas al camino real de Galicia⁵².

Encontrándose en Galicia, concretamente en Bembibre, solicitó del Supremo Consejo se examinara el proyecto que había presentado, de conformidad con las instrucciones de Pablo de Olavide sobre las nuevas poblaciones de Sierra Morena, proyecto en el que intervendrá más tarde. Asimismo, en este destino inventó y aplicó, con indudable éxito, un método de medición de las obras que fue seguido por el resto de ingenieros que trabajaron en las mismas, aún cuando Lemaur ya no se encontraba a cargo de ellas.

Tras su intervención en el camino de Galicia, Lemaur fue destinado, primero a Tuy en agosto de 1.769, y luego a Barcelona, en septiembre del mismo año, regresando poco después a La Coruña al habersele concedido licencia de cuatro meses para poder defenderse de los cargos que se le imputaban.

En 1.772, por orden dada el 15 de abril y recibida por Lemaur el 22 del mismo mes, fue destinado a Pamplona sin que, al parecer⁵³, cumpliera con tal mandato con

⁵²Richard Vaughan, enviado del Gobierno británico durante la invasión napoleónica describe el palacio Rajoy como un "edificio moderno, que se comenzó, según la inscripción que hay en él, en el año 1.766 y se terminó en el año 1.777". Añade también este autor que "la corporación municipal tiene sus asientos en el seminario", lo que indica que ya en el año 1.808, cuando Vaughan realiza su viaje, se empleaba el palacio Rajoy como sede del Ayuntamiento (Vaughan, Richard Charles. "Viaje por España". Ed. Universidad Autónoma de Madrid, 1.987, pág. 91).

⁵³En efecto, Juan Martín Cermeño, cuando se opone al ascenso de Lemaur en carta a Lemaur de 15 de julio de 1.772 en la cual, tras recordar al interesado lo muy discolito que había sido en todas sus comisiones, "causando continuas disensiones que atrasaron el bien del servicio", y produciendo "sentimientos a sus superiores a quienes no supo obedecer como debía", concluye preguntándole, entre otras cosas, por qué contravino la orden de pasar a Pamplona, recibida por él el 22 de abril de 1.772 (AGS, GM, leg.3076).

la rapidez exigida, lo que brindaba a Cermeño un nuevo argumento para insistir en la constante insubordinación de Lemaur a las órdenes que recibía. Desde Pamplona insistió en que se le permitiera proceder a la colonización de los juncales de Betanzos, sin éxito.

6.4. El camino de Galicia

Analizaremos bajo este epígrafe, del modo más detallado posible, las circunstancias que rodearon la participación de Lemaur en la ejecución de las obras de este camino, así como la personalidad de aquellos con los que tuvo relación, al objeto de estudiar en el siguiente capítulo el proceso a que fue sometido por ciertos hechos ocurridos durante su participación.

Dice Luis Antonio Ribot García que una de las constantes que se aprecian en la ejecución del camino de Valencia fue la importancia que se dio a los cargos administrativos en la dirección de la obra. Diferencia este autor entre dos niveles directivos: uno técnico, formado por los ingenieros, y otro, político o administrativo, encarnado por el subdelegado o sus representantes y por el superintendente, figuras que ya vimos contemplaba la Instrucción de diciembre de 1.761⁵⁴.

⁵⁴Ribot García, Luis Antonio, "La construcción del camino de Valencia en el siglo XVIII", Tesis doctoral 1.974, pág. 189.

Del nivel político afirma Ribot que "en raras ocasiones conocen de cerca las obras y sus problemas"; afirmación ésta que, aún formulada para un camino determinado, tiene un carácter general que la hace perfectamente aplicable a todos los demás. De hecho, el contencioso Torres-Lemaury no fue sino un enfrentamiento a dos niveles: el político-administrativo y el técnico, la historia de un conflicto entre el Comisario de guerra, o ministro de hacienda del camino, y el ingeniero. Para agravar la situación, el conflicto originario se vio desbordado por la entrada en escena de otros personajes que, moviéndose también en el plano administrativo, terminaron por imponer sus criterios.

Por otro lado, ya vimos en un capítulo anterior que el nacimiento de la ingeniería de caminos no puede desligarse del estamento militar. De esta *comuni6n* de origen se derivan importantes consecuencias, entre las que destacan, en lo que a este trabajo afecta, el problema de la disciplina y la subordinaci6n al superior jerárquico pues, en efecto, si bien es verdad que una de las razones fundamentales por las que se asignaron a los militares las funciones de los ingenieros, fue el hecho de ser la milicia un Cuerpo homogéneo y disciplinado, la realidad es que, en la práctica, los roces fueran constantes, sobre todo en lo referente al acatamiento de determinadas órdenes que incluían aspectos meramente técnicos.

A continuación, repasaremos las actividades que realizó Lemaur como ingeniero en su destino de Galicia, anticipando que, desde su llegada a las obras, dichas actividades estuvieron marcadas por la polémica.

• Inicio de las obras

Las obras del camino de Galicia se comenzaron a raíz de las representaciones enviadas al Consejo de Castilla por los diputados del reino de Galicia y el Comandante General del mismo, de manera que en 1.760 las siete "ciudades capitales" gallegas⁵⁵, a través de su Audiencia, propusieron tres tipos de tributos para la financiación: un maravedí en azumbre de vino, el residuo anual de la sal, y el repartimiento por tercias y sextas partes.

Al final, las obras se sufragaron con el célebre impuesto de dos reales en fanega de sal, establecido por el Decreto de 1.761, e incrementado en uno para el caso concreto de Galicia. El primer trazado del camino lo hizo el ingeniero José Crane en el año 1.762, si bien no fue éste el que prosperó, sino el propuesto por el marqués de Croix. Los trabajos propiamente dichos comenzaron en la primavera de 1.763⁵⁶.

⁵⁵Eran estas ciudades La Coruña, Mondoñedo, Lugo, Betanzos, Santiago, Orense y Tuy (AGS, SSH, 911).

⁵⁶AGS, SSH, 911.

• Primera polémica: el nombramiento

Antes de ser destinado Lemaury a Galicia, el marqués de Croix, Capitán general del reino de Galicia y uno de los máximos responsables en la ejecución de las obras de caminos, según la Instrucción de 1.761, había solicitado a otro marqués, el de Esquilache, que le fuera enviado el ingeniero Antonio Gilman, el cual se encontraba destinado por entonces en las obras del camino de Jerez. La intención de Croix era que Gilman sustituyera al ingeniero director José Crane. Ignoramos las causas pero en lugar de Gilman, Esquilache prefirió que continuase Crane en el camino real de Galicia, lo cual, dado el carácter dominante del marqués, permite presumir un enfrentamiento desde el inicio.

Posteriormente, Crane solicitó que Lemaury fuese destinado, como ingeniero del detall, a las obras del camino, en sustitución de Feliciano Míguez. Teniendo en cuenta que el marqués de Croix no quería que el ingeniero director fuera Crane, sino Antonio Gilmán -a quien decía conocer hacía años y tener por hombre de bien- no es de extrañar que tampoco viera con buenos ojos la incorporación de Lemaury, cuya asistencia Crane solicitó personalmente a Esquilache el 30 de abril de 1.763. Es más, no sin cierto tono de insolencia y satisfacción, el conde de Croix llegó a decir que, dado que Lemaury estaba por esas fechas en Zamora -es decir, Castilla, y por tanto fuera de la jurisdicción del Capitán general de Galicia y Subdelegado, Marqués de Croix-, se le pasasen las órdenes oportunas para que se transfiriese a Galicia -así como

todas las demás consecuentes- directamente desde las oficinas de Esquilache, como no queriendo saber nada de él, ya que no era de su agrado⁵⁷.

Claro que, si el marqués no apreciaba a Lemaur, menos aún le quería su sobrino, el conde de Croix, que llegó aún más lejos que aquél, manifestando un gran asombro ante el nombramiento de Lemaur cuando existían en la provincia- se refería a Galicia- ingenieros de acreditada experiencia y habilidad, al tiempo que mostraba su preferencia por Feliciano Míguez.

Con todo, Lemaur llegó a La Coruña el 27 de junio de 1.763, y nuevamente surgió la polémica, esta vez en torno al cargo que debía ocupar en la comisión del camino. La cuestión era que, en principio, Lemaur estaba destinado a ocupar el puesto de Ingeniero del detall; sin embargo Crane entendía -y así lo manifestó al marqués de Croix- que, puesto que Lemaur era teniente coronel y, por tanto, el oficial de mayor graduación de la terna a que hacía referencia el artículo X de la Instrucción de 1.761, debía ocupar el puesto de Ingeniero principal (denominado comandante en dicho artículo). Apoyaba este razonamiento, además, en el hecho de que Crane ya ostentaba el título de ingeniero director y, a su juicio, no podía ser ambas cosas a la vez⁵⁸.

⁵⁷Según Menéndez, Crane fue enviado a las colonias (no dice claramente la fecha, aunque parece que se refiere a 1.761) (Menéndez, J. María, op. cit., pág. 108). Sin embargo, creemos que esto no llegó a ocurrir al menos no en bastante tiempo, pues, si bien es cierto que se le propuso para un destino en La Habana, pasó a Guipúzcoa en 1.764, permaneciendo hasta entonces en Galicia (AGS, SSH, 911).

⁵⁸Por su interés, reproducimos el artículo X de la Instrucción de 1.761: "De estos tres ingenieros, el que fuere de mayor graduación, o más antiguo en su respectiva clase, hará de Comandante en esta comisión, obediéndole puntualmente los empleados en la construcción, como también los operarios en cuanto sea de mi Real servicio; y el Ingeniero que le siguiere llevará el detalle, o el por menor, cuidando el tercero especialmente de que se observe en la construcción la regularidad y método que fuere propuesto, y arreglado a satisfacción del subdelegado Superintendente por el Ingeniero principal, quien habrá de visitar con frecuencia la obra, y dar cuenta de ella al dicho Superintendente, como principal encargado de su

Este incidente desagradó sobremanera al marqués, ante lo que él entendía una clara contravenencia a sus expresas órdenes, de manera que escribió al Subdelegado, Marqués de Esquilache para que aclarase la cuestión. También escribió a Crane impugnando el nombramiento de Lemauro, y amenazándole veladamente -con términos como "le prevengo" o "no permitiré que"- para que devolviese a éste a su puesto de Ingeniero del detall⁵⁹.

Croix basaba su postura -y, a nuestro juicio, esta vez no le faltaba razón- en varias razones: en primer lugar, que de actuarse conforme Crane había hecho, este se quedaría sin trabajo; en segundo lugar, que Lemauro había sido solicitado por el mismo Crane para ocupar el puesto del detall; en tercer lugar porque, precisamente como consecuencia de lo anterior, Esquilache había ordenado explícitamente que Lemauro fuese destinado al detall de las obras; y, en cuarto lugar, pero no el menos importante, porque la Instrucción no facultaba a Crane para hacer tal nombramiento. Invocaba, por último, el artículo V del Reglamento, que puesto en relación con el VIII, contemplaba las funciones específicas del Ingeniero Director; funciones entre las que no figura facultad alguna que le permitiese hacer nombramientos⁶⁰.

importancia".

El denominado en este artículo como "el tercero" es el calificado por el profesor Menéndez como "ingeniero a pie de obra" (Menéndez, op. cit., pág. 94, reproducido en este trabajo, pág. 135). Que ingeniero comandante e ingeniero principal son una misma cosa, se infiere de los documentos contenidos en los diferentes legajos del camino, en los cuales se habla, indistintamente, del ingeniero "principal o comandante"; aunque en ninguna parte del Reglamento o de la Instrucción se diga así.

⁵⁹AGS. SSH. 911.

⁶⁰Sabemos que las funciones que se recogen en los artículos V y VI son las propias del ingeniero director porque más adelante, en el art. VIII, se dice que "el mapa y relación general que resulte del reconocimiento executado por el Ingeniero Director...", siendo así que el art. V habla de un ingeniero que se encargará de "practicar un exacto reconocimiento del terreno, y parajes más conducentes por donde pueda dirigirlos...", y el art. VI dice que "el mismo ingeniero formará una circunstanciada relación con el mapa ideal..." Únicamente poniendo en relación los tres preceptos, puede concluirse quién es y qué hace el

Esquilache, a tenor de la respuesta que dio a Croix, opinaba que ambos cargos, el de Ingeniero principal -o comandante- y el de Ingeniero director, no eran en absoluto incompatibles, por lo que ordenaba a Crane que mantuviese ambos en su persona. Como ya dijimos en el capítulo precedente, esto obedecía a una simple interpretación muy sui-generis de las normas, pues la Instrucción es más que confusa acerca de qué había de entenderse por Ingeniero director. Por otra parte, Esquilache mostraba recelos hacia Lemaury, pues si bien le consideraba buen ingeniero, temía que "con su viveza llegue a ser embarazoso, cuando con su actividad y habilidad pudiera ser útil"⁶¹.

En realidad, Crane obraba, si no conforme a Derecho, sí, al menos, intentando mantener la coherencia normativa. Efectivamente, si a tenor del citado artículo X, el oficial de más graduación tenía que ocupar, por fuerza, el cargo de Ingeniero principal, estaba claro que ése tenía que ser Lemaury, ya que de la terna Lemaury-Duparquet-Jardin, los dos últimos eran subteniente y teniente de ingenieros, respectivamente⁶². Por otra parte, respecto a que fue él mismo quien solicitó a Esquilache la terna de ingenieros, especificando a Lemaury para el detall, reconocía que había sido por error.

ingeniero director.

⁶¹AGS. SSH. 911. carta de 24 de julio de 1.763.

⁶²AGS. SSH. 911.

Este incidente, en apariencia carente de toda importancia, hizo correr ríos de tinta y, sobre todo, sirvió de excusa al marqués de Croix para asestar el primer golpe, si bien indirectamente, al ingeniero Crane que, lejos de ser de su agrado, le había sido impuesto en las obras del camino, en lugar de Gilman, a quien él admitía preferir. En cuanto a Lemaur, los problemas para él no habían hecho sino empezar.

Finalmente, Crane fue separado de su comisión en el camino de Galicia por real orden de 17 de marzo de 1.764, siendo destinado a Guipúzcoa⁶³; si hemos de creer a Martín Cermeño fue "capitulado" -esto es, denunciado⁶⁴- por Lemaur, lo que, en nuestra opinión, sería la causa -o una de las causas, al menos- de su separación de las obras⁶⁵. No hemos podido averiguar en qué consistió la "capitulación" aunque, probablemente, se trataría de discrepancias en cuanto a asuntos relacionados con la dirección del camino.

Sea como fuere, lo que parece ponerse de manifiesto es la aparente ingratitud de Lemaur al cual, pese al enorme conflicto que, en defensa de su causa, protagonizó Crane, y que le valió la enemistad del marqués de Croix con todas sus consecuencias, no le dolieron prendas a la hora de denunciar a quien le había intentado favorecer⁶⁶. La marcha de Crane obligó, paradójicamente, a que se cumpliera su inicial pretensión

⁶³AHM, Col. Aparici, rollo 15.

⁶⁴Según el Diccionario de Autoridades.

⁶⁵AGS, GM. 3076. carta de Martín Cermeño al conde de Ricla, 22 abril 1.772.

⁶⁶Recuérdense los casos de Ulloa, durante los trabajos en el Canal de Castilla, y de Navacerrada, en el levantamiento de los planos de Murcia.

frente a las órdenes de Croix, consiguiendo con su partida lo que no había logrado mientras estuvo allí, es decir, que Lemaur se encargara, finalmente, de la dirección de las obras del camino.

• **Primera destitución de Lemaur: el trazado del camino**

Nada más estar Lemaur a cargo de las obras del camino de Galicia se produjo el primer enfrentamiento directo con el marqués, a causa del trazado que debía seguir el camino a partir del lugar conocido como la venta de Cortiñán. La decisión, finalmente, fue seguir el trazado que había elaborado Croix, pero el enfrentamiento debió de ser bastante fuerte, hasta el punto de que se paralizaron las obras ya que nadie sabía qué dirección tomar. La disparidad de criterios supuso que un problema que había empezado a discutirse en octubre de 1.765, llegada la primavera de 1.766 aún no se había resuelto al no haberse adoptado ninguna decisión. Quizá por ello, en diciembre de 1.765, se ordenaba la destitución de Lemaur.

Las razones con las que Croix defendía su trazado eran que hacía mejor y más barato el camino, refiriéndose casi exclusivamente a lo costoso que resultaría la construcción de uno de los puentes que el trazado propuesto por Lemaur hacía necesario. Llegaba a argumentar en apoyo de su plan, la férrea oposición de los naturales del país a otro trazado distinto, en lo que no le faltaba razón, pues en la ciudad de Betanzos hubo de paralizarse las obras ante las amenazas de sus habitantes,

que se sentían perjudicados por el paso del camino. No cabe duda de que un factor determinante de la preferencia por el plan de Croix fue la presión que ejercieron los lugareños.

Por su parte, Lemaur, pretendía seguir por la antigua vía militar romana⁶⁷, de la que decía haber sido el descubridor. De hecho, una de las principales acusaciones que se le hicieron fue la de que, a pesar de haber seguido el camino por dicha vía, había gastado mucho, cuando lo normal hubiera sido que, al aprovechar un camino preexistente, las obras hubieran resultado menos costosas.

Al objeto de que la cuestión fuese resuelta a su favor, Lemaur, saltándose el conducto reglamentario⁶⁸, llegó a escribir directamente tanto a Esquilache como a Muzquiz nada más ser nombrado éste Ministro de Hacienda en marzo de 1.766, tras la destitución de aquél a raíz de los sucesos que culminaron con el célebre motín. Cabe señalar que a Muzquiz le escribió desde Madrid, es decir, una vez que ya había sido destituido de la dirección de las obras, lo que prueba, como poco, una cosa: la testarudez del ingeniero, que cuando estaba convencido de tener razón, como era el caso, no permitía que nada se le pusiese por delante.

⁶⁷La antigua vía romana partía de Astorga y llegaba hasta Lugo, Betanzos y Braga. Sin embargo, creemos que las verdaderas razones que movieron a Lemaur a seguir el trazado que proponía, contrariamente a lo que se pueda pensar, no eran de tipo histórico sino, como dice Carlos Nardiz (op.cit., pág. 365) geográfico, para evitar las nieves y penalidades del puerto de Foncebadón.

⁶⁸Es decir, en lugar de dirigirse primero al marqués de Croix, su inmediato superior jerárquico, lo hizo a los sucesivos Ministros de Hacienda (AGS, SSH, 911).

Finalmente, tras el compás de espera producido desde el invierno hasta la primavera, momento en que se debían reanudar los trabajos según la Instrucción⁶⁹, se llegó a una extraña componenda, consistente en aprobar el trazado del marqués, pero bajo la dirección de Lemaur. Ambas decisiones provenían de Muzquiz, y permiten suponer la intención del Ministro de evitar en lo posible, innecesarios enfrentamientos entre sus ingenieros, reconociendo a cada uno su valía. Sin embargo, las buenas intenciones de Muzquiz tuvieron un efecto perverso, pues contribuyeron a un enfrentamiento todavía mayor entre el militar -Croix- y el ingeniero -Lemaur.

Croix, al igual que Esquilache antes de su caída, consideraba a Lemaur persona de espíritu "despótico y dominante", que no admitía "buena sociedad y armonía...", para concluir que no se seguiría nada bueno si Lemaur continuaba ocupándose de las obras⁷⁰. Parece que Esquilache comprendió a la perfección las razones del marqués, porque nada más producirse el conflicto, se promulgaba un decreto en el que se ordenaba que pasase al camino de Galicia, como ingeniero director, Gregorio Espinosa de los Monteros, el cual dirigió el camino por poco tiempo, concretamente desde el 18 de diciembre de 1.765, fecha del decreto de nombramiento, hasta la primavera de 1.766, momento en que se produjo la caída del ministro, se reiniciaron las obras y tuvo lugar la definitiva reincorporación de Lemaur al camino, concretamente en junio de ese año.

⁶⁹Artículo XLIV del Reglamento e Instrucción de 1.761.

⁷⁰AHM. Col. Aparici, rollo 15. Simancas, 3039.

Es muy significativo que durante el poco tiempo que Espinosa estuvo a cargo de las obras, envió numerosas cartas al Subdelegado, y al propio Esquilache pidiendo aclaraciones sobre la dirección que, finalmente, había de darse al camino⁷¹, así como para que fueran separados de la comisión del camino los ingenieros Duparquet y Jardin, y enviados al campo de Gibraltar y a Zamora, respectivamente, a lo que no se accedió⁷². En cualquier caso, esto le sirvió para enemistarse aún más con los otros ingenieros del camino, lo cual no contribuyó, desde luego, a facilitar su adhesión cuando más los necesitaba en defensa de su causa.

• Reincorporación de Lemaur a las obras del camino

Hemos visto que la primera intervención de Lemaur en el camino de Galicia empezó *con mal pie*; ahora veremos cómo su reincorporación terminó aún peor. La reincorporación a las obras del camino de Galicia se produjo por orden real, comunicada por el ministro de Hacienda, Muzquiz, en fecha 27 de junio de 1.766⁷³. Habían transcurrido apenas seis meses desde su cese, ocurrido en diciembre de 1.765, debido a las posturas enfrentadas que, respecto del trazado que debía seguir el camino, mantenían el marqués de Croix por una parte, y el ingeniero Lemaur por otra.

⁷¹El Subdelegado en ese momento no era el marqués de Croix, pues estuvo ausente durante algunos meses, sino Balleincourt (AGS, SSH, 91). Nótese además que, puesto que las obras estaban paralizadas tanto de hecho -no se terminaba de aprobar el trazado a seguir- como de derecho -la Instrucción prohibía continuar las obras hasta la llegada de la primavera-, el papel de Espinosa fue más nominal que efectivo.

⁷²AHM, Col. Aparici, rollo 15; carta del marqués de Croix a Esquilache, de 6 de diciembre de 1.765.

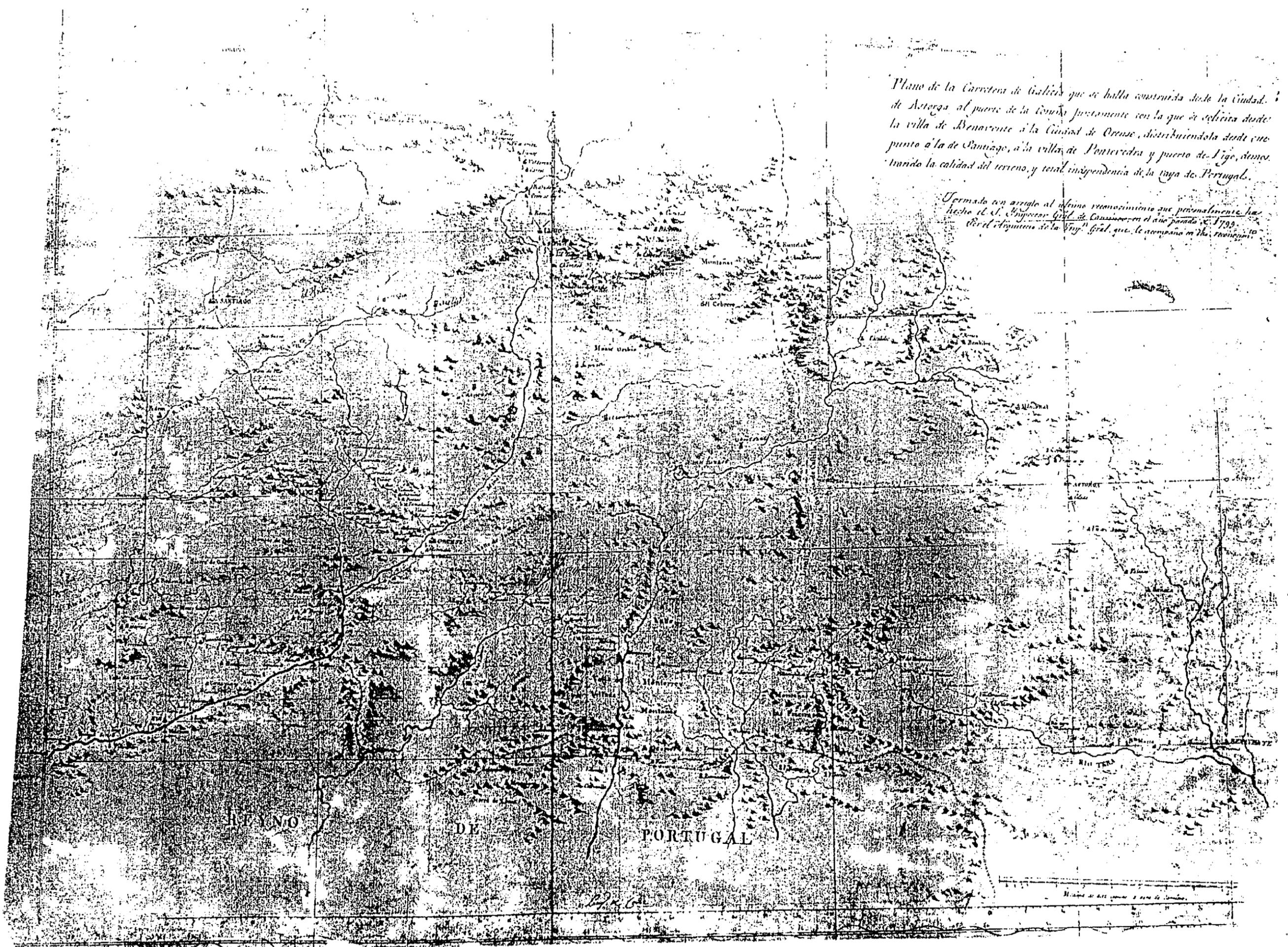
⁷³AGS, SSH, 913.

En la citada orden se le comunicaba que quedaba encargado de la dirección del camino general "que empezará en Astorga hacia La Coruña"⁷⁴. Al mismo tiempo se nombraban como ingenieros subalternos Travesí, Hermosilla y Fernández de Angulo, todos los cuales quedaban bajo las órdenes directas de Lemaur que, a su vez, estaría bajo las del Capitán General del Reino -de Galicia- en el cual estaban delegadas las facultades del Superintendente General de Caminos -cargo que ostentaba, quien fuera, a la vez, Ministro de Hacienda.

Un dato a tener en cuenta es que el Capitán general del Reino de Galicia era, en ese momento, el marqués de Croix que, como ya vimos, estuvo en contra de encargar a Lemaur la dirección de las obras desde el principio, y con quien, además, tuvo fuertes discrepancias en cuanto al trazado del camino. Fue en esta segunda etapa cuando se produjo toda una serie de acontecimientos que desembocaron en el procesamiento y destitución definitiva de Carlos Lemaur de la dirección que ocupaba en las obras del camino de Galicia.

Para ilustrar lo que antecede, se incluyen a continuación dos figuras con el plano y el perfil longitudinal del camino de Galicia, en el tramo comprendido entre Astorga y La Coruña.

⁷⁴Vid. mapa y perfil del tramo Astorga a La Coruña del Camino de Galicia en las páginas siguientes. Esta información resulta ilustrativa de las dificultades topográficas a las que hubieron de enfrentarse los ingenieros responsables de la construcción de ese tramo, y que dieron lugar a las numerosas críticas que recibió Carlos Lemaur durante su comisión en dicho camino, dado que para salvar todos los problemas que planteaba la construcción, hubo que realizar obras de fábrica para afianzar desmontes, terraplenes y pasos de agua, todo lo cual fue origen de cuantiosos gastos no previstos en la partidas inicialmente presupuestadas.



Plano de la Carretera de Galicia que se halla construída desde la Ciudad de Astorga al puerto de la Coma juntamente con la que se edifica desde la villa de Benavente a la Ciudad de Orense, distribuyendola desde este punto a la de Santiago, a la villa de Pontevedra y puerto de Lugo, tomando la calidad del terreno, y total independencia de la raya de Portugal.

Terminado con arreglo al referido reconocimiento que personalmente ha hecho el Sr. Ingeniero Genl. de Caminos, en el año pasado de 1799. De el Oficio de la Vry. Genl. que le acompaña en este reconocimiento.

Plano de la carretera de Galicia desde Astorga a La Coruña, en el año 1.799
(Servicio Geográfico del Ejército)

6.5. *Dramatis personae*

En el encausamiento de Carlos Lemaur intervinieron una serie de personajes, de quienes, a nuestro juicio, sería conveniente dar siquiera unas pequeñas pinceladas de carácter biográfico, al objeto de entender mejor el papel que desempeñaron en dicho encausamiento.

En primer lugar, los altos cargos: Maximiliano de Croix; Carlos Francisco, marqués de Croix; Francisco, conde de Croix y sobrino del anterior⁷⁵; Juan de Torres Castellano, Comisario de Guerra y ministro de hacienda del camino real de Galicia. En segundo lugar, trataremos de los ingenieros que más se destacaron en la ejecución de las obras del camino, sobre todo en cuanto a su relación con Carlos Lemaur.

• **Carlos Francisco, Marqués de Croix**

El Marqués de Croix, Carlos Francisco de Croix, ocupó el cargo de Capitán general de Galicia y Subdelegado de Caminos. Fue un personaje con bastante peso en la política de Carlos III, como lo demuestra el hecho de que en el año 1.766 fuese nombrado Virrey de México (Nueva España)⁷⁶, en sustitución del marqués de

⁷⁵Recuérdese lo dicho respecto a la confusión de los nombres tanto en el Archivo General de Simancas, como en la Colección Aparici del Servicio Histórico Militar.

⁷⁶AGS. GM. Exped. pers.. leg. 14-64 bis.

Cruilles, sospechoso de haber cometido desfalco. Croix ocupó dicho cargo hasta el año 1.772.

Como Virrey, fue el encargado de ejecutar la completa expulsión de los jesuitas de aquél país, encargando a los franciscanos que los sustituyeran en las misiones de la península de California; destacó también por llevar a cabo la reorganización de la Hacienda, la del sistema aduanero y hasta la del ejército⁷⁷.

En materia de caminos también realizó un papel importante en las colonias, pues durante su mandato se suprimió la utilización de la antigua vía, conocida como Camino Antiguo de Virreyes, estableciéndose una nueva ruta a la que se llamó Camino directo, suprimiendo una gran parte del protocolo que habían de realizar los virreyes en su camino hasta México. Esta actuación consistió en la supresión de las visitas a Tlaxcala, Puebla y Cholula, lo que dio lugar, en consecuencia, a un nuevo itinerario⁷⁸.

Del carácter excesivamente castrense del marqués da buena cuenta su petición, durante la ejecución de los trabajos del camino de Galicia, relativa a que los soldados que desertasen fuesen castigados con penas extraordinarias. A esto le contestó Esquilache que bastantes penas se les imponían a los soldados con la disciplina diaria, como para agravarlas aún más. Para Esquilache, aumentando las penas no se

⁷⁷"Crónica de España". Plaza y Janés, 1.988, pág. 551.

⁷⁸"Ingeniería española en ultramar, siglos XVI-XIX", CEHOPU, CEDEX, MOPT Y ESICCP, 1.992, pág. 452.

conseguía nada, ya que, a su modo de ver, la disciplina de los soldados dependía de sus superiores más que del castigo⁷⁹. Como prueba final de que el Marqués de Croix debió de tener gran influencia en la Corte, se da la circunstancia de que en el año 1.780, con ocasión del nacimiento del infante Carlos Eugenio, se le concedió la Gran Cruz de Carlos III⁸⁰.

• Francisco de Croix, Conde de Croix

Fue Subdelegado de caminos desde abril de 1.768, es decir, a la muerte de Maximiliano de Croix, que desempeñó el cargo con anterioridad. Antes del nombramiento oficial, había ejercido *de facto* las funciones inherentes al puesto, pues lo ocupó interinamente durante la ausencia de su tío, cuando fue destinado a América.

Hay muchas contradicciones en la actitud vital de éste personaje, siendo una de las que más llama la atención la acusación que presentó contra Lemaure por insubordinación e incumplimiento de las órdenes, cuando resulta que él estuvo suspendido de empleo y sueldo durante nada menos que tres años por casarse sin Real permiso, hecho que originó su expulsión del Cuerpo durante el nada despreciable período de tres años, concretamente de 1.753 a 1.756⁸¹. De todas formas, ello no fue

⁷⁹AGS. SSH. 911.

⁸⁰AHN. Estado. 2475.

⁸¹AGS. Secc. GM. Exped. 14-63. Que debió de quedar escarmentado con la suspensión de que fue objeto parece probarlo el hecho de que en agosto de 1.769, pidiera permiso para contraer matrimonio, por segunda vez, con Josefa de Argenti, viuda de un oidor de la Real Audiencia de Galicia (SHM. Segovia, 3823).

En relación con las licencias para contraer matrimonio, es conveniente saber que los matrimonios de militares fueron limitados por una Real Ordenanza, cuyo artículo 41 prohibía casarse a aquéllos sin

óbice para que en el año 1.761 se le concediese la Orden de Santiago por méritos, ni para no reconocerle el amplio y excelente expediente militar del que era titular. Si bien, quizá fuese el hecho de su condición militar en sí, más que el convencimiento sincero, lo que le impulsara a exigir acatamiento sin discusión.

• Maximiliano de Croix

Sin ningún parentesco con los dos anteriores, fue Capitán general del Reino y Subdelegado del Superintendente de caminos (Esquilache, en ese momento). Desarrolló un más que relevante papel en la Academia Militar de Madrid, más conocida como Sociedad Matemática⁸², llegando a ostentar la dirección de los Cuerpos de Artillería e Ingenieros. Su actuación en lo referente a la organización y

autorización previa y directa del rey en el caso de oficiales, o del general para los demás soldados hasta el grado de capitán. Posteriormente, Felipe V dicta en 1.701 otra Ordenanza (Ordenanza de Flandes), en la que insiste en el mismo tema, con los mismos efectos para los transgresores: pérdida del empleo militar.

Las razones aducidas para la prohibición eran la movilidad y la escasez de medios. "la movilidad como factor intrínseco a la propia actividad militar y la escasez como acompañante permanente a una situación social de decadencia social y económica de un reino y un imperio superior y más extenso que la propia capacidad de la sociedad para gobernarlo y sostenerlo."

El Real Decreto de 19 de enero de 1.742 sobre "prohibición de casamiento a oficiales, y soldados" reitera la norma, estableciendo que "no se admitan oficiales casados, de coronel abajo, en los regimientos de infantería, caballería y dragones, ni en el cuerpo de ingenieros", e insiste en que "la asistencia de sus sueldos escasamente les produce lo suficiente para mantener su decencia sin la carga del matrimonio" (Horacio Capel, "De Palas a Minerva", págs. 294 y ss. Vid. también el Capítulo 10 del libro de Andújar Castillo, dedicado al estado civil de los militares en el siglo XVIII, págs. 329 a 372).

Con todo, que nadie se engañe acerca de las buenas intenciones del monarca, pues, además de poder subirles el sueldo si de eso se trataba, no tiene empacho en señalar expresamente que una de las razones por las que no deben casarse es por "el infeliz y mísero estado a que en falta de sus maridos quedan reducidas las mujeres, gravando mi real erario...", razón por la cual se considera el monarca suficientemente legitimado para "con entera seguridad de conciencia, separar de mi servicio a los subalternos que soliciten licencia para casarse, y aún extender esta providencia a los oficiales de mayor grado que por sus circunstancias no puedan mantenerse con decencia..." (Col. Ordenanzas J.A. Portugués, 1.764, Vol. III).

Con Carlos IV se promulga una resolución, de 20 de febrero de 1.800, por la que se atribuye a los tribunales castrenses el conocimiento de las causas sobre matrimonios celebrados clandestinamente por individuos que ostentaran dicha condición militar. Ahora bien, el tribunal castrense únicamente podía declarar "pena espiritual de mortificación", pues la pena de ordenanza únicamente podía declararla el Comandante militar.

⁸²Vid. infra, cap. VI, epígrafe 6.3.

funcionamiento de dicha Sociedad, tal como ya vimos, nos puede dar una idea de su marcada condición castrense.

Maximiliano fue, desde el principio, ferviente partidario de Lemaur. En este sentido, es frecuente su correspondencia con el Secretario de Hacienda, Miguel de Muzquiz, ensalzando al ingeniero en relación con las obras del camino de Galicia, no dudando en afirmar que Lemaur desarrollaba una conducta digna de alabanza por obediente y desinteresado, en lo que, desde nuestro punto de vista, quizá exageraba un poco⁸³. Su muerte, ocurrida en abril de 1.768 dejó a Lemaur sin valedores y al conde de Croix vía libre para empezar a obstaculizar -con mucha efectividad, por cierto- el trabajo del ingeniero. Falleció siendo capitán general del reino de Galicia, en cuyo cargo fue sustituido por el conde de Croix.

• Juan de Torres Castellano

Fue el Comisario de Guerra y, consiguientemente, ministro de Hacienda de las obras del camino de Galicia. Sus enfrentamientos con Lemaur fueron constantes, protagonizando sucesos plagados de acusaciones mutuas. Así, Lemaur le tuvo que recordar, en más de una ocasión, que sus funciones se circunscribían únicamente a *facilitar los suministros necesarios para las obras, por lo que debía dejar de interferir en su trabajo, arrojándose atribuciones que no le correspondían, pues el director de*

⁸³AGS, SSH, 915: en carta a Muzquiz de 18 de febrero de 1.767.

las obras era él. No obstante, todo parece indicar que las intromisiones de los Comisarios de Guerra en el trabajo de los ingenieros debían de ser habituales, pues en el año 1.751 ya existía una orden de Fernando VI prohibiendo expresamente a aquéllos interferir en la labor de éstos, lo que prueba cierto intrusismo por parte de estos *delegados de Hacienda*⁸⁴.

Por otra parte debía ser verdad la queja de Lemaur toda vez que, hasta el propio conde de Croix, poco sospechoso de simpatizar con él, hubo de reprender al Comisario en alguna ocasión; por ejemplo, con fecha 17 de mayo de 1.768, le remitió una carta, ordenándole se limitase a vigilar la inversión de los caudales, pero sin meterse en los asuntos relativos a la construcción; algo a lo que, según parece, Torres era demasiado aficionado⁸⁵.

Las quejas de Lemaur fueron contestadas ampliamente por las continuas denuncias de Torres que, hábilmente conducidas por el conde de Croix -quien, al igual que su tío el marqués, sentía una profunda inquina contra Lemaur- y convenientemente ampliadas por otros testimonios, terminaron por conducir al procesamiento de aquél.

⁸⁴AHM. Col. Aparici.

⁸⁵AGS. SSH. 911.

• Baltasar Ricaud

De entre los ingenieros que contribuyeron a la caída de Lemaur merece especial mención Baltasar Ricaud, cuya carrera se inició como Ingeniero Delinente en el año 1.740, y consistió, básicamente, en un continuo levantar planos y perfiles de terrenos y edificios: fortines, hospitales, etc.⁸⁶

Ricaud se hizo cargo de las obras del camino por orden real de 3 de mayo de 1.769, al tiempo que el conde de Croix apartaba de la dirección de las mismas a Carlos Lemaur; separación que, si bien fue posteriormente ratificada por el rey, en un principio careció de las formalidades reglamentarias, precisamente por esa falta de ratificación.

La labor de Ricaud consistió, fundamentalmente, en denostar y destruir todo el trabajo que había hecho Lemaur antes de pasar él a ocuparse de la dirección. Sin embargo, los hechos demostraron que Ricaud cometió más y mayores irregularidades que las que se imputaron a Lemaur, tanto antes como después de su nombramiento. Las obras posteriores, las analizaremos en su momento; en cuanto a las previas, merece la pena destacar el hecho de que Ricaud poco tenía que reprochar a Lemaur, cuando él mismo fue procesado a raíz de la pérdida de La Habana a manos inglesas en agosto de 1.762, y sentenciado a dos años de destierro de la Corte en el año 1.765,

⁸⁶Capel et al., "Los ingenieros militares en España siglo XVIII". Ed. Universitat de Barcelona, 1.983, pág. 396.

con suspensión de empleo por igual período de tiempo⁸⁷. Transcurrido el plazo, solicitó su rehabilitación desde el castillo de San Antonio, en La Coruña, concediéndosele la misma en 1.767⁸⁸.

• **Mariano Lleopart**

Poco hay que decir de este ingeniero, de curriculum poco abultado. Lo más destacable, en cuanto a este trabajo se refiere, es su enemistad con ambos Croix, tío y sobrino, así como con el ingeniero que sustituyó a Lemaur, Baltasar Ricaud. Esta circunstancia al mismo tiempo que le alejaba de ellos, le acercaba a Lemaur, cuyo trabajo en la comisión del camino de Galicia defendió cuando aquél no podía hacerlo, pese a las presiones del conde de Croix sobre todo, para que se manifestar en sentido contrario.

Probablemente fue también, como Lemaur, protegido de Maximiliano de la Croix, a cuyas órdenes estuvo durante su destino en Madrid, en el año 1.764⁸⁹.

⁸⁷Lo cierto es que las autoridades españolas se mostraron muy duras con todos los altos cargos que intervinieron en el conflicto pues, si hemos de creer la versión inglesa del mismo, al gobernador y a otros defensores se les formó consejo de guerra y, al ingeniero jefe, se le inhabilitó para cualquier servicio militar en el ejército español ("was declared unfit for any further military services in the armies of Spain"), aparte de ser desterrado a cuarenta leguas de la corte por un plazo de diez años, y confiscadas sus propiedades, destinándolas al uso público (Whitworth, Porter, op. cit., pág. 36).

⁸⁸SHM, Col. Aparici, 3236.
Ricaud fue destinado a La Habana para sustituir a su hermano Francisco, fallecido en dicha ciudad en 1.761. Su misión era dirigir obras de fortificación en términos generales. Finalmente, la ciudad fue devuelta a los españoles en 1.763, a cambio de la entrega a los ingleses de Florida, tras la firma de la Paz de París (Martín Reboló, J.F.I., "Ejército y sociedad en las Antillas en el siglo XVIII", Ministerio de Defensa, 1.991, pág. 53 y 54).

⁸⁹Capel et al., op. cit., pág. 289.

• Duparquet y Jardin

De estos dos ingenieros apenas hay algo que decir, pues los *curricula* de ambos ocupan apenas media página. H. Capel, en su libro "Los ingenieros militares en el siglo XVIII", basado en su mayor parte en la Colección Aparici, se limita a decir que ambos fueron delineantes, destacando Duparquet por su trabajo como tal en el camino de Galicia, así como el hecho de que estuvo destinado en Méjico⁹⁰.

⁹⁰Capel, Horacio, op. cit., págs. 368 y 239.

CAPÍTULO 7

INSTRUCCION Y DICTAMEN DE LA CAUSA

7. INSTRUCCIÓN Y DICTAMEN DE LA CAUSA

7.1. Introducción a la causa.

Durante la construcción del camino de Galicia, el ingeniero director de las obras, Carlos Lemaur, fue procesado bajo las acusaciones de insubordinación y malversación de caudales públicos; si bien hubo alguna acusación más, pero con el único propósito de cargar las tintas de manera que, de una u otra forma, siempre hubiera base suficiente para obtener una sentencia condenatoria.

Siguiendo el curso de los acontecimientos ocurridos durante la ejecución de los trabajos, puede verse la gestación de los cargos que dieron origen a dicho proceso, al que no fueron ajenos factores tan estrictamente humanos como escasamente jurídicos, como la envidia, aunque también la disciplina o, mejor dicho, la indisciplina militar tuvo un importante papel. Podría decirse que el proceso empezó a fraguarse desde el preciso instante en que Lemaur asumió la dirección del camino en 1.766 y terminó en 1.769, cuando el conde de Croix prescindió definitivamente del ingeniero, comunicando

al ministro de Hacienda, Miguel de Muzquiz, que había decidido separar a Lemaur de las obras del camino¹.

De hecho, ya desde 1.765 empezaba Croix a manifestar por escrito la opinión que Lemaur le merecía, no dudando en calificarle de tenaz, caprichoso, "cabiloso" (sic), presuntuoso, jactancioso y presumido, por citar tan sólo algunos de los epítetos que salían de su pluma cuando de hablar del ingeniero se trataba². También se cansaba de decir que no entendía por qué se le habían encomendado las obras, para concluir que, probablemente, sería porque no le conocían³. Resultaba, pues, meridianamente claro desde el principio que las relaciones entre ambos habían de ser, en lo sucesivo, bastante tormentosas.

Así pues, la primera decisión que adoptó Croix fue, por decirlo de alguna manera, la "intervención" de las obras, separando no de manera definitiva -aún-, sino *ad cautelam*, al ingeniero director Lemaur, enviándole a Tuy y poniendo en su lugar a Baltasar Ricaud, mucho más afecto a él, como veremos. Una vez nombrado, Ricaud recibió el encargo de elaborar un informe -que tendremos ocasión de comentar más adelante- en el que expuso todos los fallos e imperfecciones que, a su juicio, se habían cometido en la construcción del camino⁴.

¹AGS. SSH. 912.

²AGS. SSH. leg. 912 y 913, en cartas de Croix a Muzquiz y de Ricaud a Croix.

³AGS. SSH. 913.

⁴AGS. SSH. 912 .

Por Real Orden de 2 de mayo de 1.769⁵, la misma que vino a confirmar el nombramiento que unilateralmente, dicho sea de paso, había recibido de Croix, se encargó a Ricaud la dirección de las obras, sin que ello significase la separación de Lemaur de las mismas, pues seguía en ellas como ingeniero comandante. Lo que sí suponía el nombramiento de Ricaud era la degradación de Lemaur, que pasaba de Ingeniero Director a Ingeniero Comandante o principal⁶. Asimismo, se separaban de las obras al depositario pagador Somonte y al sobrestante Walls quienes, como tendremos ocasión de ver, habían tenido previamente problemas con Croix. Otra Real Orden de 19 de mayo del mismo año mandaba reconocer todo lo ejecutado por Lemaur en los tres años anteriores, es decir, de 1.776 a 1.769. El informe elaborado por Ricaud lleva fecha de 28 de julio de 1.769⁷.

Desde el principio se veía la imposibilidad de que Lemaur y Ricaud pudiesen trabajar juntos, siendo constantes las cartas de éste al conde de Croix en las que se quejaba de que las obras no iban bien por culpa del carácter despótico de Lemaur. Decía, incluso, que ni siquiera estaban tan avanzadas como pretendía éste, pues había de tenerse en cuenta que se había seguido en buena parte la anterior vía romana; únicos

⁵AGS, SSH, 912.

⁶No deja de resultar paradójico que, finalmente, Lemaur volviese a ocupar el puesto por el que el Ingeniero Crane había polemizado tanto con el Marqués de Croix, según vimos en el capítulo VI, págs. 296 y ss. Por otra parte, una de las primeras órdenes que recibió Ricaud de Muzquiz fue nombrar tres ingenieros: uno para apoyar a Lemaur, otro para el detall, y el tercero para la vigilancia. Es decir, se estaban copando los tres cargos a que se refería el artículo X: comandante o principal, detall y el que denominamos "a pie de obra"; si Ricaud era el Ingeniero Director, el encargado de apoyar a Lemaur fue nombrado, a buen seguro, con la intención de tener sustituto cuando Lemaur fuese separado del camino, como efectivamente ocurrió.

⁷AGS, SSH, 912.

tramos, continuaba Ricaud que, además, podían considerarse bien hechos⁸. Fue a raíz de esta carta cuando Croix escribió a Muzquiz -el 5 de agosto de 1.769- comunicándole su decisión de enviar a Lemaur a Tuy, al tiempo que lanzaba, por primera vez de manera formal, la acusación de malversación. El 17 de agosto del mismo año, Muzquiz contestaba a Croix, tras haber visto el informe elaborado por Ricaud, en el sentido de confirmar la separación de Lemaur, ordenando también la reparación de las obras ejecutadas por Lemaur en el camino.

Con todo, el inicio formal de la causa podemos fijarlo en el momento en que el Intendente de Galicia, Marqués de Piedrabuena, dictó un auto de oficio con acuerdo del Asesor, el 7 febrero de 1.770, según una Real Orden de 20 enero 1.770, firmada por el ministro Muzquiz. La orden tenía su origen en las continuas quejas que el conde de Croix elevaba al ministro, siendo el detonante que "obligó" a la destitución de Lemaur -y, en definitiva, el origen de la causa- la no justificación por parte de aquél de una partida de 66.000 reales. La Real Orden mandaba también practicar las diligencias necesarias tendentes a averiguar si Lemaur era o no culpable de todas las acusaciones que se le hacían, con especial atención al asunto de los caudales. Asimismo, ordenaba se oyese en Justicia al ingeniero acusado, al que se apercibía de la posibilidad de apelación ante el Consejo de Hacienda.

⁸AGS. SSH, carta de Ricaud a Croix, de 19 de junio de 1.769.

7.2. Primer cargo: Insubordinación

Existe dentro de los legajos relativos al camino de Extremadura, un documento titulado "Imbentario de los expedientes y papeles de composicion del camino, poblacion, y riego desde Madrid a la rivera de Caya, por la Provincia de Extremadura", elaborado por Pedro Rodríguez Campomanes, primer Fiscal del Consejo y Cámara, en abril de 1.778, en el que se hace referencia a un expediente abierto, por el que se solicitaba a Carlos Lemaury a Marcos de Vierna información sobre la elaboración de una Instrucción general para la conservación de caminos del Reino, y se dice que sólo Lemaury había evacuado el informe⁹. Teniendo en cuenta la complejidad del encargo y que, a buen seguro, los ingenieros estaban sobrecargados de trabajo, la pronta respuesta de Lemaury parece ser la de alguien cuya actitud no era de insubordinación, indisciplina o desobediencia; máxime cuando el otro implicado, Marcos de Vierna, estaba muy bien considerado por la Administración, pese a lo cual - o quizá por ello- había hecho caso omiso¹⁰.

⁹AHN, Consejos, 861.

¹⁰El nombre de Marcos de Vierna aparece continuamente en la documentación relativa a la construcción de obras públicas en el siglo XVIII, aunque su papel profesional no está claramente definido, pues si bien es cierto que ocupó diversos cargos importantes, entre ellos el de Comisario de Guerra, parece que fue un simple cantero que, con la práctica, consiguió se le encomendasen importantes obras que se le atribuyen, si bien con bastantes reparos. Entre estas obras destacan el puente largo de Aranjuez o el puente sobre el Arroyo del Tercio, antes de llegar al Escorial (Ponz, op. cit., Tomo II, pág. 326. Con todo, Ponz se refiere al "señor Vierna", pero ya dijimos en otra parte cómo la grafía muchas veces inducía a error en los nombres. En este caso, desde luego, no hay duda de que se trata de Vierna).

La Memoria de Obras Públicas del año 1.856, recoge un artículo referente a los años 1.749 a 1.799, en el cual se manifiesta la opinión de que Vierna "si bien en su arte podía ser muy distinguido, se hallaba tan falto de conocimientos de todas clases, que no sabía siquiera escribir..." (Memoria de Obras Públicas, año 1.856, pág. 17).

Por otra parte, considerando la conducta de otros ingenieros, coetáneos suyos, resulta que lo habitual era que las órdenes no se ejecutaran dentro de plazo, al menos en cuanto a la remisión de "papeles" se refería. Por eso, cuando Croix recriminaba a Lemaury por no haber enviado el estado de cuentas del último año en el que estuvo encargado de la dirección del camino de Galicia -es decir, 1.768- es fácil advertir una torcida intención en el denunciante, pues fue falta de tiempo y sobre todo, de información¹¹, lo que impidió al ingeniero cumplir la orden con la rapidez exigida.

En éste, como en otros puntos, el Reglamento, que en su artículo XLI ordenaba que de tres en tres meses se pasara relación exacta del gasto al Subdelegado Superintendente del camino, parecía desentenderse de la realidad, sin tomar en consideración la imposibilidad material de cumplir tamaña carga que, de hecho, nadie ejecutaba más que de año en año. Es como si lo único que se consideraba intolerable fuese el hecho de no obedecer de forma inmediata y no la desobediencia en sí; lo cual, a su vez, parece consecuencia directa de considerar a Lemaury antes militar que ingeniero¹².

Croix, conocedor al dedillo de la Instrucción, no dejaba de recordarle a Lemaury esa obligación, acusándole de desobediencia cada vez que el ingeniero no cumplía las

¹¹AGS, SSH, 913. carta de 29 de junio de 1.768. Conviene aclarar que difícilmente podía Lemaury dar cuenta de lo que se llevaba gastado hasta la fecha si no se le presentaban los listados con los jornales devengados, obligación esta que no le correspondía a él, a tenor de lo dispuesto en el art. XIX del Reglamento que expresamente encomendaba dicha misión a los sobrestantes. Hasta donde nosotros sabemos, al menos cuando se le pidió, Lemaury no tenía en su poder dichos listados.

¹²Por ejemplo, cuando el Comisario de Guerra habla de Lemaury simplemente como de un "teniente coronel, en cuya profesión es baza fundamental la obediencia" (AGS, SSH, 915).

órdenes que de él emanaban. Pero, insistimos, la desobediencia era prácticamente obligada, toda vez que no dependía de Lemaury la confección de las relaciones de gastos. Nos encontramos, de nuevo, con un problema que traía causa de la excesiva burocratización del trabajo de los ingenieros, pues tanto la Instrucción de 1.761, como las Ordenanzas militares, exigían a aquéllos el desempeño de funciones bastante alejadas de su cometido *natural* y para las que, a buen seguro, no estaban sobrados de tiempo. Por ello no es extraño que tanto Lemaury como los demás ingenieros fueran renuentes a todo lo que tuviera que ver con prácticas burocráticas.

Precisamente, Juan Martín Cermeño, poco sospechoso de confraternización con Carlos Lemaury, le eximía-implícitamente, bien es cierto-, de la acusación de insubordinación, al señalar en el dictamen que el Rey le había solicitado¹³, que tal problema -el incumplimiento en la formalización del papeleo- se evitaría si el ingeniero director no tuviera ingenieros subalternos¹⁴, por ser ésta práctica que perjudicaba la subordinación y obraba "en detrimento del servicio de V.M. y buena opinión del Cuerpo de Ingenieros".

¹³AGS. SSH. 913, carta de fecha 19 de diciembre de 1.771. Venía a decir Cermeño que para que Lemaury desempeñara con esmero su encargo debería prescindirse de ingenieros subalternos, de manera que una vez aprobado el proyecto de las obras a ejecutar, Lemaury debía acordar con el Intendente o Comisario los empleados que conviniere para la buena construcción y economía de las obras, limitándose tan sólo a Lemaury la dirección y manejo de las mismas "por ser el medio de evitar los incidentes que resultan de que un subalterno del ingeniero en jefe de la provincia se halle con otros ingenieros independientes de él, y porque esta práctica perturba la subordinación con detrimento de los servicios de V.M. y buena opinión del Cuerpo de Ingenieros..." Continuaba Cermeño diciendo que "si Lemaury hubiera dependido en sus encargos de quien tiene la obligación de advertirlo, se hubiera libertado de justificar su proceder, y de quejarse injustamente de sus jefes, porque en el caso de incurrir se les habría convencido fácilmente, puesto que todos sus compañeros aman la conservación del honor, y crédito del Cuerpo en que sirven".

¹⁴Recuérdese lo que ya dijimos acerca de los problemas de interpretación que suponían los artículos 5, 8 y 10 del Reglamento de 1.761, por los que se hacía depender del ingeniero que dirigía las obras, a un ingeniero comandante (o principal), un ingeniero del detalle y un ingeniero de obra.

En definitiva, lo que Cermeño proponía era que el ingeniero encargado de dirigir las obras, puesto de acuerdo con el Intendente de la provincia, o con el Comisario de Guerra, fuese también el encargado de designar los empleados necesarios y convenientes para la buena marcha y ejecución de aquéllas. En su opinión, si Lemaur hubiera dependido directa y únicamente de quien tenía obligación de advertirle, se hubieran evitado todos los problemas¹⁵.

Nuestra opinión coincide con la expresada por Cermeño, pues como ya se ha puesto de manifiesto en otras partes de este trabajo, el excesivo número de empleados, a todos los niveles, junto con la multiplicidad de funciones que el Reglamento de 1.761 creaba, tenía que conducir, por fuerza, a problemas de muy variada índole. De entre tales problemas, por la propia dinámica de las obras, la obligación de dar cuenta *piramidalmente* de hasta los más nimios detalles, debía incumplirse muy frecuentemente, por lo que, aplicando la normativa estrictamente, deberían haber sido numerosos los casos de insubordinación, siendo así que en los documentos manejados no se han encontrado muchos. Quizá tal conducta no hubiera sido muy relevante en una empresa privada o en cualquier otro servicio de la administración; pero tratándose del Ejército, cualquier desobediencia, por justificada que estuviera, era acreedora, entonces como ahora, a la correspondiente sanción¹⁶.

¹⁵No era Cermeño el único partidario de la supresión de algunos cargos al objeto de agilizar los trabajos. Así, Sabatini, en carta al ministro Muzquiz de 21 de marzo de 1.776 (AGS, SSH, 914) manifestaba que sería suficiente con la intervención en las obras de un ministro de hacienda, el ingeniero comandante, el del detalle, un maestro mayor, dos sobrestantes facultativos y el ingeniero de asistencia y delineación de planos. Añadía Sabatini que eso mismo estaba ya prevenido para el camino de Cataluña, según Real resolución de 11 de mayo de 1.775, lo cual vuelve a confirmar la fragmentariedad de la legislación de la época, al tiempo que convertía en habituales las constantes consultas de los ingenieros a los altos cargos de Madrid.

¹⁶Por eso decimos al final de este trabajo, que el error era atribuir funciones civiles, como la construcción de carreteras, al estamento militar.

Otro importante personaje que dudaba de que Lemaur fuese un insubordinado era Maximiliano de la Croix, de quien ya hablamos en el capítulo anterior, y para quien la intachable conducta de Lemaur era incompatible "con el defecto de subordinación que se atribuye a este ingeniero intentando denigrar su conducta". Por el contrario, en opinión de este otro Croix, "eran dignas de alabanza, su aplicación ciega, obediencia, talento y desinterés"¹⁷. Que esto lo diga el Subdelegado Superintendente de las obras de caminos introduce, cuando menos, nuevos elementos en el debate, que ya no cuenta únicamente con testimonios en contra de la labor de Lemaur.

Por otra parte es preciso añadir que Lemaur no era el único que, en opinión de Croix, se comportaba de forma indisciplinada. En efecto, los hechos demuestran que, para el conde, sin duda debido a su genio militar, cualquiera que desobedeciese una orden de un superior¹⁸ merecía, como mínimo, el calificativo de altanero, por usar de sus propias palabras. De hecho, no dudó en encarcelar al depositario pagador de las obras del camino de Galicia, Manuel Somonte Cadrecha, bajo la acusación de haber mostrado altivez en su conducta.

El asunto fue el siguiente: en mayo de 1.769, Croix comunicó a Somonte que se habían librado 151.000 reales que se le entregarían para que los llevara a su destino. Croix entendía, asimismo, que la conducción del dinero debía hacerla el citado Somonte por su cuenta y riesgo. Sin embargo, el Reglamento, en su artículo XXXI era bastante

¹⁷AGS, SSH, 915. Carta de Maximiliano de la Croix a Muzquiz.

¹⁸Sobre todo si el superior era él mismo.

claro al respecto y, desde luego, lo que no preveía era que el depositario-pagador tuviera que disponer todo lo necesario para asegurar la llegada a buen puerto de los fondos en cuestión.

En efecto, el artículo expresado señalaba que era al Comisario de Guerra a quien correspondía tomar las providencias necesarias para la conducción "mediante aquella custodia conducente a su mayor resguardo". Mas ocurrió que, cuando Somonte le dijo a Croix que no se haría cargo de los fondos porque él no era conductor, sino pagador, Croix no sólo le acusó de altanería sino que, además, ordenó que le arrestaran y, malinterpretando intencionadamente unas palabras de Somonte¹⁹, aprovechó la ocasión que se le brindaba para destituirle de manera inmediata. Sólo la intervención del ministro de Hacienda, Muzquiz, logró que Somonte fuera restituido en su antiguo cargo, pese a la férrea oposición del conde.

Con todo, poco duró la restitución, pues Croix consiguió finalmente su objetivo de librarse del molesto depositario al mismo tiempo que de Lemaur, lo que parece probar que ningún subalterno, por más que le asistiese la razón, podía enfrentarse a Croix sin salir perjudicado.

¹⁹Somonte, en vista de cómo le trataba Croix, le escribió una carta diciéndole que, si las cosas continuaban igual de mal, no le quedaría más remedio que abandonar el cargo. Croix, a la vista de aquello, no lo dudó un minuto y amparándose en la excusa de que el Depositario había "dejado" sus funciones, nombró a otro interinamente (AGS, SSH, 912).

- **Malversación**

Según el Diccionario de Escriche, malversación es la inversión de caudales en usos distintos de aquéllos para que están destinados, siendo el malversador responsable de su administración. La malversación puede tener lugar bien sustrayendo los caudales, bien dándoles un destino completamente distinto a aquél que, originariamente, tenían. Es la segunda de las acepciones la que se aplicó a Carlos Lemaur.

Se basaba la acusación de malversación en el hecho de que Lemaur no dio cuenta de una partida de 66.748 reales y nueve maravedíes, que se le había enviado para realizar ciertos pagos atrasados. La cuestión era que, en lugar de parar las obras ante la falta de dinero, Lemaur las había continuado a pesar de que las órdenes de Croix habían sido muy claras al respecto, y según las mismas el dinero en cuestión debía haberse aplicado a, en sus propias palabras, "obras más importantes", aunque no precisaba cuáles²⁰.

Como puede verse, la cantidad presuntamente malversada era poco importante teniendo en cuenta que las cifras que se manejaban, en términos generales, sobrepasaban ampliamente dicha cantidad. Sin ir más lejos, tan sólo en reparar los "malos pasos" de los caminos transversales del reino de Galicia, se emplearon 799.033 reales²¹. Este dato pone de manifiesto, además, la idea ya apuntada acerca de la

²⁰AGS, SSH, 912: carta de Croix a Muzquiz, de 31 de agosto de 1.768.

²¹AGS, SSH, 912.

arbitrariedad en que incurría el Real Decreto de 1.761, que hemos dado en llamar Plan General de Carreteras, en cuanto a la asignación de caudales, pues destinaba al de Galicia 240.000 reales anuales, de los cuales 160.000 iban a la construcción del Archivo General de la Audiencia, lo que dejaba únicamente 80.000 para caminos. Como gráficamente decía el Intendente Piedrabuena al ministro Muzquiz "ni con cien años de arbitrio -se refería al impuesto de la sal- se podrá concluir el camino"²².

Mas, con todo, lo peor era que no se trataba de una malversación de caudales, sino de pura imprevisión en los gastos, por más que la acusación se refiriese a la segunda de las acepciones de malversar, acusando a Lemaur de haber dado a los fondos públicos que le habían sido encomendados, un destino diferente al originario. En ésto, desde luego, el conde no pudo estar más desafortunado cuando, en carta a Muzquiz, de fecha 31 de agosto de 1.768, decía que Lemaur había gastado de más en ese año la cantidad de 66.748 reales, pues, en realidad, lo que subyacía bajo la acusación era únicamente su sospecha de que Lemaur había empleado el dinero en beneficio propio, más concretamente en la construcción de dos herrerías. Sin embargo, la verdad de los hechos era bien distinta, y tiene más que ver con el sistema de ejecución de las obras que con la apropiación o distracción de los fondos.

En efecto, ya vimos los inconvenientes que planteaba el método de trabajo que se seguía en las obras públicas, en las que no se podía conocer con exactitud lo que,

²²AGS. SSH. 912; carta de Piedrabuena a Muzquiz, de 3 de agosto de 1.768.

finalmente, costarían los tramos de obra trabajados²³. Por eso era muy difícil levantar y sostener esta acusación; de hecho, Lemaur se defendió de ella diciendo que si las obras se hicieran "a jornal" podría calcularse el gasto diario simplemente sabiendo el número de trabajadores y el precio de sus jornales. Claro que en ésto, sin poner en duda la bondad de su intención y razonamiento, Lemaur pecaba de ingenuo, pues también vimos cómo a menudo se inflaban las cifras de trabajadores, simulando su existencia.

En cualquier caso no hay un solo dato en todo el expediente, no ya judicial, sino administrativo o de cualquier tipo dentro de las obras del camino, que permita suponer que Lemaur se apropió o malversó la cantidad que decían sus acusadores. Con toda seguridad, la *desaparición* del dinero se debió a la imposibilidad de saber con exactitud cuánto iba a costar. Además, cuando se empezó el proceso quedaban por hacer las cuentas de varios años, o estando hechas no se habían entregado a la superioridad, con lo que difícilmente se podía saber el destino que se había dado al dinero.

Por otra parte, si algún ingeniero de los de Su Majestad estuvo preocupado por la economía de las obras ése fue, sin duda, Carlos Lemaur²⁴. Todo el expediente del camino de Galicia está plagado de documentos, suscritos por dicho ingeniero, en los

²³Ciertamente en la actualidad -mutatis mutandis, pues los medios técnicos son, sin duda, cada vez más precisos- ocurre lo mismo, pues lo presupuestado inicialmente poco o nada tiene que ver con el coste final. Ello puede ser debido a la ejecución de mejoras pedidas por la Administración, lo cual es legítimo, u obedecer a simples errores del proyectista. Lo que ocurre es que, entonces como ahora, buena parte de las veces los contratistas ofertan a la baja para adjudicarse la obra, y después procuran convencer a la Administración de la necesidad de hacer modificaciones o mejoras que les permitan obtener mayores beneficios.

²⁴Según Palacio Atard (op. cit., pág. 274), refiriéndose al siglo de los ilustrados, hay una expresión -"sin menoscabo de la Real Hacienda" -que "salta continuamente a los documentos de la época, y es como un freno al ímpetu reformador, pues se refiere al menoscabo inmediato que pueden sufrir las rentas reales y que de ningún modo consentía la escasa *elasticidad* del fisco por aquellos años".

que hace referencia explícita a las cuentas del camino, así como a elucubraciones sobre distintos métodos de ahorrar dinero al erario público. Sin ir más lejos, una de las cosas que instauró Lemaury mientras estuvo a cargo de las obras del camino de Galicia -con pleno conocimiento y aprobación del Marqués de Croix, por cierto- fue no permitir que el suministro de la cal se hiciera directamente por los asentistas mediante el sistema de contratación que ya vimos²⁵. Por el contrario, contratando el suministro por el método de administración, más concretamente por administración a jornal, como él instauró, se evitaba que aquéllos tuvieran interés en ahorrarla con el perjuicio consiguiente para la solidez de las obras.

En resumidas cuentas, de conformidad con la definición de Escriche, Lemaury no cometió malversación, siendo quizá la mejor prueba de ello, el hecho de que uno de los desconocidos instructores de la causa, en unos papeles reunidos bajo la denominación "tablas y cálculos del gasto del camino", que comprenden una serie de planos y previsiones de gastos hechos por Lemaury, escribe en nota marginal las siguientes palabras: "Inútil a la causa. Sólo hace ver el cuidado de Lemaury en meditar todo lo que conduce a la economía..."²⁶

Con todo, la mejor defensa que se le podía hacer en este punto, se la proporcionaron los ingenieros que se hicieron cargo de las obras después de él, pues en dicho período se observa cómo se dispararon los gastos sin aparente justificación o,

²⁵AGS. SSH. 912.

²⁶AGS. SSH. 915.

cuando menos, con la misma que podría haber empleado Lemaur. Así, en carta de José de Ulloa, Abogado del Tribunal que juzgó a Lemaur, a Miguel de Muzquiz, de fecha 23 de mayo de 1.771, le decía, entre otras cosas que, mientras que una parte de las obras se habían pagado a una cantidad determinada -entre 20 y 24 reales- en lo demás se había triplicado el gasto, con lo que de 5.142 reales se había pasado a 14.664; todo ello con el visto bueno del ingeniero Jardin²⁷.

Sin embargo, contra quienes continuaron las obras del camino de Galicia y, señaladamente, no cumplieron las instrucciones de pagos, sobrepasando el presupuesto en mayor cantidad que Carlos Lemaur, no hubo ni el más mínimo conato de actuación procesal o, cuando menos, disciplinaria. El mismo Ulloa, en otra carta a Muzquiz, de 23 de mayo de 1.771, le comunicaba que los ingenieros Travesí y Ricaud, junto con el Comisario de Guerra, Cristóbal Toledano, habían adjudicado las obras arbitrariamente y a precios muy superiores a los que debían haberlo hecho, llegando a abonar tres veces más de lo que hubieran debido pagar; concretamente, Ulloa dice que lo que debió pagarse a 36 reales, se abonó a 90²⁸.

Por otra parte, el informe económico que se elaboró a raíz de la causa criminal seguida contra Lemaur, destacaba el hecho de que mientras él estuvo encargado de la

²⁷AGS. SSH. 912. De lo muy afecto que era Jardin a Croix-hecho que abunda en la idea de la conspiración contra Lemaur- parece prueba inmejorable los términos que aquél utilizaba para dirigirse al conde, a quien, aparte de calificar como su "venerado dueño", no dudaba en atribuir los méritos de su ascenso por lo que le venía a quedar, prácticamente, eternamente agradecido (AGS. SSH. 915. Carta de Jardin a Croix, de 13 de junio de 1.769). No es extraño, pues, que este ingeniero estuviera dispuesto a ejecutar cualquier encargo que le hiciera Croix.

²⁸AGS. SSH. 912. Además, a la hora de elaborar los pliegos de condiciones, ya vimos cómo debían ajustarse los precios a la costumbre del país, teniendo en cuenta que éstos oscilarían según las regiones. Esta prevención fue completamente omitida por los expresados ingenieros y, pese a la gravedad de su actuación, no se actuó contra ellos.

dirección de las obras, las cuentas siguieron un orden claro y conciso; de lo que se deduce que no es probable que se hubiera enriquecido a costa del erario público, pues la conducta de quienes tienen semejante inclinación, está normalmente rodeada de oscuridad.

En definitiva, por todo lo dicho resultan inexplicables las razones por las que no se procesó a ninguno de los citados, pero es evidente que el principio "tu quoque" no funcionó en este caso, lo que supuso para más de uno la imposibilidad de que sus actos fueran revisados, aunque sí cuestionados. Agradecemos la sugerencia informal que nos hizo la doctora Sánchez Lázaro, según la cual la no persecución de estos personajes quizá fuese debida a la escasez de ingenieros que padecía España. Ello explicaría que el Gobierno no perdiera o incomodara a los pocos que tenía sometiéndolos a procesos judiciales; razonamiento que vendría confirmado por una serie de datos, como son la existencia de innumerables denuncias contra ingenieros por causas parecidas (malversación de fondos en pequeñas cantidades, insubordinación, etc...), junto con la constatación de la misma falta de interés en incoar procesos contra ellos²⁹. No obstante, con todo lo razonable que esta explicación pueda ser, hay que añadir que, por lo que a Lemaury se refiere, no fue de aplicación, lo que la convierte en bastante dudosa.

²⁹Recuérdese, sobre todo, lo ocurrido en el camino de Valencia (Cap. V), pese a cuya gravedad no se procesó a nadie, limitándose a una simple separación de las obras.

Para finalizar este apartado, es conveniente distinguir entre lo que propiamente es malversación y lo que es despilfarro, toda vez que despilfarro más que malversación es lo que hubo en las obras de caminos en general, y de Galicia en particular. Ejemplos abundan, pero citaremos uno especialmente llamativo por lo impresionante de la cifra, acaecido durante la ejecución de las obras del camino de Valencia. En efecto, en el expediente de dicho camino, consta un informe, elaborado por Sabatini, en el que se dice que el coste de la recomposición que había de hacerse en el tramo comprendido entre la salida de Aranjuez hasta el cerro de la Vega, más allá de la villa de el Corral de Almaguer, ascendería a la nada despreciable cantidad de dos millones cuarenta y ocho mil seiscientos nueve reales, catorce maravedís y tres octavos de oro de vellón. Teniendo en cuenta que se trataba de una simple recomposición y que, además, únicamente había una distancia de siete leguas entre ambos lugares, nos parece fuera de lugar que luego se acusase a Lemaur de dispendios y malversaciones³⁰.

● **Trasfondo económico de las acusaciones**

Lemaur creía que una de principales razones por las que el Conde de Croix no veía su actuación con buenos ojos, se debía al hecho de que las obras resultaron mucho más caras mientras éste se encontró al frente de ellas. Si eso era así, y tal parece, no hay duda de que constituía una buena razón para que intentaran apartarle de las

³⁰AGS. SSH. 909.

mismas, y explicaría, de forma bastante plausible, el desmedido interés en librarse del ingeniero, ya que si lo construido por él resultaba más barato, poca justificación podían tener los demás cuya intervención suponía mayor coste.

Desde este punto de vista, no sólo resultaría molesto el personaje por la comparación que, inevitablemente, había de surgir entre él y el resto de sus compañeros; es que, probablemente, los Croix, tío y sobrino, tendrían mucho que ocultar en cuanto al destino dado al dinero de las obras. Prueba de ello es que con Lemaury la toesa vino a costar unos doscientos reales, mientras que bajo la dirección del conde de Croix se pagó a razón de 627 reales, y por mucha elevación que los precios experimentasen en tres años (de 1.768 a 1.771), no parece razonable tamaña subida. En este sentido, abundan los documentos que prueban que después de Lemaury, las obras, además de peores, resultaron mucho más caras³¹.

De lo que no cabe duda es de que el "método económico" de Lemaury resultó mucho más barato que el resto de los empleados hasta la fecha en que se hizo cargo de las obras e, incluso, con posterioridad, prueba de lo cual es el hecho de que, mucho después de ser apartado de las mismas, se siguiese utilizando, con todo tipo de elogios.

Informe Ramos

³¹AGS. SSH. 915: se trata de diversas cartas con quejas acerca del trabajo de Baltasar Ricaud, así como relaciones de gastos. Igualmente, los mismos que "juzgaron" a Lemaury, se expresan en idéntico sentido (AGS. SSH. 913).

Una vez finalizado el proceso, se encargó a José Ramos la elaboración de un informe acerca de los gastos que se estaban realizando en las obras del camino de Galicia. Ramos, a quien podríamos calificar como de lo que hoy sería un auditor de cuentas referido al siglo XVIII, escribió al marqués de Casatremañes, con fecha 11 mayo 1.772 -es decir, un año después de la rehabilitación de Lemaur- manifestando ignorar si el método utilizado por el ingeniero encargado de las obras en ese momento - Gregorio Espina- era o no "más claro y arreglado a lo que corresponde al buen régimen de los trabajos y distribución de caudales" que el de Mariano Lleopart, pues aún no se había recibido en la Contaduría principal la cuenta del año 1.771.

No obstante, continuaba Ramos, lo que sí estaba en condiciones de afirmar era que, de todos los métodos, consideraba el propuesto Lemaur -consistente en señalar con números las partes del camino, dividiéndolos en trozos de ocho toesas cada uno- el mejor que podía usarse para "la inteligencia de los trabajos, conocimiento del gasto y seguridad de la cuenta y razón"³².

Citaba Ramos un ejemplo de ello: en un destajo numerado del 8 al 11 es fácil deducir que la extensión que se ha de medir y pagar es de 32 toesas³³ (8 toesas x 4 tramos). Como además la calidad del terreno constaba en la certificación, se podía conocer el importe de cada toesa, pues los precios estaban reglados, resultando las cuentas tan fáciles de hacer como de seguir. Para mayor claridad y sencillez, se

³²Este ejemplo prueba también que no era sólo Lemaur el que no remitía los papeles.

³³Cada toesa media, aproximadamente, 1 m.,946 mm.

elaboraba una lista aparte con el nombre de cada destajista junto al número de tramo del que se ocupaba. No sólo alababa Ramos a Lemaur por el empleo del expresado método: le felicitaba, además, por haber tenido la "prudente cautela de retener a cada destajista en los instrumentos de medición que les despachaba para el pago, una correspondiente cantidad para asegurar la conclusión". En efecto, Lemaur practicaba dichas retenciones (de nuevo una fianza) y, posteriormente, expedía a los destajistas una certificación particular de haber cumplido su tarea, en virtud de la cual se le pagaba o, mejor dicho, se le devolvía lo retenido. No parece ser ésta, a nuestro juicio, la conducta de un malversador; sobre todo si se tiene en cuenta la correspondencia que tenía un pago con otro, por lo que, como dice Ramos, no existía riesgo de duplicación.

Otros sistemas de pago

Sin embargo, parece que los sustitutos de Lemaur no tenían tanto interés en la claridad de las cuentas, pues Ramos añade que, si bien uno de estos sustitutos, Pedro Jardín, continuó el método, no lo hizo así Clemente Espina, el cual, desde los primeros documentos que despachó desde octubre de 1.769, lo alteró, estableciendo otro consistente en expresar tan sólo el número de toesas de excavación y la calidad del terreno; todo ello referido a grandes distancias. Huelga decir que el control impuesto por Lemaur desaparecía con este nuevo sistema, por lo que si en algún momento resultó sencillo que se produjeran irregularidades en el manejo de los fondos, hubo de ser entonces y no con Lemaur.

Con Mariano Lleopart se siguió el método de Lemaury, pero en lugar de numerar los tramos de camino lo que numeró fueron los destajos, medida que únicamente a él le permitía entender el sistema; a él y a cualquiera que presenciara la medición, pero no a la Contaduría. Es decir, que según el método empleado por Lleopart se podía saber que el n° 30 de destajos comprendía los trozos 100 y 200; pero como en la Contaduría se ignoraba qué trozos iban incluidos en cada destajo, únicamente Lleopart podría entenderlo.

En conclusión, no ahorra la Contaduría elogios hacia Lemaury, finalizando el informe señalando la conveniencia de volver al orden por él establecido.

- **Las mediciones de obra**

Dentro de las pretensiones del conde de Croix también estaba la de que Lemaury "formalizase las relaciones correspondientes a la medición de la obra, a fin de que, acudiendo con ellas los interesados al Comisario tenga efecto la satisfacción de su importe". A este requerimiento, Lemaury contestó que era imposible, lo que, automáticamente le hacía incurrir en otro caso de insubordinación. Pero, de nuevo, tenía razón el ingeniero, pues la petición del conde era imposible de ejecutar, por las razones que, a continuación, señalamos.

Para proceder al pago de los trabajos, una vez finalizada una determinada obra, el Ingeniero del Detall elaboraba unas papeletas en donde constaba el importe del

trabajo ejecutado, en qué había consistido y los números que lo conformaban, es decir, los números asignados a cada destajo (artículo XXXVI del Reglamento).

Dichas papeletas las visaba el propio Lemaury, cotejándolas con la copia de la relación que quedaba en Tesorería, y que, previamente, le había sido presentada. Tras ésto ordenaba al Ingeniero del Detall que examinase los recursos que pudiera haber por deudas (ej.: paga de los peones, de particulares que hubiesen suministrado algo, etc.)

En otras palabras: Lemaury no podía cumplir la orden del Conde respecto de formalizar las relaciones inmediatamente; o mejor dicho, sí podía, pero dañando los intereses de los particulares, terceros ajenos a las vicisitudes y avatares de las obras, ya que si pagaba las relaciones sin tener en cuenta las cantidades adeudadas a dichos terceros, a la hora de cobrar éstos no habría nunca dinero para ellos. Así pues, la *quasi* permanente fijación de Croix por obligar a Lemaury a atenerse en todo momento a las normas, y a que las cumpliera en sus estrictos términos, sin aplicarlas con flexibilidad cuando fuese necesario o conveniente, parecía obedecer a la típica obsesión de un espíritu militar, rígido y ordenancista.

En definitiva, da la impresión de que, a juicio del Conde, era más importante la aplicación estricta del Reglamento y el acatamiento sin objeción a sus órdenes que proceder, si no en justicia, al menos con equidad y, desde luego, con más eficiencia.

- **Informe de la Contaduría**

Aparte de todos los documentos citados, claramente exculpatorios, a los que tenían perfecto acceso todos quienes hubieran estado interesados en verlos, existe un informe de la Contaduría -precisamente el que se tuvo en cuenta en los autos- que vino a confirmar el exquisito cuidado que Lemaure había puesto en velar por la economía de las obras.

Decía el citado informe que "del cotejo de las relaciones se observa que ni ha quedado parte de camino por hacer ni se ha duplicado partida alguna". Podemos volver a señalar que esto se debía a la bondad del método de pago que empleaba Lemaure, cuya aplicación hacía imposible la duplicidad que denunciaba Croix. Se ponía también de manifiesto que, hasta el momento, la única "irregularidad" que se había observado era la existencia de algunos trozos de camino sin concluir, pero que se había practicado a los destajistas la retención correspondiente³⁴, tal como vimos hacía Lemaure habitualmente.

A continuación, el informe hacía el mejor elogio que se podía dedicar al ingeniero: de haber seguido en la dirección de las obras y, consiguientemente, haberse continuado aplicando la misma claridad y orden, la Contaduría podría haber desempeñado su trabajo con eficacia; pero, tras la separación de Lemaure, resultaba

³⁴Con tanta retención de haberes, dejamos aquí apuntado que no es extraño que hubiera más de un destajista dispuesto a declarar contra Lemaure a la menor oportunidad.

imposible reconocer la relación de las obras que siguieron con las hechas anteriormente.

Es, en suma, lo que señalábamos en otro apartado: los sustitutos de Lemaury, al cambiar el sistema de trabajo, no sólo consiguieron oscurecer el sistema de mediciones y, por tanto, los pagos, sino que también hicieron impracticable el seguimiento de las obras, al no poder reconocerse dónde empezaba una y dónde acababa otra.

- **Aplicación del artículo 32 del Reglamento**

Dice el expresado artículo que para los libramientos, que debían hacerse a las brigadas de trabajadores cada ocho o quince días, en los que habían de incluirse los jornales de peones, maestros, carros y sobrestantes, el ingeniero del detall debía formar una lista para cada brigada, expresando el nombre y apellido de cada miembro y lo que cada uno hubiera devengado. La lista o relación debía incluir también la calidad, circunstancias y dimensiones de la obra hecha por cada brigada. Asimismo, debía el Ingeniero del Detall, cotejarla con las revistas diarias, quedándose con un original tanto él como el Comisario de Guerra.

Hecho todo lo anterior, el Ingeniero del Detall, debía firmar y certificar cada lista y, tras él, el Ingeniero Principal poner su visto bueno para, finalmente, dar cuenta al Comisario de Guerra el cual, como ministro de Hacienda que era del camino, debía autorizar el libramiento con el "páguese", que registraba y rubricaba el Interventor, esto es, el Contador.

Vistas todas las formalidades necesarias, ¿cómo era posible que el ingeniero director, es decir, Carlos Lemaury o quienquiera que ocupase el puesto en cada momento, pudiera malversar o distraer fondos, o llevar a la práctica cualquier otra manipulación, si su intervención se limitaba a poner el visto bueno a algo, una lista o relación, en cuya elaboración no había tenido nada que ver?

Lejos de ello, quienes sí incumplieron el artículo 32 del Reglamento sin ninguna consecuencia, fueron los sustitutos de Lemaury: Ricaud y Travesí, Ingeniero director e Ingeniero del detall, respectivamente. En efecto, ambos ingenieros, cuando presentaron las cuentas del año 1.770, no sólo omitieron el visado del Ingeniero Comandante sino que, bajo el pretexto de que el Comisario de Guerra se encontraba en Madrid con real licencia, obviaron también su intervención. Qué duda cabe de que, si importante era la intervención del primero, aún era más grave la ausencia del segundo, por ser el Comisario el único autorizado a efectuar el libramiento.

El Comisario de Guerra, además, según la Ordenanza de 17 de noviembre de 1.748, había de intervenir en todas las obras que se ejecutasen por asiento de cuenta de la Real Hacienda, para lo cual tenía entre sus obligaciones, la de vigilar y asistir a las mediciones. Para el caso de que las obras se hicieran por el sistema de administración, se preveía que estuviese a su disposición el caudal destinado al pago de aquéllas³⁵.

³⁵Ordenanza de Comisarios de Guerra, de 27 de noviembre de 1.748, en Colección de Ordenanzas de Juan Antonio Portugués, SHM, ML, Tomo V.

Por si ésto fuera poco, las propias Ordenanzas del Ejército de 1.768, confirmaban esa disposición en el Tomo IV, Tratado II, Título III, pues el artículo 7 obligaba a hacer la medición de la obra en presencia tanto del Ingeniero encargado del Detalle como del Comisario de Guerra, y del asentista, tomando nota de las medidas el Sobrestante Mayor nombrado al efecto.

Pues bien, pese a lo taxativo y claro de las normas, y a que la suma de la relación a la que nos estamos refiriendo, ascendía a la nada despreciable cantidad de 46.144 reales -piénsese que a Lemaur se le juzgaba por malversar unos 66.000- no se designó sustituto para el ausente Comisario de Guerra, lo cual no tiene justificación pues, por ejemplo, podría haberse nombrado al sobrestante mayor, el cual, a tenor de lo previsto en el art. 19 del Reglamento, era el encargado de asistir al Sobrestante de Lista en la revista diaria a las brigadas³⁶, anotando los jornales devengados o perdidos por los trabajadores.

En conclusión: los dos funcionarios que más tenían que ver con la correcta distribución de los caudales públicos eran el Ingeniero del Detall y el Ministro de Hacienda del camino, es decir, el Comisario de Guerra. Si ninguno de estos dos cargos fue ocupado por Lemaur, no se entiende bien por qué se le imputó un delito que, tal y como estaba la legislación, era prácticamente imposible que hubiera cometido. Incluso

³⁶Ya vimos en otro capítulo que el objetivo de estas revistas era evitar la superposición de plazas, es decir, que se fingiera la existencia de trabajadores. Otro fraude que se podía evitar mediante este sistema era el de poner como oficiales a personas que eran simples peones, con lo que figuraba mayor gasto del realmente devengado. Tal fue el caso del arquitecto Tomás Román, durante la construcción del puente de Toledo (Vid. supra, capítulo V).

el artículo 1º, Tomo IV, Tratado II, Título V de las Ordenanzas del Ejército de 1.768, prohibía expresamente a los ingenieros encargarse de los caudales que se habían de distribuir en las obras, aunque fuera con motivo de proporcionar mayor economía y ahorro a la Real Hacienda. Lemaury, con el visto bueno que, como Ingeniero Director, ponía al final de cada relación, lo único que certificaba era que las obras se habían hecho de conformidad con sus disposiciones, pero no tenía poder de decisión sobre los pagos³⁷.

Abundando en esta idea, citaremos otro informe económico, elaborado por el contador nombrado en la causa, Mendoza Sotomayor³⁸, a tenor del cual los encargados de manejar los fondos y, consecuentemente, de velar por su correcta distribución eran, en primer lugar, el Ingeniero del Detall, y en segundo lugar el Ministro Interventor (es decir, el Comisario de Guerra). Ambos eran los encargados de certificar la veracidad del importe devengado, mediante sus firmas, por lo que, insistimos, Lemaury tenía muy difícil la posibilidad de malversar por sí solo o en la forma en que la acusación mantenía que lo hizo.

Lo más sorprendente del caso es que, cuando se solicitó a Ricaud que diera explicaciones sobre las obras ejecutadas bajo su dirección, así como del coste y expresión individual de los parajes en que se había trabajado, éste no contestó inmediatamente, alegando indisposición física. Cuando, finalmente no le quedó más

³⁷Con todo, conviene volver a recordar que el Tomo IV de las Ordenanzas no fue publicado hasta 1.771 (Vid. Capítulo IV, nota 14).

³⁸AGS. SSH. 913. carta de Mendoza Sotomayor al marqués de Casatremañes, de fecha 8 de marzo de 1.771.

remedio que hacerlo, muy difusamente manifestó haber gastado mucho dinero en las reconstrucciones e indemnizaciones que Lemaur no había hecho, así como en pagar los atrasos debidos a algunos destajistas, pero no proporcionó prueba alguna de tales actuaciones y, finalmente, sus cuentas nunca pudieron ser debidamente interpretadas pues, según la Contaduría, el estado de las mismas formado y remitido por este ingeniero "no tenía individualidad ninguna".

Por otra parte, Ricaud, en un nuevo afán de justificarse, y pensando sin duda que la mejor defensa era un buen ataque, arremetió contra otro ingeniero, Mariano Lleopart, cuya admiración profesional por Lemaur era notoria, diciendo que había cometido algunas irregularidades en la formalización de ciertas relaciones. De poco le sirvió, pues la Contaduría no encontró nada extraño en el trabajo desempeñado por Lleopart. Como puede apreciarse, ninguna de las acusaciones de Ricaud contaba con pruebas suficientes, y dan pie para pensar que fueron alentadas por el conde de Croix, bajo promesa, quizá, de ser nombrado Ingeniero Director si se apartaba a Lemaur de las obras del camino, cosa que, efectivamente, sucedió.

7.3. Acusaciones colaterales

- **Impago a destajistas**

No desaprovechó Croix la ocasión que le brindaron los destajistas, descontentos en general porque se les pagaba con mucho retraso, para aumentar la dimensión real

de los presuntos desmanes cometidos por Lemaur. Sin embargo, hay un dato que conviene reseñar, y es que las quejas comenzaron en 1.770, es decir, con el proceso ya en marcha y a instancias del conde de Croix. No es extraño, pues, que Lemaur, cuando recibió las primeras acusaciones, se preguntase amargamente dónde estaban los destajistas descontentos, toda vez que él, personalmente, no había recibido queja ninguna.

Recogemos a continuación algunas de las quejas textuales más frecuentes:

"que también fabricó y corrió con la Puente que se hizo para pasar desde el camino real a la herrería³⁹, cuya obra era independiente del mismo camino, ...tenía entendido se pagaron los destajos -de estas obras particulares- de cuenta de la Real Hacienda, y que la cal que se gastó en las herrerías venía de los mismos parajes de el que se conducía a las obras del camino", según testimonio de José Gómez, maestro de obras; "que después de haberse dado por concluidas muchas porciones de camino se arruinaron", según los testigos Alberto Redondo y Felipe de Lerma, maestros de obra ambos; "que para la fábrica de las herrerías usaron los maestros y operarios de las carretillas, herramientas, y demás del Rey, destinadas para las obras del camino...", según Juan José de San Pedro, sobrestante del puente inmediato a la villa de Bembibre; y, en general, todos los testimonios son de este tenor⁴⁰.

³⁹Se refiere a las herrerías que Lemaur construyó para aprovechamiento de las minas de hierro y carbón que descubrió, en lo que abundaremos más adelante.

⁴⁰AGS. SSH. 915.

Buena parte de estas quejas proceden de gente a la que no se había pagado o, en su caso, indemnizado; supuesto este último sobre el que habría que decir que si alguien fue respetuoso y sensible a la hora de indemnizar por expropiaciones fue, precisamente, Carlos Lemaur. Así, en carta al marqués de Esquilache, de 11 de septiembre de 1.765 -es decir, adelantándose a la Instrucción que se promulgó en materia de expropiaciones para el camino de Galicia, en el año 1.768- Lemaur afirmaba ser perfectamente consciente de la condición que impuso el monarca de indemnizar "en consecuencia de tasaciones judiciales, los dueños de todas las heredades ocupadas por el camino..." dada la conocida intención real de no perjudicar a los vasallos con la construcción de los caminos.

El proceso está lleno de testimonios del tipo mencionado, echándose en falta las opiniones de quienes no estaban descontentos y, muy señaladamente, las de quienes no sólo no lo estaban sino que eran afectos a Lemaur, como Manuel Pérez, Carlos Villaver y un tal Juárez, al cual Lemaur llamaba "compadre" según algunos testigos, por lo que cabe suponer cierta relación de parentesco, siquiera espiritual entre ambos y, probablemente también, un caso de nepotismo; pero creemos que no de la suficiente enjundia como para justificar una acusación de favorecimiento en la adjudicación de obras pues, por la misma razón, habría que imaginar que cada vez que un padre, consagrado ingeniero, tenía a su lado, o sustituyéndole, a un hijo suyo, se trataría de lo mismo, cuando lo habitual era que se dieran "dinastías" de ingenieros⁴¹.

⁴¹Basta ver para comprobarlo la Colección Aparici, en AHM.

A favor, en suma, constan muy pocos testimonios, como los de los destajistas José Escudero, el padre de éste, y un tal Francisco González, todos los cuales coincidían en ignorar que Lemaury exigiese algún tipo de contribución de los destajistas o parte de sus ganancias; antes bien, todos ellos manifestaron no tener duda alguna sobre el desinterés, celo y continua asistencia a las obras de Lemaury el cual, añadían, atendía no sólo los intereses del rey sino también los de los pobres.

Es interesante recalcar que el testigo Francisco González añadía en su declaración, que el 2 de febrero de 1.770, un tal Patricio de Leyes le requirió para que declarase contra Lemaury, concretamente sobre "sus latrocinios e insultos", manifestándole "que iba de parte del Conde de Croix", llegando a ofrecerle un trabajo ventajoso si accedía a realizar la declaración que se le solicitaba⁴². González se negó, y el enviado de Croix, al parecer sobrestante mayor e Interventor del camino, volvió otra vez en el mismo día para persuadirle, lo cual viene a confirmar la creencia en que Croix actuó deprisa, recogiendo pruebas contrarias a Lemaury, que era lo único que le interesaba, al objeto de montar un proceso que sólo a él podía beneficiar.

A este Patricio de Leyes también se le requirió para que contestase sobre los latrocinios e insultos de Lemaury, a lo que repuso no poder hacerlo por cuanto que acababa de incorporarse al cargo, tras la separación de Lemaury, negando, además, todo cuanto afirmaba el anterior testigo.

⁴²AGS. SSH. 915.

Con todo, lo cierto es que una vez apartado Lemaur de la comisión del camino de Galicia, continuaron dándose casos de destajistas que no cobraban puntualmente, como lo prueba el hecho de que el ingeniero Félix Oneille escribiera en varias ocasiones a Muzquiz -julio de 1.770- manifestándole lo grave que era la situación de los trabajadores y que hasta los sobrestantes llevaban casi un año sin cobrar⁴³. Este hecho, unido a las múltiples quejas que se producían también en otros caminos, hace pensar que era algo bastante habitual, pese a lo cual no se instruyeron procesos por tal motivo.

- Examen de las denuncias

Repasando las denuncias de los destajistas, ya dijimos que se echaban en falta algunas de las que más podían resultar favorables a Lemaur, como las de los ya citados Pérez, Villaver y Juárez, dada su implicación directa en el caso. No obstante, dichas declaraciones, únicas que hubieran resultado incondicionalmente favorables, parecen haber tenido lugar, pues hay referencias a ellas; mas, así como se reprodujeron literalmente en un "Apuntamiento" o resumen del proceso las que resultaron desfavorables⁴⁴, no ocurrió lo mismo ni hemos hallado en los legajos consultados, la transcripción completa de las más favorables.

⁴³AGS. SSH. 915. Incluso los peones protagonizaron diversos motines reclamando el cobro de sus jornales (carta de Ricaud a Lleopart, de 5 de septiembre de 1.770, AGS. SSH, 915).

⁴⁴AGS. SSH. 913. documento que lleva el expresado nombre de "Apuntamiento."

Este detalle es importante, teniendo en cuenta, además que todos los testigos llamados a declarar afirmaban hablar de oídas, de manera que más parece envidia y rencor que afán de veracidad lo que movía a la mayor parte de los declarantes -como cuando se quejaban algunos de que los mejores destajos se adjudicaron a los amigos de Lemaury. Ello suponía que, preguntados para contestar acerca de si les constaba, por ejemplo, que Lemaury había utilizado operarios de las obras reales para sus obras particulares, contestaban que éso era lo que tenían entendido porque era éso lo que se comentaba; pero ninguno afirmaba tener tal conocimiento "de propia mano" y sin género de duda. Parece, pues, la confirmación de que una mentira repetida muchas veces, acaba convirtiéndose en una verdad.

No obstante, conviene analizar más detalladamente la denuncia de falta de pago a los trabajadores de las obras, por ser la que más se repite. El impago se podía producir de dos maneras: una, no haciéndolo a tiempo, es decir, una vez que se terminaba la obra y, otra, permitiendo que se siguiera trabajando a pesar de que el Reglamento lo prohibía en determinadas épocas del año o cuando, sencillamente, no había dinero para continuar.

En cuanto a lo primero, la defensa de Lemaury era bastante fácil, pues a tenor de lo dispuesto en los artículos 30 y 31 del Reglamento de 1.761, en la población más cercana a las obras debía existir un depositario de caudales, con la obligación expresa de tener en su poder el importe correspondiente a dos o tres meses de trabajo. Asimismo, cada vez que fuera necesario aumentar dichos caudales, el Comisario de

Guerra debía ponerlo en conocimiento del Intendente de la Provincia, el cual mandaría librar la cantidad en cuestión de los fondos consignados a la obra⁴⁵.

Por eso la respuesta de Lemaur, repleta no sabemos si de cinismo o de ingenuidad, vino a manifestar que la falta de dinero no era asunto suyo, toda vez que existía la obligación legal de que siempre hubiese fondos y no era de su competencia el proveerlos. Omitía decir, por contra, que dicha obligación, lógicamente, tenía un límite que evitara cualquier exceso en el gasto, concretamente el límite temporal ya citado de dos ó tres meses. Además, trabajando en invierno, como más adelante veremos, lo que consiguió Lemaur fue, ciertamente, avanzar en las obras, pero también aumentar las deudas, pues comprometió no sólo los fondos de dos o tres meses, sino también de cinco y seis.

En todo caso, la obligación que imponía el artículo 30 del reglamento era de las que podríamos llamar "vacías de contenido", pues nunca había dinero en la reserva que dicho artículo mandaba crear, ni en el camino de Galicia, ni en ningún otro. Lo mismo cabría decir del artículo XXXIV, que contemplaba la obligación de guardar en Caja el "haber de una mesada correspondiente a los sobrestantes" para "seguridad de los jornaleros"⁴⁶.

⁴⁵Ya vimos en el capítulo III, pág. 44, las cantidades que el Real Decreto de 10 de junio de 1.761 ordenaba consignar para cada uno de los cuatro caminos que conformarían la red radial de carreteras, así como que, la arbitrariedad en su adjudicación, hacía necesario, la mayor parte de las veces, acudir a "trasvases" de fondos de unos caminos a otros.

⁴⁶Una mesada ascendía a 50.000 reales, pues en algunos documentos se dice que "en poder del Depositario debe haber siempre dos o tres mesadas; esto es ciento o ciento cincuenta mil reales" (AGS. SSH. 913).

Sin embargo, la preocupación de Lemaury por que cobraran los destajistas iba más allá de lo que constituía el contenido de su cargo, pues fueron numerosas sus cartas solicitando se pagase a aquéllos con preferencia sobre los expropiados; hecho que demuestra una exquisita sensibilidad social, habida cuenta de las condiciones infrahumanas en que se desarrollaba el trabajo de los peones de las obras. Por ello, se explica que Lemaury pretendiese continuar a toda costa los trabajos del camino, como más adelante veremos. En su ánimo no estaba, a nuestro entender, conseguir tanto el avance en las obras como el permitir a los trabajadores que, aún a destiempo, pudiesen cobrar. Una prueba de ello es que, estando destinado en las obras del canal de Castilla, llegó a adelantar el salario de los peones para evitar que pasaran hambre. A esto habría que añadir que hubo destajistas que, expresamente, pidieron a Lemaury continuar trabajando y cobrar al final.

Habría, por último, razones humanitarias que justificarían por sí solas el comportamiento de Lemaury. En esta línea se puede encuadrar una carta de Juan de Torres dirigida al conde de Croix en la que se exponían tan vívidamente y con tanto detalle la penuria en la que se desarrollaba el trabajo de los peones de las obras de caminos, que resulta imposible no comprender que Lemaury, contraviniendo las Ordenanzas, continuara los trabajos al objeto de que los sueldos continuaran devengándose.

En dicha carta, de fecha 29 de julio de 1.768⁴⁷, el Comisario de Guerra exponía que los peones recibían el pan porque los destajistas recurrían a los canónigos, comunidades religiosas y particulares ricos; pero, al propio tiempo, debían a los posaderos la luz, la cama, la ropa, etc. Además, los peones recibían la comida a cuenta de sus jornales, lo cual suponía que, al final, buena parte de lo cobrado se iría en pagar los servicios recibidos por adelantado. El problema se agudizaba porque, si hemos de creer a Torres, la picaresca de los destajistas les hacía aprovecharse no poco de la lamentable situación de los trabajadores. Así, siempre según el Comisario de Guerra, los peones recibían el pan a cuenta de sus jornales "en cuya maniobra hubo también su manipulación". Torres no aclara en qué consistía esta manipulación, pero es fácil suponer que se referiría al cobro de un precio abusivo o, como poco, superior al que correspondería.

Hay otros documentos que también ponen de manifiesto la dureza de las condiciones de trabajo y vida de los peones que ejecutaban las obras de caminos; condiciones a las que habría que añadir la crueldad de los destajistas los cuales, según una representación que hizo la ciudad de Betanzos al conde de Croix, no es que pagaran poco a los trabajadores o que, incluso, no les pagaran pretextando que no trabajaban, sino que llegaban a maltratarlos físicamente.

Para ilustrar este aspecto de las obras públicas, pasamos a contar este caso. Se trataba de abonar su salario a unos labradores que habían puesto sus carros y trabajo

⁴⁷AGS, SSH, 915.

al servicio de las obras, pese a lo cual no se les quiso pagar después, por lo que tan sólo les quedaba el recurso de presentar su queja "a la ciudad", la cual, a su vez, la elevó al Capitán General de la provincia. Del documento en cuestión hay que resaltar la patética manifestación de que los destajistas hostigaban premeditadamente a los trabajadores, no sólo con amenazas, sino con golpes, al objeto de "evadirse como se evadieron en diferentes ocasiones de pagarles cosa alguna, por cuyo motivo los pobres labradores se retiraban muy contentos dando por bien perdidos sus jornales vencidos a trueque de no sufrir semejantes rigores y malos tratamientos" ⁴⁸.

Por todo ello, no son de extrañar las conductas que se denunciaban y las quejas de los ingenieros sobre que no había mano de obra porque los trabajadores habían abandonado el camino para asistir, por ejemplo, a las tareas de recolección⁴⁹. De hecho, se prefería que procedieran de lugares situados lejos del camino de cuya construcción se trataba, pues no era infrecuente que aquellos, teniendo haciendas que cuidar, abandonasen el trabajo⁵⁰.

⁴⁸AGS, SSH, 915; carta de la ciudad de Betanzos al conde de Croix. No figura la fecha, pero dado que se refiere al cultivo de los juncales de la ría de dicha ciudad, debe de ser en torno al año 1.765, fecha en la que Lemaur presentó a la Junta de Comercio y moneda su plan para la colonización de los juncales citados.

⁴⁹Es lo que pasó, por ejemplo, durante la construcción del canal de Castilla cuando, en un momento determinado, no había apenas peones y, en cuanto terminó la época de la cosecha, hubo una auténtica avalancha de trabajadores lo que, a su vez, ocasionó serios problemas de tesorería, como ya se adelantó cuando hablamos del sistema de financiación, en el capítulo V.

Citamos este caso porque, aparte de haber sido protagonizado por Lemaur, nos sirve para poner de manifiesto el hecho de que, con demasiada frecuencia, eran las cuestiones económicas, laborales y, en general, de intendencia, las que más absorbían a los ingenieros. Así, en el caso citado, Lemaur hubo de dedicarse a solucionar tales cuestiones durante los primeros meses de los trabajos, sin poder seguir el trazado de los restantes tramos del canal, viéndose obligado, pues, a desatender los aspectos técnicos de las obras, que constituían su principal responsabilidad (Juan Helguera Quijada et al. op. cit., pág. 68).

⁵⁰Archivo Histórico Provincial de Cantabria, Real Consulado de Santander, leg. 110 y 116. Tal conducta de abandono del trabajo resultaba especialmente grave en el caso de los peones camineros quienes, además del trabajo, abandonaban la vigilancia.

Otro problema que denunciaba el Comisario era que con el sistema de Lemaur, los peones tenían que recorrer grandes distancias desde el lugar en que se encontraban las obras hasta sus respectivos hogares, lo cual suponía que, como no cobraban, tenían que volverse pidiendo limosna, debiendo regresar después, desandando el camino, para cobrar y, una vez más para volver a su casa⁵¹.

En definitiva, de todo lo anterior cabe deducir que con la actitud de Lemaur se conseguía que los peones, ya que no del salario efectivo, tuvieran al menos un crédito contra la real Hacienda, pues de otra manera, sin trabajar, no contarían con nada. La pregunta es si era mejor enviarlos a sus casas, evitando así que se endeudaran con los posaderos, o mantenerlos trabajando hasta que cobraran, pagaran sus deudas, y pudieran regresar a sus lugares de procedencia con el remanente.

Con respecto a ello, puede decirse que a Lemaur -y ésto es lo que más parecía molestar a Croix- no le importaba si, para alcanzar sus propósitos era necesario "gastar en junio el producto de una sal que los vasallos de Su Majestad han de comer en septiembre y octubre", en palabras del Comisario de Guerra, que muy gráficamente, por cierto, describen el proceso de acopio y distribución de los fondos de caminos. Esta actitud despreocupada, había de chocar, por fuerza, con la de todos los demás implicados; pero los demás eran funcionarios militares mientras que Lemaur era, sobre todo -o, más bien deberíamos decir únicamente- ingeniero. De ahí, sin duda, y en ello abundaremos, el problema que terminó por crearse.

⁵¹AGS. SSH. 913.

● Ejecución contra legem

En estrecha relación con el impago a los destajistas, es necesario mencionar otra cuestión: la ejecución de obras durante los meses de invierno. El hecho era que Lemaur, contra todo y frente a todos, quería continuar las obras no sólo aunque no hubiera dinero, sino incluso en invierno; y si lo primera era grave, lo segundo lo era aún más, pues contravenía expresamente lo previsto en el Reglamento de 1.761.

La principal razón que argumentaba para la continuación de las obras era que los mismos destajistas estaban de acuerdo en no cobrar -lo cual era cierto- hasta que no terminasen la totalidad del trabajo⁵²; sin mencionar el hecho innegable de que todo cuanto se dejase inacabado repercutiría negativamente sobre lo ya construido, por cuanto se deterioraría y perdería en parte⁵³. Fue una de las más enconadas batallas que Lemaur tuvo que librar contra el Comisario de Guerra, Juan de Torres Castellano, que se opuso con todas sus fuerzas a la idea⁵⁴.

⁵²En lugar de cobrar por tramos o trozos de obra realizados, a medida que se iban realizando las mediciones que, periódicamente, se debían practicar, conforme el artículo XXXIV de la Instrucción.

⁵³Precisamente esa obligación de paralizar las obras en el estado en que estuviesen a la llegada del invierno, fue la causante de que los gastos se disparasen por la razón apuntada, lo que no constituye malversación. La obligación de parar en los meses de invierno fue cuestionada por otros ingenieros, como Bartolomé Amphoux, también destinado a las obras del camino de Galicia, el cual opinaba que la llegada de los meses de invierno "privando la prosecución, ocasiona con sus temporales los estragos en el camino hecho". Asimismo, Amphoux nos da noticia de que, durante dichos meses, subsistían en las obras "todos los empleados mayores y facultativos con el goce de sus respectivos sueldos y raciones" (SHM 3-1-6-11).

⁵⁴Los enfrentamientos entre Croix y el Comisario de Guerra Torres fueron constantes. Al margen de quién tuviera razón, lo cierto es que Torres se excedía en sus atribuciones, olvidando con su actitud la Real Orden de 1.751 a tenor de la cual los Comisarios de Guerra no debían entrometerse en las actividades de los ingenieros. La Orden en cuestión fue dada por Fernando VI a raíz de unos incidentes ocurridos en Alicante entre un Ingeniero jefe y un Comisario de Guerra.

A nuestro entender, siquiera desde el punto de vista práctico, tenía razón Lemaur, pues siempre sería mejor seguir trabajando en espera de que llegasen los fondos, que paralizar las obras con todos los perjuicios que ello conllevaría, ya que en este último caso, nadie cobraría; pero, además, había otras razones que aconsejaban no paralizar los trabajos como era preceptivo según la Instrucción cuando llegase el invierno. Piénsese, por ejemplo, en el desastre que supondría la no finalización de determinados tramos, dejando el camino con socavones y otros pasos intransitables. En otras palabras: tanto técnica como humanamente era más razonable no parar los trabajos.

Ciertamente, el Reglamento de 1.761, en su artículo XLIV, ordenaba dicha paralización cuando llegasen los meses de invierno, con el fin de acopiar fondos con que continuarlos en los meses de primavera y verano, lo cual puede parecer absurdo, pero era la ley y Lemaur no la cumplió. Quizás tenía razón al obrar así, y aunque seguir el Reglamento al pie de la letra pudiera suponer una aberración en la práctica, el hecho incontrovertible es que desobedeció no ya las órdenes de un superior, sino la ley en su conjunto.

El mismo Muzquiz, en carta al Conde de Croix, de 4 de junio de 1.768, conmina a éste para que previniese a Lemaur de que no tenía razón en sus quejas contra Torres, porque cuanto exponía era opuesto al Reglamento e Instrucción de 1.761, y a la resolución de 27 de junio de 1.766; es decir, que no debió trabajarse en invierno, y si se hizo contraviniendo las normas porque era conveniente, como era la opinión de

Lemaur, lo menos que podía haber hecho era hablarlo con el Comisario de Guerra y obtener permiso del Superintendente Delegado. No obstante, Muzquiz ordenó que pagara la obra ejecutada, sin adoptar medidas de carácter disciplinario, lo que, a nuestro modo de ver, sólo puede significar dos cosas: o bien que, en el fondo, estaba de acuerdo con la actuación del ingeniero, o bien que le apreciaba o necesitaba tanto como para no prescindir de sus servicios, por cuanto le consideraba insustituible.

Hay otro dato a tomar en consideración: no era ésta la primera vez que, pese a lo dispuesto en el Reglamento, se trabajaba en invierno. El mismo Lemaur lo hizo en 1.767, con Torres como Comisario de Guerra y sin ninguna oposición por su parte. La pregunta es, entonces, por qué lo que se aceptó en 1.767 dejó de hacerse un año después.

- **Talas**

Aunque, formalmente, no fue el asunto de las cortas de madera ordenadas por Lemaur objeto de acusación formal, se le dio mucha importancia, sin duda con el propósito de abundar en los perjuicios que el ingeniero causó en Galicia.

Croix ordenó que se elaborara un informe con todas las quejas de quienes se considerasen afectadas por las cortas que Lemaur hizo para beneficio de las herrerías. El primero en contestar al informe fue el Regidor de Ponferrada, cuya declaración al respecto comenzaba diciendo que Carlos Lemaur era tan querido por "las gentes de este

País...que le sacarían ayroso", refiriéndose a la acusación de cortar árboles sin indemnizar⁵⁵.

Decía también que, de todos los preguntados, hubo muchos que "no quisieron firmar el memorial en que se mostraban los graves perjuicios que con el camino les ocasionó Lemaury, derribando sus casas y cortando en sus montes..." Ésto parece indicar dos cosas: que la acusación, lejos de ser espontánea, se les daba hecha; lo que, a su vez, es tanto como admitir la manipulación de pruebas que rodeó todo el proceso y, por otra parte, que Lemaury, lejos de ser odiado y temido por los naturales de las zonas cercanas al camino, como pretendía el conde de Croix, era querido y respetado.

No ocultaba el Regidor de Ponferrada en ningún momento, la antipatía que Lemaury le merecía, aún sin conocerle. A ésto habría que añadir que las pocas declaraciones que finalmente se obtuvieron, fueron hechas en el año 1.770, es decir, a los pocos meses del inicio formal del proceso -no durante la ejecución de los trabajos, como hubiera sido lo normal. Todo parece indicar que estas acusaciones fueron obtenidas mediante un artificial montaje de pruebas ordenado por Croix.

Es cierto que las cortas se hicieron y, probablemente, es cierto también que Lemaury no indemnizó, al menos a su debido tiempo, a los particulares, únicos a quienes según la Real Cédula venía obligado a satisfacer económicamente; mas, lo que

⁵⁵AGS. SSH. 913. Carta de Manuel García de los Llanes y Vinero a D. Pedro Luis de Ulloa y Miranda, Señor de Noceda, de fecha 1 de abril de 1.770.

es indudable, es que tenía licencia para ello y Croix no se molestó, si es que no lo sabía con anterioridad, en averiguarlo. No obstante, pese a estar en posesión de licencia, nuestra opinión es que si Lemaur hubiera sido procesado por las indiscriminadas cortas, habría sido condenado, pues la legislación sobre montes era tan estricta al respecto que malamente podía cortarse un árbol sin consecuencias, como ya vimos al hablar de las Ordenanzas que regulaban esta materia; más aún siendo Galicia de las provincias clasificada como marítima.

De lo que no cabe duda es de las graves consecuencias de dichas cortas. De ello da buena cuenta una carta escrita por otro ingeniero, Manuel Travesí, al conde de Croix, en la que se hablaba del odio que los paisanos tenían a los ingenieros por considerar que habían sido ellos quienes arruinaban sus tierras, y el consiguiente riesgo de motines por dicha causa⁵⁶. Continuaba la carta diciendo que, siendo Galicia un "país frío y pobre y que el fuego les es medio alimento a los naturales", si faltaba la madera, perecerían de frío. Si a ello se añade que la mayoría de las casas eran de paja - con el consiguiente riesgo de incendios- fácil es hacerse una idea de la importancia que la madera tenía para los naturales.

Ciertamente Travesí no era en absoluto afecto a Lemaur; pero del documento en cuestión se puede deducir que, así como resulta difícil creer la afirmación de que Lemaur no había pagado a nadie por los árboles que cortaba, es, en cambio, muy

⁵⁶AGS. SSH, 915. Carta fechada en Bembibre, el 16 de marzo de 1.770. Esta misma situación ya vimos se daba en otros caminos, como en el de Valencia, donde hubo un serio altercado entre ingenieros y particulares.

interesante la información que ofrece su otra manifestación acerca de la importancia que los bosques tenían en la vida de los particulares. Con todo, la carta de Travesí daba a entender que lo verdaderamente grave no era tanto que Lemaur no indemnizase por la madera que utilizaba -aspecto en el que la acusación puso el acento- como que efectuase las cortas sin atender ni al cuánto ni al dónde. No obstante, Croix, tal vez por su condición militar, prefirió centrar la acusación en la malversación y en la insubordinación aunque, como veremos, al menos en cuanto a lo segundo se refiere, escogió el cauce procesal inadecuado.

Por otra parte, la acusación parece mezclar cosas que no tienen nada que ver, de manera que obran en autos quejas referentes a cortas practicadas en terrenos concejiles, que debieran haber sido desestimadas desde el primer momento, pues la licencia otorgada por el rey a Lemaur le autorizaba a practicar esa clase de cortas sin necesidad de indemnizar en el caso de terrenos comunales⁵⁷. Igualmente era absurdo que las denuncias fueran precedidas de una queja por no haber "pedido licencia a la Justicia" del lugar en cuestión, porque Lemaur no tenía por qué pedirla, ya que la

⁵⁷El profesor de la Cruz Aguilar, en su obra "La destrucción de los Montes. Claves histórico-jurídicas", Univ. Complutense, 1.994, págs. 45 y 46, en relación al origen de los bienes comunales, señala que son aquéllos que "promiscue his utuntur", es decir, los que se usan promiscua o indistintamente. Dice también el profesor de la Cruz que, en cuanto al disfrute de pastos, el señor de la ciudad o villa "disfrutará igual que los demás" pero ha de examinarse el lugar en el que habitan "y tienen el hogar principal, sin que importe que tenga en determinado lugar el dominio respecto de la jurisdicción y los vasallos, porque este dominio va separado de la propiedad de los pastos y de los términos, y transferida una no se transfiere el resto". Con ello se pone de manifiesto la arbitrariedad o, mejor dicho, la injusticia para con los vecinos de los pueblos, parte de cuyas tierras se permitió a Lemaur explotar como si de propiedades reales se tratara.

En el mismo sentido se declara Castillo de Bovadilla, que en su "Política para Corregidores, Libro V, Capítulo IV, 3, señala que el "señorío de los bienes de los pueblos es dellos", estableciendo su origen en la división que hizo Augusto César en provincias, y la aplicación a las mismas de una serie de bienes y "otras rentas fiscales, y del derecho real se apartaron y aplicaron al Imperio, y así los dichos bienes de los pueblos no son de los emperadores, ni de los Reyes, ni ellos pueden apropiarlos a sí, ni usar dellos, sino dando buen cambio y recompensa con causa, y por necesidad pública por alguna gran novedad y ocasión digna de remedio muy importante al Rey y al Reyno... Y aunque el Emperador Antonino dijo Yo soy el Señor del mundo, y lo mismo dijo el Emperador Zenón, aquéllo se entiende cuanto a la jurisdicción, protección y defensa, y no cuanto al señorío y propiedad que son cosas distintas..." Continúa Bovadilla citando las Partidas en apoyo de su teoría (Partida Tercera, Ley IV, Título 28) poniendo, en definitiva, de manifiesto la nula legitimidad que tenían los Reyes para actuar sobre los bienes comunales pese a lo cual, como estamos viendo, disponían de ellos a su antojo.

Justicia más alta, valga la expresión, encarnada por el rey, le autorizaba a hacer cualquier corta⁵⁸.

La denuncia de Travesí ponía de manifiesto un hecho en el que nadie parecía reparar: que el problema lo había originado la Administración, concediendo una licencia que permitía hacer cortas indiscriminadamente, en cualquier lugar y en cualquier cantidad, por lo que, siendo consecuentes, a quien habría habido que pedir responsabilidades era a aquélla, y no al titular de la licencia.

Pese a todo, justo es decir que si por algo resultaron perjudicados los lugareños, fue por las cortas de sus árboles, siendo la indemnización, podría decirse que lo de menos. Por eso, sus quejas hacen referencia, en gran medida, al hecho de que quedaban imposibilitados para construir sus propias viviendas, al no permitírseles a ellos explotar sus bosques; a lo que habría que añadir el agravio que suponía permitir a los funcionarios de la Administración utilizarlos a su antojo.

- **Expropiaciones: el Señor de Noceda**

Uno de los sitios por los que había de transcurrir el camino real de Galicia era el lugar de Noceda, perteneciente al Señor del mismo nombre, llamado Pedro Luis de Ulloa, que aparece, desde el principio, como afecto al Conde de Croix, y del que

⁵⁸AGS. SSH. 915.

podemos decir que actuó claramente movido por intereses puramente crematísticos, ajenos completamente a las obras.

El primer enfrentamiento entre Noceda y Lemaur se produjo cuando el primero se opuso con todas sus fuerzas -incluso judicialmente- a que el camino, concretamente un tramo comprendido entre Piedrafita y El Cebrero, pasase por sus tierras. Noceda dio todo tipo de excusas, desde que nevaba mucho y ello perjudicaría al camino, hasta el grave perjuicio que se iba a causar a los "pobres labradores".

Finalmente, cuando vio que no había forma de parar las expropiaciones porque no se iba a desviar el camino, centró todo su esfuerzo en intentar conseguir indemnizaciones desmesuradas por las tierras expropiadas, a pesar de que la tasación se había realizado conforme a derecho. El problema surgió respecto de la cantidad a cobrar, único punto en el que, como ya vimos, las normas ni decían ni aclaraban gran cosa. De hecho, se tasó por exceso, según confesaba Mariano Lleopart a Muzquiz⁵⁹, por lo que Lleopart se negó a firmar la orden de pago, aunque, finalmente, le fue abonada toda la cantidad que reclamaba.

En esa misma carta, Lleopart afirmaba que Noceda usurpó el terreno a los naturales, los cuales no se atrevieron a quejarse por su prepotencia, y que se llegó a ordenar al Corregidor de la villa en cuyo término se encontraban los terrenos que se

⁵⁹AGS. SSH. 914 Carta de Lleopart a Muzquiz, de 18 de diciembre de 1.777.

le expropiaron, que asistiera a la diligencia de tasación, a fin de evitar que por el expropiado se alegara parcialidad⁶⁰.

No es de extrañar que Noceda actuara como agente de Croix, en cuanto a recabar informaciones contrarias al ingeniero Lemaury, conforme el Conde le solicitaba, pues aquél le benefició en numerosas ocasiones; sin ir más lejos, con las indemnizaciones señaladas. Vista la relación entre Noceda y Croix, de clientelismo puro en el sentido clásico de la palabra, es obvio que tanto su testimonio como los por él buscados, no podían considerarse como pruebas serias de cargo para acusar a Lemaury de las más variadas irregularidades.

Hay otra razón que justificaría las acusaciones de Noceda hacia Lemaury y que podría ser la envidia, pues aquel era también propietario de una herrería en las posesiones que tenía en Valcárcel, lugar muy próximo al en que Lemaury tenía una de las suyas, por lo que la competencia entre ambos pudo actuar como acicate para intentar, a toda costa, quitarle de su camino, lo que le uniría aún más a las intenciones de Croix; aparte de que Noceda se consideró muy perjudicado por las obras del camino en sí, pues creía que la mala construcción del mismo en el tramo cercano a sus propiedades, repercutiría muy negativamente sobre ellas.

⁶⁰Como prueba del exquisito cuidado que se tuvo en resarcir al señor de Noceda debido, sin duda, a sus buenas relaciones, está el hecho de que en la mayoría de las expropiaciones, aparte de ser menor el importe satisfecho, llegaba incluso a reducirse, produciéndose una diferencia bastante profunda entre lo tasado y lo efectivamente cobrado; hay bastantes ejemplos de particulares que no tuvieron tanta suerte como Noceda.

Por otra parte conviene señalar que es muy probable que Noceda, en efecto, se hubiera apropiado de unas tierras que no le pertenecían, lo cual constituiría un caso más de transformación de un señorío jurisdiccional en propiedad.

● Cobro de comisiones

También es curiosa la aparición en los autos de una carta remitida por un clérigo, sin firma, el cual manifiesta que un penitente le había confesado que entre sobrestantes y maestros de obra, se había constituido una auténtica mafia, pues cobraban de los destajistas una cierta cantidad de dinero, bajo la amenaza de que, caso de no recibirla, les rebajarían los asientos. El documento es de fecha 20 de marzo de 1.765, siendo asombroso que no se haga cuenta del mismo hasta marzo de 1.770⁶¹, tomándose en consideración al mismo nivel que el resto de las denuncias de los destajistas y particulares expropiados.

No hemos podido comprobar la veracidad de este testimonio, pero qué duda cabe de que era perfectamente posible el cobro de lo que podríamos denominar, anacrónicamente claro está, *comisiones ilegales*, según hemos tenido ocasión de ver en el camino de Cataluña⁶². Nótese que en el documento citado no se mencionaba, ni directa ni indirectamente, al ingeniero Lemaur, por lo que no tenía ningún sentido incluirlo en los autos -como, efectivamente, se hizo. Parece que la causa de haberlo

⁶¹AGS, SSH, 915.

⁶²Dicho sea entre paréntesis, el camino más caro de los cuatro emprendidos por el Real Decreto de 1.761 fue, precisamente, el de Cataluña, al menos de los datos que se tenían al 31 de diciembre de 1.768. Mientras los de Galicia, Valencia y Andalucía rondaron los 4.000.000 de reales, el de Cataluña ascendió a 9.000.000 (Menéndez, op. cit., pág. 317) Es difícil saber de cuántos kilómetros estamos hablando para poder establecer la correcta comparación entre los cuatro caminos, toda vez que los trazados variaban continuamente, y el método de construcción empleado en cada momento también podía hacer variar la longitud de lo construido, por ejemplo, si el ingeniero decidía dar menos pendiente a un tramo del camino o, por el contrario, dejaba dicha cuestión al mero transcurso del tiempo. Con todo, según Madrazo ("EL sistema de transportes", op. cit., pág. 165), al finalizar el siglo XVIII la longitud de lo construido sería, aproximadamente, la siguiente: Madrid-La Coruña, 350 Km.; Madrid-Barcelona, 50 Km.; Madrid-La Junquera (se trata de Madrid-Valencia-La Junquera), 500 Km.; Madrid-Cádiz, 400 Km.

hecho así obedece a la intención de insinuar sutilmente que Lemaury estuviera implicado en el asunto, pese a lo extemporáneo del testimonio y la falta de pruebas.

Otra denuncia de tan curioso personaje, aparecido a última hora, como todos los demás "presuntos testigos", fue la consistente en afirmar que los dependientes de los almacenes llevaban la cuenta y razón de herramientas a su mayor conveniencia, de manera que "si se componen cuatro herramientas dicen que son treinta", embolsándose la diferencia⁶³. No dudamos de la veracidad de la denuncia, mas parece que para obrar así los cargos inferiores debían estar en perfecta connivencia con los superiores⁶⁴; por ello insistimos en que, si bien no se puede probar, no puede decirse que no fuera posible e, incluso, probable la conducta denunciada.

Concretamente, dentro de las obras del camino de Galicia, consta el recurso de un destajista el cual, pensando probablemente que la mejor defensa era un buen ataque, se quejaba de la conducta de Lemaury en el sentido expresado, cuando en realidad se puede comprobar después que, dicho destajista, puesto de acuerdo con un ingeniero - Manuel Travesí, encargado del detall y uno de los promotores de la acusación contra Lemaury- se adjudicaba directamente las obras a mayor coste que si se hubieran dado

⁶³AGS, SSH. 915. En relación con las herramientas, hay que decir que venían a ser un artículo de lujo, sin duda por la falta y carestía de hierro. Por ello, aparte del riguroso control que la Instrucción de 1.761 y otras disposiciones, establecían sobre aquéllas, se descontaba de los salarios tanto las recomposiciones como lo que se hubiera perdido o gastado.

⁶⁴Aunque conviene recordar aquí las palabras de Cicerón ("De legibus", III, 3, 6). "Leges sunt quas apparitores nostri volunt".

a otro contratista. Al parecer, se le llegaron a pagar 90 reales por toesa en lugar de los 36 que se abonaban regularmente⁶⁵.

7.4. Deficiencias en las obras

Lemaur no fue acusado formalmente, es decir, ante un Tribunal, de haber construido deficientemente; pero sí se le imputaron numerosas irregularidades de ese tipo al hilo de todo el proceso, con la indudable finalidad de aumentar el peso de la acusación, influyendo en el ánimo de quienes le iban a juzgar, para conseguir una condena⁶⁶. La base de esta imputación fue el informe del ingeniero Ricaud, el cual, como vimos, era enemigo declarado de Lemaur.

Hay que añadir que el conde no inspeccionó personalmente las obras para comprobar cuanto Ricaud le planteaba, pues esto le brindaba argumentos suficientes para desembarazarse de Lemaur; y, último en orden aunque no en importancia, está el hecho de que si Lemaur era apartado del cargo que desempeñaba en las obras, Ricaud ocuparía -como, efectivamente, sucedió- su cargo, por lo que no resulta extraño que hiciera cuanto en su mano estuviese para que el puesto quedara vacante.

⁶⁵AGS. SSH. 915.

⁶⁶Si a Lemaur se le acusaba de malversación de los fondos destinados a las obras, qué duda cabe de que, si encima se demostraba que había construido deficientemente, la citada acusación de malversación se vería sustancialmente apoyada. De ahí, probablemente, la inusitada -y sorprendente- dureza de Ricaud al repasar las obras construidas por Lemaur.

No obstante, lo que estaba falto de solidez no eran las obras, sino la misma acusación; en primer lugar porque todas las obras públicas, ya sean caminos o puentes, siempre necesitarán de un presupuesto extraordinario para su conservación o mantenimiento, sin que ello suponga que los gastos hechos por tal concepto obedezcan a malversación ninguna. En segundo lugar porque, en el caso que nos ocupa había que tener en cuenta, además, la calidad del terreno sobre el que se trabajaba -aspecto en el que incidiremos más adelante. De hecho, se gastaban en obras de reparación y conservación de caminos millones de reales, de donde derivó la necesidad de establecer para ello un impuesto específico: el portazgo⁶⁷.

● El informe Ricaud

La orden de demolición de una parte de los trabajos realizados por Lemaur, fruto del informe técnico elaborado por Ricaud a instancias del conde, aparte de dar a aquél y, por extensión a Croix, carta blanca para actuar a su antojo, constituyó una de las decisiones más erróneas que pudieron adoptarse en el "caso Lemaur", pues cierta *re-construcción* siempre hubiera sido necesaria⁶⁸pero, como su propio nombre indica, no implicaba la demolición de todo lo anterior. Como ya adelantamos en la

⁶⁷Ya vimos también que muchos caminos tenían su normativa específica para conservación y mantenimiento, aparte de la general que llegó a existir; buena prueba de que todas y cada una de las obras públicas necesitaban de ello. Por otra parte, las obras de puentes y caminos públicos, así como los operarios que en ellas trabajaban, estaban exentos de pagar alcabalas y demás derechos impuestos sobre los materiales y comestibles, gozando, además, de la libertad de abrir canteras, cortar leña, y aprovecharse de los pastos en los terrenos públicos y baldíos, guardando las leyes y ordenanzas de la materia, según Reales Órdenes de 4 y 6 de junio de 1.785 y 5 de abril de 1.805; notas 4 y 5, tit. 35, lib. 7, Novísima Recopilación (Escriche, voz "Caminos y carreteras", pág. 158).

⁶⁸Como era necesaria en todas y cada una de las obras públicas que se construían, pues siempre había imponderables, desde el clima a la geografía, pasando, por supuesto, por los medios materiales y técnicos de la época.

Introducción de este capítulo, la citada orden llevaba fecha de 17 de agosto de 1.769, y estaba dirigida por Muzquiz a Croix, con el mandato literal de que "se reparen y compongan las obras hechas".

El informe es muy extenso, reiterativo en ocasiones e, incluso, inconexo, circunstancias que lo hacen relativamente confuso, razón por la cual hemos procedido a resumirlo y agruparlo por materias. El motivo, además, de extendernos en él, obedece a la intención de probar lo inútil del mismo, cosa que el dictamen que puso fin a la causa no pudo hacer, por cuanto que la mayor parte de las obras a que hacía mención ya habían sido destruidas, razón por la cual no se pudo hacer una evaluación técnica de las presuntas "imperfecciones del arte" cometidas por Lemaur. Por eso, en cada apartado se describe y explica por qué los defectos de construcción que Ricaud denunciaba no eran tales.

Defectos en alcantarillas

El "*informe Ricaud*" comenzaba mencionando que, en las obras del camino desde Astorga hacia La Coruña, había dos "alcantarillas"⁶⁹ inutilizables, por no

⁶⁹La definición de alcantarilla planteó siempre bastantes problemas, no llegándose nunca a un criterio unitario, si bien en el año 1.846 una comisión de la que formó parte Lucio del Valle redactó una "Circular, remitiendo a los Gefes políticos y a los Ingenieros jefes de distrito los formularios aprobados para la redacción de los proyectos de obras públicas de caminos" (Col. legislativa de España, 1.814-1899, Circular de 28 de abril de 1.846, pág. 165 y ss.), en la que se puso de manifiesto la variedad "en la aplicación de los nombres que sirven para designar las obras destinadas a dar paso a los cursos de agua según su importancia", de manera que, no habiendo nada convenido hasta la fecha para "distinguir un puente de un pontón... unido a las diversas palabras que suelen usarse para representar una misma idea, como son, las de *puentecillo*, *pontón*, *pontarrón* y *alcantarillón*", se decidió la comisión a dividir tal clase de obras en cuatro categorías: puente, pontón, alcantarilla y tagea, diferenciando cada una de ellas en función de la dimensión que hubiese entre los "claros pertenecientes a los arcos que se construyen entre los mismos", con lo que:

Tagea: hasta 4 pies inclusive.
Alcantarilla: de 4 a 10 id.
Pontón: de 10 a 30 id.

haberse ejecutado con la debida precaución, de manera que, "hallándose el terreno cortado a plomo muy superior a su plano, el continuo golpeo de las aguas ha terminado por socavar el terreno en su entrada, y abriéndose paso por debajo han terminado por salir por varias partes del muro de sostenimiento del lado opuesto" (para ilustrar los términos técnicos empleados y el proceso de aterramiento de las alcantarillas vid. figuras siguientes).

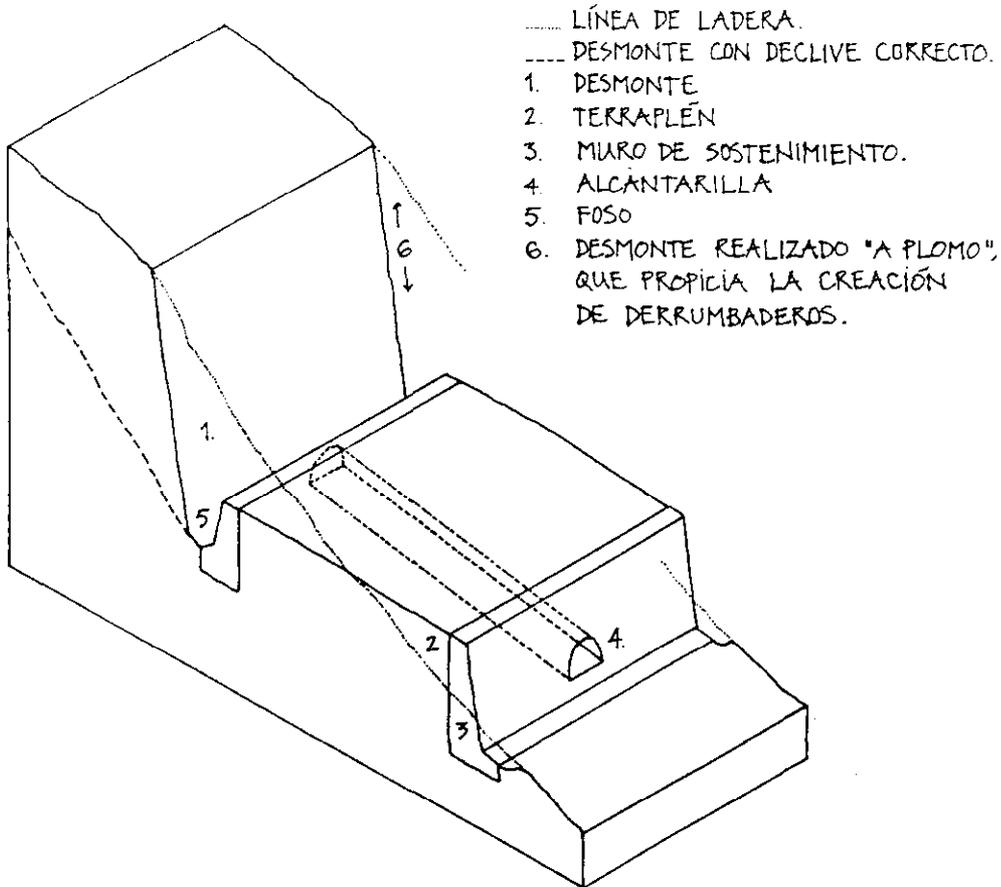
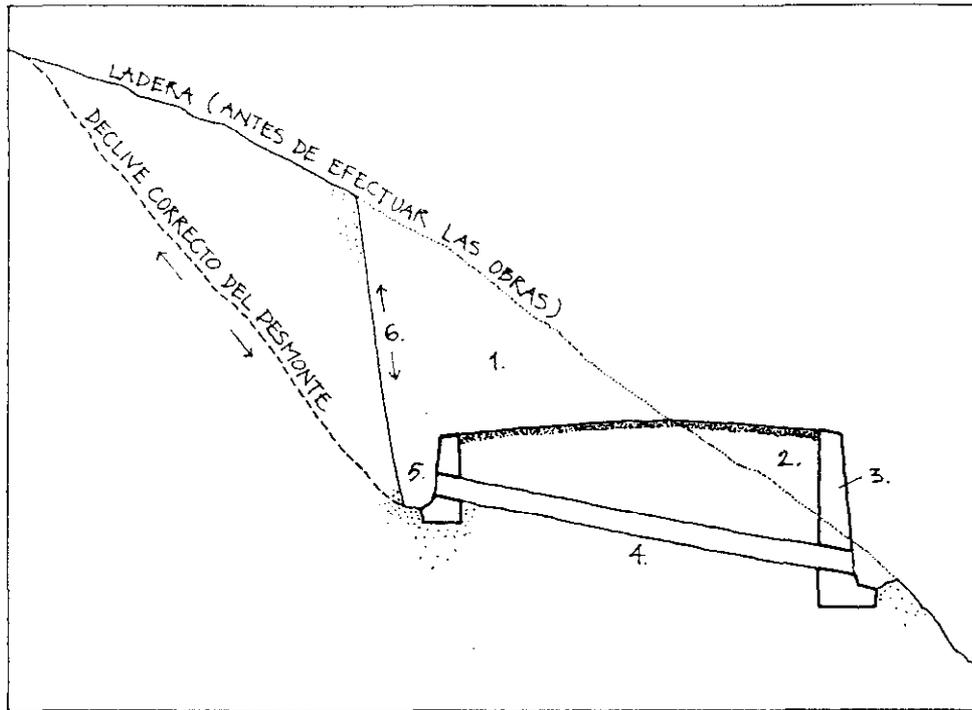
Por lo que se refiere a las demás alcantarillas, también tenían, según el mismo ingeniero, notables imperfecciones del arte, e innumerables defectos de mala construcción, perceptibles "en la mayor parte de las murallas que sostenían terraplenes, por el lado de las caídas, acreditando, pues, poca permanencia, y necesitadas todas ellas de urgente reparo".

En definitiva, las alcantarillas, carecían, en general, de los requisitos que debían tenerse en cuenta para su construcción, pues estaban construidas en piedra seca, con poca solidez y menos arte, "y sin la capacidad proporcionada a las avenidas, desoyendo los consejos de los naturales", cosa que, por cierto, constituía un *pecado* bastante habitual.

Puente: de 30 en adelante.

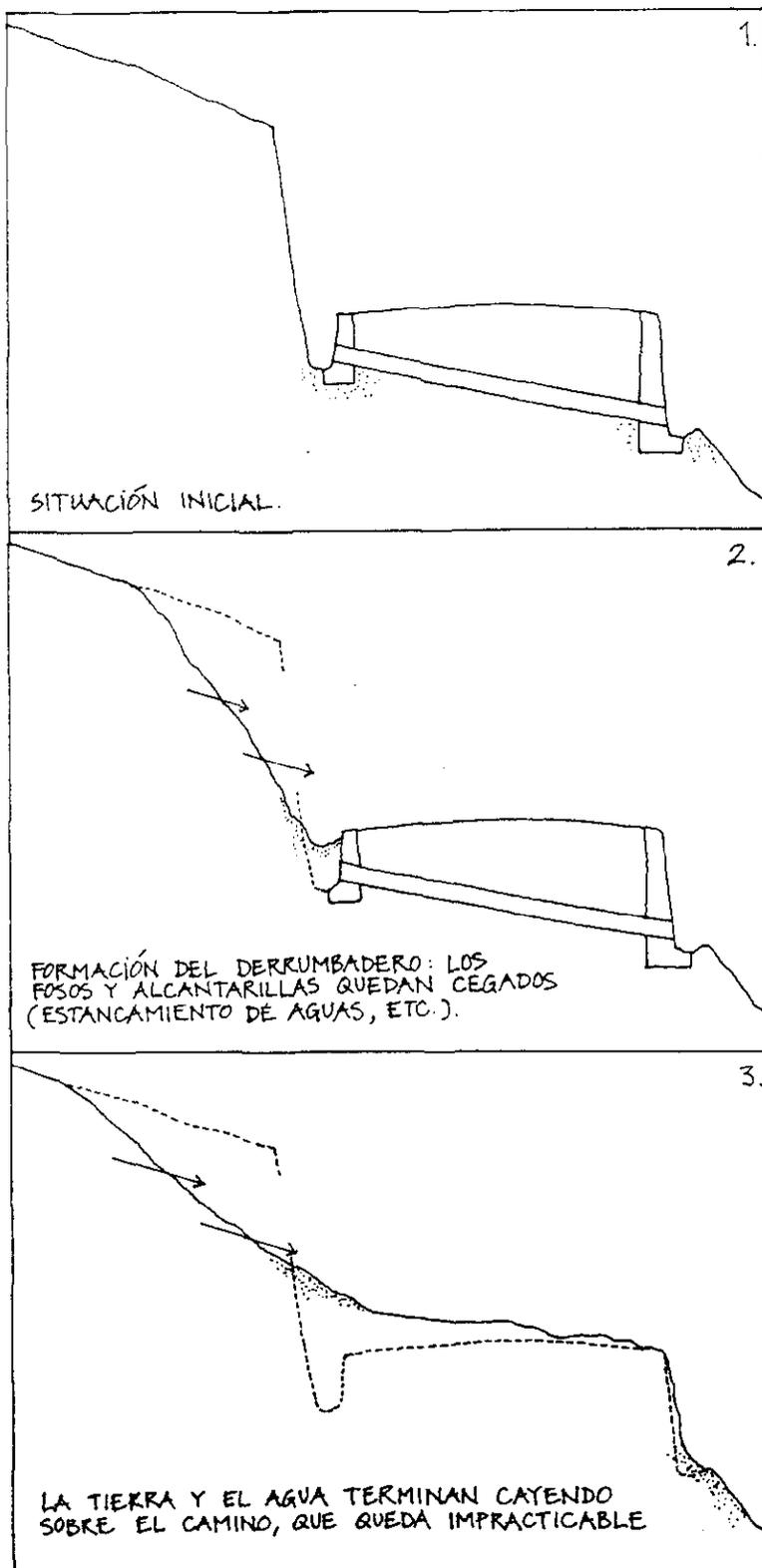
En realidad, lo que se pretendía con estas distinciones era dejar de diferenciar cada una de dichas obras atendiendo únicamente a la importancia del curso de agua sobre el que se construían.

Con todo, las alcantarillas eran, a menudo, simples desagües y en este sentido apunta la definición de García Tapia (op. cit., pág. 510), que manifiesta que *alcantarilla* es diminutivo de *alcántara* (del árabe "al quantara" = puente y, por derivación, construcción abovedada), es decir, "construcción abovedada de pequeña luz cualquiera que fuese su función. Pasó a designar únicamente los conductos abovedados de saneamiento".



- LÍNEA DE LADERA.
- DESMONTE CON DECLIVE CORRECTO.
- 1. DESMONTE
- 2. TERRAPLÉN
- 3. MURO DE SOSTENIMIENTO.
- 4. ALCÁNTARILLA
- 5. FOSO
- 6. DESMONTE REALIZADO "A PLOMO", QUE PROPICIA LA CREACIÓN DE DERRUMBADEROS.

Elementos que intervienen en la construcción de un camino



Fases del derrumbamiento de un desmonte realizado "a plomo", sin el declive correcto

Continuaba Ricaud diciendo que, desde la salida del puente de El Manzanal hacia el puente del río Boeza, el camino se había cargado con tierras gredosas, por lo que se hacía intransitable en el invierno. En sus propias palabras, todo parecía "como executado a la voluntariedad y arvitrio de los mismos destajistas y sus peones"⁷⁰. También denunciaba la existencia de porciones de foso sin abrir, lo que, a la larga, impediría correr a las aguas, o las obligarían a permanecer en el camino, al que, consecuentemente, perjudicarían.

Esta circunstancia, además, favorecería la práctica ya apuntada en otro lugar, de la usurpación de tierras por los particulares, y que en palabras de Ricaud se traducía como que "los labradores codiciosos ocupan las tierras y las aran". El informe de Ricaud resultaba particularmente interesante en este punto por cuanto abunda en la idea de que tal conducta era práctica demasiado común⁷¹.

Falta de pendiente transversal

Por otra parte, al haberse quedado las tierras de los desmontes cortadas a plomo, se habían formado "grandes derrumbaderos", que contribuían a hacer el

⁷⁰Teniendo en cuenta que la greda es una especie de arcilla, pudiera ser -aunque no necesariamente- que las lluvias tanto del invierno como del verano, pero sobre todo las primeras, hicieran intransitable el camino, convirtiéndolo en un lodazal; pero no es menos cierto que el hecho de que hubiera o no gredales -que, dicho sea de paso, debían ser cubiertos con grava y arena- dependía, en buena parte, de la propia Naturaleza más que de los ingenieros.

Etimológicamente, greda viene del latín *creta*, material impermeabilizante, utilizado como desengrasante para la lana en los batanes. Se emulsiona y toma una forma pastosa, pegajosa y resbaladiza.

⁷¹Fue práctica común en todos los caminos y en todo tiempo, como ya hemos visto en otro capítulo, para lo cual se dictaron desde antiguo disposiciones legales dirigidas a sancionar a aquellos que embargaban, de una u otra manera, los caminos. Ya entrados en el siglo XVIII, hay una propuesta de Sabatini, del año 1.775, sugiriendo que fueran los justicias de los pueblos los encargados de velar por evitar las usurpaciones en los caminos.

camino intransitable, cegando los fosos, con lo cual las aguas quedaban estancadas en algunos trozos, mientras que otras corrían por la superficie del camino, "abarrancándolo y causando atascaderos en los parajes, en donde además de ser el terreno de mala calidad, no se tomó la precaución de afianzarlo al tiempo de su construcción".

En descargo de Lemaury a este punto hay que decir que el procedimiento consistente en cortar a plomo el terreno sin dar a los taludes el declive necesario para su estabilidad, era práctica común seguida en todos los caminos, y obedecía a cuestiones de ahorro al erario público, bajo la filosofía al uso consistente en que lo que podía conseguirse dejando obrar al tiempo, no había de pagarse a los peones. Por tanto, creemos que si a los ingenieros se les daba constantes instrucciones de moderación en el gasto, no podía sorprender un proceder semejante ni, mucho menos, considerarse motivo serio de censura.

Concretamente, mencionaba Ricaud la porción del camino desde Ruitelán a Piedrafita y Noceda, que sería intransitable en invierno "pues sólo algunos trechos de camino eran firmes en todo el trayecto, y las tierras de los terraplenes que hacían parte de aquél, se habían desprendido buscando su natural declivio unos, y quedando otros abarrancados notablemente por las aguas que, por todas partes, habían atravesado el camino". Citaba el caso de un terraplén que, a su juicio, acabaría por desprenderse y causaría graves perjuicios a la herrería del señor de Noceda -de quien ya hemos hablado y a quien Ricaud y Croix mostraban mucho interés en satisfacer-, la cual se hallaba al pie de dicho derrumbadero.

Empleo de materiales inadecuados y deficiente diseño de las obras de fábrica

Proseguía el informe diciendo que muchos trozos de muralla construida en piedra seca para sostener terraplenes a orilla del río Torres, no se habían precavido contra los efectos de las aguas, y que las obras hechas en el puente del río Boeza eran muy malas, por lo que "había que providenciar otras nuevas para precaver el puente con las avenidas y terraplenes y reparar estos de continuo", cuando lo lógico hubiera sido construir de tal manera que las obras pudiesen acreditar su permanencia para siglos.

Señalando que las paredes de sostenimiento estaban mal construidas y muchas derrumbadas, terminaba Ricaud su informe diciendo que, en definitiva, de 22 alcantarillas quedaban 2, porque unas quedaron atascadas y sus entradas sepultadas debajo de los terraplenes que formaron las avenidas; y, otras, quedaron sepultadas bajo las tierras arrojadas al camino, lo cual fue debido a no haber tenido la precupación de cuidar en la construcción de su resguardo y permanencia, tanto en la parte de entrada de las aguas como en la de salida.

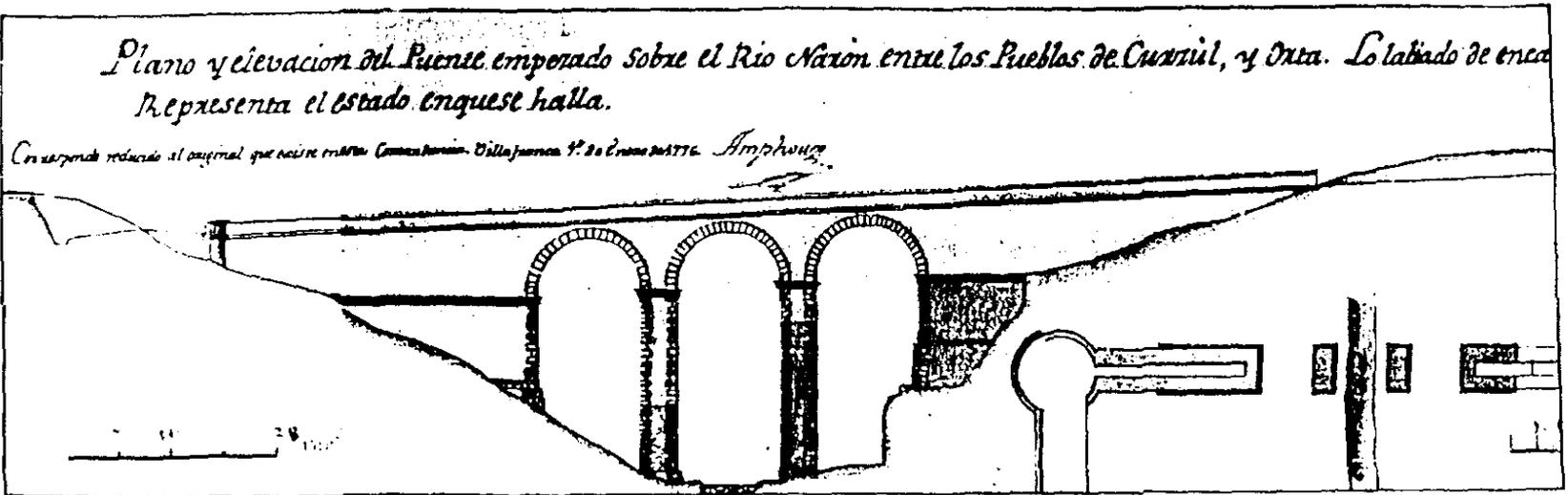
Igualmente, de Piedrafita al Lugar de Corsul⁷², había un puente en rampa, sobre el río Nasón, cuyas cepas "carecían de las debidas precauciones para su conservación y resguardo, pues se presentaban de cuadrado a la corriente del río sin

⁷²Este debe referirse al lugar hoy conocido como Cruzul, sin que sorprenda la variación toponímica, toda vez que es bastante frecuente a lo largo del tiempo.

tajamar y estaban construidas de mampostería ordinaria con pizarra, con tan sólo los ángulos de cantería desde la retreta de los cimientos"⁷³. Si a ello se añadía que no había tajamar que dividiese las aguas ni desviase los cuerpos (maderas, etc.), con el tiempo era más que previsible que degradasen la mampostería, haciendo peligrar el puente, cuyos planos se pueden ver en la página siguiente.

Aunque más adelante comentaremos detenidamente el juicio que hace Ricaud a las obras construidas por Lemaur, es ahora el momento de reparar en lo extraña que resulta la afirmación que hacía sobre la necesidad de "oir a los naturales del lugar", pues la realidad demuestra que "los naturales" podían esforzarse cuanto quisieran dando consejos a los ingenieros en materia de talas y cortas, por ejemplo, sin que nadie les hiciera caso, como también hemos tenido ocasión de ver. Ricaud puso especial énfasis en los puentes construidos por Lemaur, alegando que habían sido construidos "con poca solidez y menos técnica", pues faltaban, incluso, los elementos arquitectónicos indispensables para su sostenimiento. Según él, debían haberse construido las cepas hasta la altura de las mayores *crecientes* (sic), así como con tajamar por la parte de arriba, revestido de cantería, no siendo excusa para no hacerlo así la manifestación de Lemaur de que las crecientes no solían tomar mucha altura y eran de poca duración "pues conviene siempre precaverse frente a los acontecimientos que nadie puede prever".

⁷³Galicismo: de *retraite*, término arquitectónico que significa *descarga*. En español, el diccionario de Corominas no lo contempla, pero lleva a *releje*, que según la Real Academia es, en su acepción cuarta (Arq.) "lo que la parte superior de un paramento en talud dista de la vertical que pasa por su pie".



Plano del Puente de Corsul (SHM 3-1-6-11)

Recalcamos esta frase por lo que de irónico tiene el hecho de que Ricaud pusiese tanto énfasis en la previsión, cuando si por algo no se caracterizaban las obras públicas del XVIII, a tenor de todo lo que hemos visto, era, precisamente, por eso. Es decir, que, en el más que improbable supuesto de que desconociese las habituales prácticas de asentistas, destajistas, y demás empleados en la construcción de caminos, sus comentarios son tan falsos como improcedentes. Además, Lemaury no construyó las tajamares porque, muy razonablemente y siempre con miras al ahorro al erario público⁷⁴, observando el cauce del río, a falta de otro sistema mejor para hacer los cálculos, debió estimar que el mismo no llevaría mucho caudal y, consecuentemente, no hacían falta las tajamares⁷⁵.

Cálculo de los gastos de recomposición

Tras haber puesto de manifiesto todas las imperfecciones encontradas en el trabajo de Lemaury, Ricaud hace un cálculo prudencial del coste de los reparos que considera indispensables, deduciendo que, tras haberse gastado unos 30.309 reales para dos leguas de caminos (unos 11 Km.), sin contar el bombado, ni colocar guarda ruedas, se necesitarían 262.504 reales y 22 maravedíes y 2/3 de vellón (desde Ruitelán a Piedrafita, aproximadamente unos 7,5 Km):

⁷⁴Preocupación en la que coincidía con todos los que intervenían, de una u otra forma, en la construcción de obras públicas, desde los ingenieros hasta -sobre todo éstos- los más altos cargos de la Administración.

⁷⁵Por tajamar se entiende un dique de encauzamiento, que constituyó la mejor solución técnica de la época - aunque ya la emplaban los romanos-, al objeto de evitar catástrofes provocadas por el desbordamiento de los ríos en época de crecidas. Es un elemento de estructura triangular o circular adosado a la pila por el frente de aguas arriba, sobresaliendo del plano formado por la boquilla de los arcos que sirve para atacar las aguas y disminuir las presiones que éstas pudieran ejercer sobre las pilas. De altura variable, suele terminar cerca de la primera dovela, aunque a veces no llega a ésta y otras invade parte del campo del tímpano. Su función, en definitiva, es la de cortar el agua de la corriente y repartirla por igual a ambos lados de las pilas (García Tapia, Nicolás, op. cit., pág. 521).

- 109.758 reales para extracción de derrumbaderos de las tierras.
- 101.820, 22 mar. y 2/3, de reparos y reedificación de alcantarillas.
- 59.926 reales para los escarpes.

Puede decirse, en definitiva, que todo el informe resulta exagerado, pues la mayoría de los defectos que se denunciaban eran habituales. A ello habría que añadir que si no todos, sí buena parte de los defectos que Ricaud denunciaba, no eran tanto de construcción como de falta de solidez de los materiales, lo cual, a su vez, podría ser imputable únicamente a los destajistas, cuyo interés en ahorrar costos era tan proverbial como nefasto, pues conducía a que las obras no se ejecutasen con el rigor necesario.

Hemos, incluso, encontrado pruebas que avalan esta teoría, referentes al puente de Boeza cuya mala construcción, entre otras muchas, ponía Ricaud de manifiesto culpando a Lemaur. En este sentido, hay un expediente abierto a un destajista, al que se acusaba de defraudar en la calidad de los materiales utilizados para construir dicho puente; *concretamente se habla de que la baja calidad de los materiales empleados redundaría en la seguridad para los transeúntes, pues amenazaba con derrumbarse. La causa de ello parecía radicar en el hecho de que el destajista utilizó guijarros grandes del río para fabricar la mampostería del expresado puente*⁷⁶.

⁷⁶AGS, SSH, 915: carta de Baltasar Ricaud a Clemente Espina, de 11 de octubre de 1.769. Subrayamos, no obstante, cuánto de hipocresía parece haber en todo el asunto, pues en algunas ocasiones se permitía la construcción de puentes con las propias piedras de los ríos; eso sin mencionar el hecho de que los romanos construyeron presas utilizando grandes cantos rodados sin que, al día de la fecha, se hayan disgregado, como por ejemplo las de Proserpina y Cornalbo, en Extremadura. Por todo ello, podría ser que el fallo hubiese estado en la pasta que unía los guijarros, no en los guijarros en sí.

Lo que más sorprende es que la noticia la redactó el mismo Ricaud quien, pese a conocerla de propia mano, seguía culpando a Lemuar de graves defectos en la construcción de las obras; actitud con la que parece *recoger el testigo* del conde de Croix, para quien Lemaur se había convertido en su particular *bête noir*. Con todo, creemos que, probablemente, lo mismo que ocurrió con el destajista del puente de Boeza sucediera en otras obras, pero quienes estaban encargados de averiguarlo, no vieron o no quisieron ver lo que realmente sucedía.

Con todo, no podemos hacer referencia a la cicatería de los destajistas sin señalar que la propia Administración era fuente y origen de buena parte de los problemas; la Administración que, en su afán de ahorrar dinero al erario público, no sólo admitía sino que, incluso, fomentaba, como ya vimos, las bajas temerarias sobre los pliegos de condiciones.

Por último, hay que decir que lo más paradójico del "*informe Ricaud*" es que, pese a lo demoledor del mismo, este ingeniero consideraba a Lemaur un buen facultativo, inteligente y capaz, según sus propias palabras; pero, lo que a su juicio resultaba imperdonable, era el genio "intrépido e independiente" de aquél⁷⁷. Esto contribuye a reforzar nuestra teoría de la incompatibilidad ejército-ingenieros, disciplina e iniciativa.

⁷⁷AGS. SSH. 912; carta de Ricaud al conde de Croix, de 28 de julio de 1.769.

● **Análisis crítico del informe Ricaud**

La razón de haber sido tan prolijos en la narración de los defectos que el ingeniero Ricaud encontró en las obras ejecutadas por Lemaur, se ha debido a nuestro propósito de llamar la atención acerca de lo poco creíble que resulta que alguien, sea ingeniero, sobrestante o simple peón, cometa la ingente cantidad de errores que denuncia Ricaud en la construcción de un camino -o de cualquier tipo de obra- y, pese a ello, continúe si no en la dirección de esas obras, sí en otras.

En este sentido hay que recalcar, sobre todo, lo inverosímil que resulta que un ingeniero con la incuestionable valía profesional de Carlos Lemaur -ya señalamos al principio de este capítulo su currículum, al que nos remitimos- incurriera en errores que ni un peón cometería. La actitud de Ricaud posterior al informe, destruyendo lo construido por Lemaur en cuanto tenía ocasión, parece la típica conducta del recién llegado que, con el entusiasmo del advenedizo, procura hacer desaparecer todo cuanto ha ejecutado su antecesor para, como mínimo, evitar comparaciones en las que pueda salir perjudicado.

Sería temerario por nuestra parte afirmar que todo lo ejecutado por Lemaur estaba bien; pero no nos cabe ninguna duda de que hubo determinadas circunstancias que contribuyeron notablemente a impedirselo. Por ejemplo, y pese a que el informe de Ricaud está exagerado, no dejar de tener un punto de razón: la falta de solidez de

los materiales tenía que influir, por fuerza, en el deterioro y destrucción de las obras. Pero, de ahí a concluir que Lemaury fuese el culpable, va un abismo; de hecho, ya hemos incidido antes en las dificultades que ofrecían tanto el clima como la topografía, a las que habría que añadir la falta, en general, de medios técnicos.

Además, el clima de Galicia viene marcado por el ambiente oceánico, y se caracteriza por las precipitaciones abundantes; es además tierra de numerosos ríos -lo que hace necesario puentes- y un combinado, en suma, de "horizontalidad y verticalidad", en el que se mezclan penillanuras, depresiones tectónicas, valles fluviales e, incluso, sierras. Otro testimonio de las características del paisaje y clima gallego, nos lo ofrece George Borrow, quien describía Galicia como un país montañoso y en donde no cesaba de llover⁷⁸.

Por si fueran pocas estas peculiaridades orográficas y climáticas que en nada contribuirían a facilitar la ejecución del camino, siempre hay un marcado componente subjetivo en cuanto, por ejemplo, el declivio que había de darse al camino cuando éste discurría por un desmonte o en ladera, "al no poderse conocer nunca la naturaleza del mismo, ni disponer de las herramientas teóricas que proporciona hoy la mecánica de suelos". Obrando al uso de la época, Lemaury no hizo sino servirse de los medios

⁷⁸Borrow, George. "La Biblia en España o viajes, aventuras y prisiones de un inglés en su intento de difundir las Escrituras por la Península". Alianza Editorial, 1.987, pág. 291. El autor, no obstante, describe Galicia como "un país que por su naturaleza es el más rico y abundante de toda España" y que si los habitantes, ciertamente, se encontraban en la miseria, era culpa de ellos, no de la tierra. Tal opinión, por cierto, no le parecía muy acertada a su interlocutor, un natural de la región (Borrow, op. cit., pág. 295).

técnicos a su alcance, inventariando y cartografiando el territorio antes de intervenirlo con los medios de que disponía⁷⁹. Si luego las cosas no salían bien era debido, en buena parte, a la falta de mejores medios.

Además, el camino se dejaba sin compactar al no tener medios para realizar adecuadamente dicho trabajo, pues aunque la idea del cilindro compresor es de finales del XVIII, no se extenderá hasta el segundo tercio del siglo XIX, gracias al ingeniero Polonceau⁸⁰. Ni que decir tiene que esta importante carencia era la causa de que en los caminos apareciesen frecuentes lodazales, por no mencionar los derrumbamientos e intransitabilidad en general. Si esto ocurría de manera habitual en todos los caminos, imaginemos en Galicia, donde las lluvias eran constantes. Todas estas generalidades, que desde su origen marcaban cada una de las distintas fases u obras del camino (bombado, puente, desmonte, etc), seguramente repercutieron mucho en ellas; de manera que Ricaud -que al espíritu típicamente militar unía un fuerte resentimiento por no haber visto compensados suficientemente sus, en su propia opinión, muchos méritos⁸¹-, podía en cualquier momento, con enorme facilidad, poner de manifiesto,

⁷⁹Nárdiz, op. cit., pág. 388. Añade dicho autor que, con los nuevos elementos de triangulación, el territorio aparece "medible y pensable en términos técnicos", con las facilidades que ello supone (Nárdiz, Carlos, op. cit., pág. 217).

⁸⁰El rodillo de Polonceau supuso la superación del sistema de Mac Adam, según el cual, simplificando mucho, el pavimentado se conseguiría con la simple rodadura de los vehículos. Polonceau, partiendo de la observación del hecho de que los detritus de la superficie se introducían en las piedras, usó "lo ventajoso de combinar piedras duras con otros materiales más blandos... colocándolo todo por capas alternadas... El complemento de esta construcción es el cilindro o composición del firme sobre cada capa y aún sobre la caja misma por un rodillo de 6.000 Kg. de peso". Con ello se conseguía una ligazón mucho más fuerte entre los materiales, "efecto que tarda mucho en conseguirse con la sola circulación, aparte de verificarse con desigualdad y produciendo fatiga en el ganado y desarreglo en el firme" (Madrazo, "El sistema de transportes", op. cit., pág. 193).

⁸¹Abundan las cartas escritas por Ricaud a Croix, en el año 1.969, en las que, al tiempo que se queja de Lemaun, viene a decir, entre líneas, si se quiere, que él lo haría bastante mejor (AGS, SSH, 912).

calificándolos de errores, aspectos de las obras en los que nadie hubiera conseguido otro resultado y, menos que nadie, él a juzgar por su actuación posterior a la salida de Lemaury de las citadas obras.

Añadamos, por último, la falta de recursos financieros -dinero- que, como mal endémico, aquejaba a la Hacienda⁸², y obtendremos una visión bastante aproximada de que el ingeniero procesado no pudo obrar, en cuanto a la ejecución del trabajo, de manera distinta a la en que lo hizo. Lo que ocurrió fue que, para su desgracia, otros factores, de carácter más personal, fueron los que se tuvieron en cuenta. En otras palabras, Baltasar Ricaud no hacía en su informe sino repetir una serie de tópicos de la construcción que padecieron los primeros caminos y obras de fábrica, en absoluto exclusivos del camino de Galicia en el período en que estuvo dirigido por Carlos Lemaury.

En cuanto a la mala fe que movía a Ricaud, no parece pueda haber duda alguna al respecto. Tomemos, por ejemplo, el caso del puente de Cruzul (o Corsul), al cual Ricaud imputaba una serie de importantes defectos que, en general, achacaba a todos los puentes de la *época Lemaury*. Dicho puente, además de seguir en pie en el año 1.994, está calificado por expertos ingenieros como "el puente más importante del

⁸²Este es, pues, el problema que conllevaba el hecho de que fuera el Estado, o Gobierno en general, el que financiara las obras.

Camino Real en Galicia"⁸³. Nárdiz señala que los planos que se conservan no se corresponden con el que finalmente se ejecutó, no obstante lo cual el puente que se construyó entonces es el que existe en la actualidad. Añade Nárdiz que el puente de Cruzul "ha soportado el paso de la carretera de La Coruña a Madrid hasta hace tres años", lo que pone de manifiesto la absoluta corrección en el empleo de las grandes sumas a él destinadas. No parece, pues, que Ricaud fuera muy objetivo en sus apreciaciones sobre las construcciones ejecutadas por Lemaur.

Asimismo, volvemos a recordar aquí la "Noticia del estado actual de los caminos y canales de España...", escrita por el célebre Agustín de Betancourt⁸⁴, en la cual únicamente cita con nombre y apellido, como honrosa excepción a la mediocridad general de la época, al ingeniero Carlos Lemaur. Para concluir, recogemos también la opinión de Richard Ford, que se refiere al Puente de *Corcul* como obra digna de los romanos por su mampostería -recuérdese que la mampostería era lo que más deploraba Ricaud-, calificándolo, además, como puente de notable solidez⁸⁵.

Por su parte, el "Madoz", escrito en la primera mitad del siglo XIX, mencionando algunos de los pueblos por los que transcurría el camino, señala que el camino, en general, estaba en buenas condiciones, aunque necesitaba recomposiciones

⁸³Nárdiz Ortiz, Carlos, en un artículo publicado en la Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, nº 19, año 1.991, pág. 17.

⁸⁴Vid. supra Capítulos III y V.

⁸⁵Ford, Richard. "Manual para viajeros por León y lectores en casa". Ed. Turner. 1.983. pág. 87.

en algunos tramos. Sin embargo, el mismo camino en su ruta hacia León estaba bastante deteriorado, según la misma fuente⁸⁶.

No cabe duda, pues, de que Ricaud "infló" la lista de equivocaciones de Lemaury, pues en la época en que ocurrieron los hechos, no había medios técnicos precisos para conocer con exactitud la influencia que los accidentes geográficos o naturales podían tener sobre los caminos que se estaban construyendo. Sólo la pericia de cada ingeniero -y buena dosis de intuición- podía hacer que todo saliera a la perfección, y en este sentido, Lemaury había demostrado con creces, antes de llegar a Galicia, estar ampliamente facultado para desarrollar la comisión del camino, como lo prueba su intervención en las importantes y complicadas obras a que hicimos referencia al comienzo de este capítulo. Esta exuberancia de pretendidos errores, increíbles por tan excesivos, no fue sino un intento de magnificar los cargos, con la clara intención de deshacerse del ingeniero.

7.5. Construcción de las herrerías

Lemaury construyó dos herrerías para poder explotar las minas que, casualmente, había descubierto mientras se ejecutaban las obras del camino de Galicia. Una, se comenzó en el año 1.767, se concluyó en 1.769 y estaba ubicada en las inmediaciones

⁸⁶Madoz. "Diccionario geográfico". Vid., entre otras, las voces: Astorga, Villafranca del Bierzo, Betanzos, Herrerías de Marciel y Lugo.

del puente de Torres, sobre el río del mismo nombre; la segunda, contigua al puente de Boeza, se comenzó en 1.768, y en el momento de ser Lemaury separado de las obras, aún seguía inacabada.

Al principio de este capítulo hablamos de la orden que, tras la elaboración de su informe, mandaba a Ricaud reparar buena parte de las obras hechas por Lemaury en el camino, destruyendo para ello lo que fuera necesario. Esto ocurría en mayo de 1.769, y parece que Ricaud, envalentonado ante la importante comisión que se le hizo, expuso a Croix una serie de razones por las que consideraba necesario demoler también otra muy concreta; se trataba de una represa o zapacuña, contigua al camino, contra el cual se apoyaba⁸⁷. Croix hizo suyos los argumentos de Ricaud, y entre ambos llegaron a la convicción de que, debido a esa circunstancia, las aguas se levantaban demasiado, exponiendo el camino a los riesgos de las inundaciones que podrían tener lugar en cuanto se produjese tal elevación.

● Obras de fábrica

El objetivo de la represa era contener las aguas del río, al objeto de abastecer las herrerías. Conocida es la necesidad de utilizar agua para el templado del hierro, o como fuerza motriz para mover el martillo; de ahí la importancia que tenían las represas para almacenar el agua de los ríos, al objeto de proporcionar un caudal

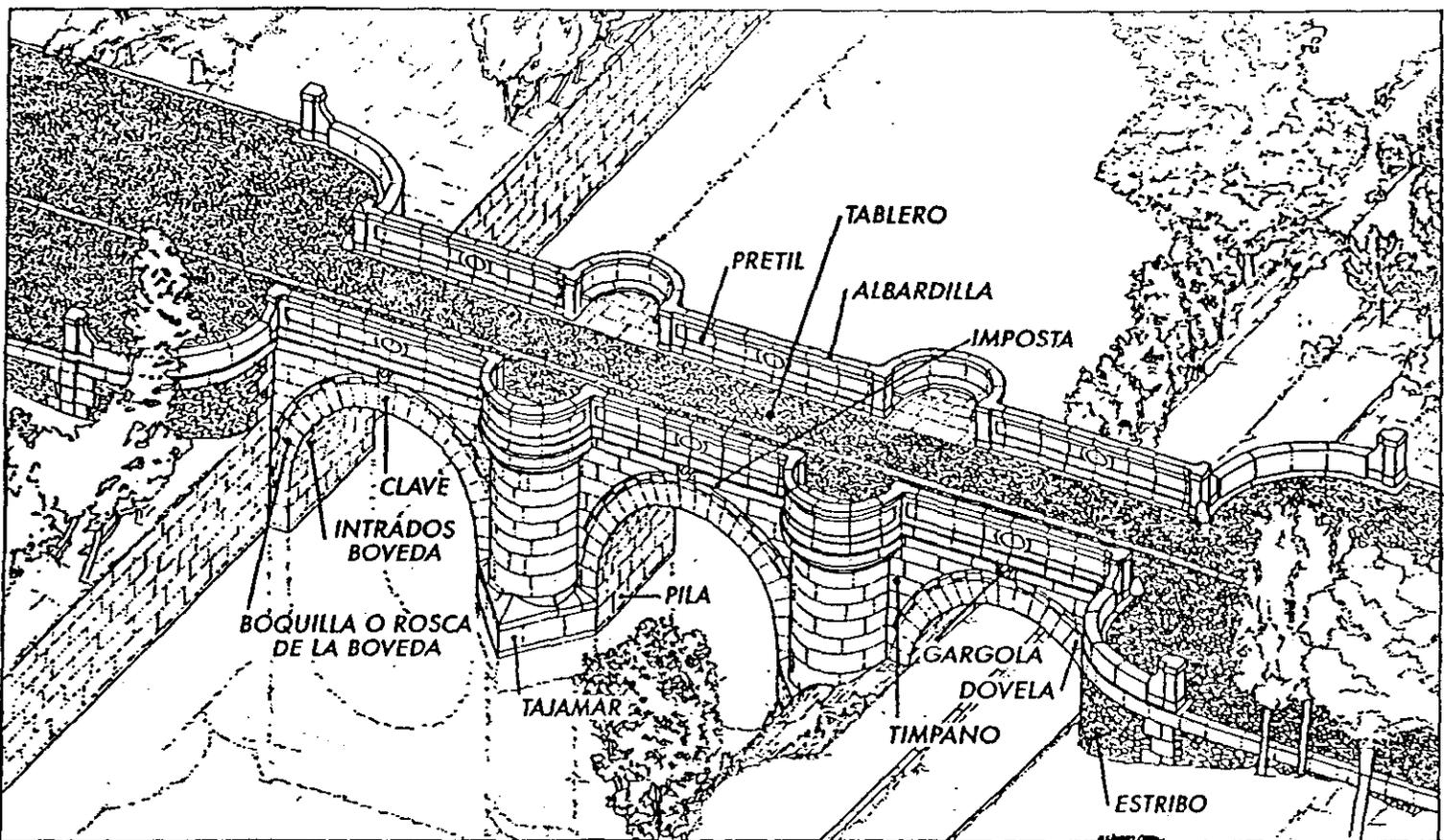
⁸⁷AGS. SSH. 914. Carta de Ricaud a Croix, de 29 de septiembre de 1.769.

constante y suficiente a las herrerías. El problema, pues, parecía referirse únicamente a su ubicación, pues según otro informe del ingeniero Ricaud, nadie quería transitar el camino ante el temor de que se produjera una inundación si, caso de producirse una fuerte avenida, se desbordaran las aguas de la represa en que estaban contenidas.

La respuesta de Lemaury acerca de los supuestos riesgos y temores a que hacía alusión Ricaud, no se hizo esperar, manifestando en un extenso recurso que las obras no eran en absoluto perjudiciales para el camino, y sí muy beneficiosas para la Real Hacienda. Acusaba también a Croix de actuar contra él por "emulación y odio" y, lo más importante, se comprometía a pagar cualquier perjuicio que causase la represa al camino "otorgando escritura con hipoteca de las mismas Herrerías"; todo con el fin de evitar la demolición de éstas. Además, por si todo esto no resultara suficiente solicitaba, por último, que se le oyese en Justicia ante un Tribunal⁸⁸.

Tanto Croix como Ricaud, ingeniero director del camino en el momento de producirse el cese Lemaury, informaron sobre el recurso desfavorablemente, lo que culminó con la demolición final de las herrerías. Desde nuestro punto de vista, tal hecho es inexplicable por dos cosas: primero porque el ofrecimiento que hizo Lemaury de garantías para cubrir las posibles responsabilidades a que hubiere lugar, debieran haber sido suficientes para, si no evitar, sí al menos aplazar la decisión de demoler las

⁸⁸AGS. SSH, 913. El recurso es remitido por Lemaury a Muzquiz, y lleva fecha de 18 de noviembre de 1.769.



Principales elementos que componen un puente

construcciones y, en segundo lugar, porque, como probaremos, el riesgo de derrumbamiento e inundaciones, no era tan grande como se pretendía hacer creer, pues el caudal de los ríos cuyas aguas se aprovechaban en las represas, era escaso, por lo que no eran probables fuertes avenidas. A partir de entonces, tal vez porque Croix no esperaba la ferviente auto-defensa que de su propia actuación hizo el ingeniero, se observa cómo el odio de aquél va *in crescendo*, convirtiendo en venganza personal lo que quizás empezase con cierta razonabilidad.

Por otro lado, parece evidente que los efectos de la represa no serían tan perjudiciales como presumía Croix. Al contrario, preservaría el camino, pues al remansar las aguas impediría la violencia de los materiales arrastradas por el río, sobre todo cuando hubiese avenidas. Citaba Lemaury el ejemplo de lo ocurrido en el pueblo de San Antonio, y otros lugares en donde se construyeron represas; y, lo que es más importante: la suya llevaba construida un año, se habían producido dos fuertes avenidas, y ningún perjuicio se había causado al camino.

La construcción de las herrerías tuvo lugar a raíz del fortuito descubrimiento de dos minas, una de carbón y otra de hierro, hecho mientras se estaba construyendo el camino. Este hallazgo, que debiera haber sido motivo de celebración por todos -dada la importancia de ambos minerales, sobre todo la escasez del hierro- fue utilizado, desde el principio, como arma arrojadiza contra su descubridor. Así pues, la construcción -que obedecía a la finalidad de explotar las minas, de lo que, en principio,



todos saldrían beneficiados- fue origen, por el contrario, de dos problemas: por un lado, Lemaur hubo de construir una serie de obras anexas para hacer posible la explotación, como la expresada represa; por otro, sus enemigos se preguntaban de dónde había sacado el dinero suficiente y necesario para poder costear las obras.

A este respecto, el conde de Croix preguntaba a todo aquél que quisiera oírle cómo era posible que del simple sueldo con que había llegado a Galicia, pudiera Lemaur mantener mujer, hijos y criados, pagar las herrerías e, incluso, "dar dinero a préstamo y aún a ganancia por segunda mano"⁸⁹.

En otras palabras, los problemas que planteó la construcción de las herrerías, fueron de dos clases: los ya vistos, derivados de su demolición, y los relativos a su misma construcción, es decir, la financiación, pues no estaba claro de dónde había salido el dinero necesario para ejecutar las obras y explotar las herrerías. Aún cabría añadir dentro de este epígrafe una tercera cuestión: la explotación de las minas, punto éste en el que hay que analizar tanto la legislación aplicable a las mismas, como la licencia que fue concedida a Lemaur para proceder a ello⁹⁰.

⁸⁹AGS. SSH. 913. En otro documento (AGS. SSH. 915), se lee que el salario de Lemaur era de 8 reales diarios en el año 1.769.

⁹⁰Madoz (op. cit., voz "Herrerías de Marciel"), señala en su Diccionario que hubo un pueblo en la provincia de León, partido judicial de Ponferrada, con el nombre de "Herrerías". Continúa diciendo que "los restos del artefacto y habitaciones de los dependientes que constituían la población, se hallan a la orilla derecha del río Boeza. El abandono de la fábrica y consiguiente despoblación se atribuyen a la escasez y mala calidad del mineral y a la construcción de otros artefactos de la misma clase en puntos más accesible y de caminos mejores para facilitar la extracción". Podría ser, por su ubicación, una de las construidas por Lemaur.

En cuanto al aspecto financiero, creemos que el problema que se le planteó a Croix, aunque no lo dijera expresamente, era la estrecha relación que, a su juicio, debía haber entre los sesenta y seis mil reales "desaparecidos" -o, al menos, no justificados y, según él, malversados- y la construcción de las herrerías. De ahí la importancia que tiene el análisis de lo ocurrido en torno a ellas.

- **Financiación**

Según Lemaury fue él mismo quien costó las herrerías; según el conde de Croix, fue a costa de la "contribución que exigió a los destajistas"⁹¹, refiriéndose a lo que, modernamente, denominaríamos como cobro de comisiones a los constructores. En otras palabras: se acusaba al ingeniero de solicitar de los destajistas, si no una contribución en sentido estricto, sí al menos una participación en sus ganancias.

He aquí una nueva acusación sin fundamento, pues de ninguno de los documentos o testimonios que obran no sólo en el proceso, sino en la construcción del camino, se puede deducir que hubiera tenido lugar dicho cobro. Incluso, todo parece indicar que fue el propio Croix quien hizo correr la especie de que eso había ocurrido,

⁹¹AGS. SSH. 913.

mas cubriéndose las espaldas hábilmente, haciendo creer que eran otros quienes lo pensaban y él un mero transmisor del sentir popular⁹².

En realidad la acusación se caía por su propio peso, pues ya vimos las numerosas formalidades exigidas para proceder a la adjudicación de una determinada obra. En este sentido, es cierto que el ingeniero comandante o director, es decir, en nuestro caso Carlos Lemaur, era el encargado de redactar el "pliego de condiciones"; pero, a partir de ahí, tras las posturas de los contratistas, el expediente llegaba hasta el Rey, que era quien, en última instancia, decidía la adjudicación. Esto significaba que, por más que Lemaur (o cualquier otro ingeniero), actuara en connivencia con un determinado contratista, prometiéndole la adjudicación de una obra a cambio de una cierta comisión, si los sucesivos implicados, entre los que se incluían desde el Comisario de Guerra al Rey, veían alguna irregularidad, podían echar por tierra el negocio. Teniendo en cuenta que las relaciones de Lemaur con el resto de sus *compañeros* no eran, ni mucho menos, buenas, esa complicidad no podía existir.

En una cosa tenía razón el conde: si con el sueldo de Lemaur, difícilmente se podía mantener una familia, menos aún podrían quedar remanentes que invertir en aventuras empresariales. Lo que Croix no decía, porque no se molestó en averiguarlo

⁹²Textualmente, dice Croix: "siendo presumible por lo que corre de público, que las Herrerías las hizo y costeó a favor de la contribución que exigió de los Destajistas" (AGS, SSH, 911), cuando la realidad no muestra ni un solo dato que pudiera avalar la acusación. Habida cuenta de que la primera vez que surge el tema es cuando Croix lo menciona, siendo los testimonios posteriores, nos inclinamos a pensar que, en efecto, fue Croix quien inventó esta historia.

antes de lanzar sus acusaciones, o porque, simple y llanamente, lo omitió de forma voluntaria, era que Lemaur no actuaba solo en la explotación de las herrerías. En efecto, hay dos personajes, Agustín Álvarez de la Iglesia, y Miguel Valls⁹³, que reconocieron haberle prestado la cantidad de 243.301 reales y 23 maravedíes, y lo probaron documentalmente lo cual, unido a lo poco que Lemaur hubiera podido tener para invertir en la fábrica, parece sería suficiente para la construcción y explotación de las herrerías. Sin embargo, la versión del conde, apoyada por los testimonios que, a continuación veremos, difiere mucho, pues apunta no sólo a un desvío de fondos - objeto de la acusación por malversación de caudales-, sino también a un continuo aprovechamiento de los materiales y trabajadores de las reales obras en beneficio propio⁹⁴.

En el expediente obran declaraciones de numerosos testigos, y ya adelantamos lo que ocurría con ellos⁹⁵: Andrés Fernández, Juan de Castro, José San Pedro, etc.; todos ellos terminan por admitir que hablan de oídas, basándose, pues, sus testimonios en simples opiniones o creencias, pero no en hechos. Tomemos el caso de José San Pedro, sobrestante de un puente construido en el camino, que afirma que se usaron maestros, operarios, carretillas y herramientas del Rey, destinadas a las obras, y añade

⁹³Este Valls es el mismo que aparece en la causa como sobrestante mayor de intervención y ayuda de cámara de Lemaur, siendo, además, ambos despedidos (o separados) del camino al mismo tiempo.

⁹⁴Con todo, por muy en alta estima que tengamos al personaje, dada la condición humana, sería difícil no creer que, probablemente, utilizara mano de obra y materiales destinados al camino para su propias construcciones; pero no en la medida en que afirma Croix.

⁹⁵Vid. epigrafe 7.3.

que las personas que trabajaban en aquéllas de las que se beneficiaba exclusivamente Lemaury -las herrerías- cobraban del fondo destinado al camino. Sin embargo, tras su larga declaración, no duda en decir que éso es lo que a él le parece que ocurría.

Hay otros testigos que, abundando en la idea, manifiestan, no haber visto si Lemaury pagaba de un sitio o de otro, aunque todos están de acuerdo en que utilizaba en su propio beneficio bienes y dineros del camino; pero una vez más, o no prueban suficientemente cuanto afirman, o reconocen hablar de oídas⁹⁶.

Para concluir este apartado, adelantamos que no fueron únicamente las represas⁹⁷ las que se demolieron; a instancias de Ricaud y sin ninguna oposición de Croix, como venía siendo natural, se hizo lo mismo con otras obras construidas a lo largo del camino, como varias alcantarillas e, incluso, grandes tramos del propio camino. De hecho, la orden que tenía Ricaud, procedente en última instancia del mismo Muzquiz, era la de reconocer todas las obras que Lemaury hubiese ejecutado en los tres años anteriores, es decir, desde 1.766 a 1.769. Con carácter previo a lo que vamos a ver con más detalle, conviene pensar en el enorme derroche que esta actitud supuso para la economía pública.

⁹⁶AGS. SSH. 915.

⁹⁷En los documentos se habla indistintamente de demolición de las represas o de las herrerías. Parece evidente que lo que se destruyó fueron las represas; pero como, consecuentemente, las herrerías quedarían inutilizadas, podría entenderse que también destruidas, al quedar privadas de su fuente de energía.

- **La escasez de hierro: construcción de las herramientas**

Hay que destacar, además, la enorme utilidad de las herrerías construidas por Lemaury, en cuanto a la solución que brindaban al problema de la falta de hierro, con el que, entre otras cosas, se fabricaban las herramientas necesarias para las obras. El hierro era suministrado por el Estado a los particulares, e importado, en su mayor parte, de Suecia y otros países del norte de Europa. De ahí la importancia de controlar sus aplicaciones y existencias. A mayor abundamiento, en el camino de Reinosa a Santander, confirmando la escasez de hierro, se hizo mucho hincapié en la conveniencia de fundir balas de cañones para conseguir dicho material⁹⁸. Además, la política de expansión de las construcciones navales determinó un enorme crecimiento de la demanda de cañones de hierro fundido, y, por otra parte, el agotamiento de los bosques y la consiguiente escasez de leña, originó un notable incremento de los costos de producción⁹⁹, al tiempo que se hacía necesaria la utilización de carbón de piedra

Hasta tal punto había escasez, que llegaba a ejercerse un férreo control sobre el desgaste de las herramientas, regulándose este aspecto tanto en la Instrucción de 1.761, que desarrollaba el *Plan General de carreteras* del mismo año, como en normas específicamente dictadas al efecto. Toda la Instrucción de 1.761, en cuanto regula el tema de las herramientas, nos da fiel idea de la escasez a que aludimos. Así, en primer

⁹⁸Archivo Histórico Provincial de Cantabria, Real Consulado de Santander, leg. 116.

⁹⁹Anes, Gonzalo. *op. cit.*, págs. 217 y 220.

lugar, ordenaba al ingeniero principal hacer una lista de los útiles y herramientas que considerase necesarias para la obra "a fin de que pasando esta al Intendente disponga su fabrica" (artículo XII). Tras esto, se almacenaban en un depósito lo más cercano posible a dichas obras, que se alquilaba al efecto, especificando que si no existiera casa a propósito, se construirían barracones de madera (artículo XIII).

El encargado de la vigilancia de las herramientas era el guarda-almacén, el cual debía entregar un inventario con todas las especies de herramientas y útiles, firmado por el Comisario de Guerra. Por su parte, el ingeniero director debía entregarle, mensualmente, certificaciones de las herramientas existentes y los deterioros en ellas causadas o, en su caso, su pérdida o inhabilitación (artículo XXIV). El guarda-almacén, cada seis meses tenía la obligación de rendir cuenta de las herramientas a su cargo, formalizando un nuevo inventario (artículo XXIII).

En cuanto a las normas específicas a que hemos hecho mención, destacan las "Obligaciones de los tres sobrestantes Facultativos", dictadas para el camino de Galicia, con fecha 4 de noviembre de 1.764 en las que se ordenaba a aquéllos "entregar en la fragua todos los picos y hazadones que necesitasen apuntarse", así como llevar un libro en el que habían de anotarse, diariamente, las herramientas que hubiesen entregado a la fragua. Cada sobrestante tenía la obligación de revistar, al menos una vez por semana, el estado de las herramientas de cada destajista, y apercibiendo cualquier deterioro en ellas, o su falta, debía ponerlo en conocimiento del sobrestante de

intervención, al objeto de deducir el valor de la recomposición o la herramienta en sí, en el momento de la paga. Finalizan las "Obligaciones..." señalando que, si la práctica así lo aconsejase, los sobrestantes a quienes iban dirigidas las mismas, podían añadir o suprimir los artículos que considerasen oportuno.

A tenor de lo visto, si bien la Instrucción de 1.761 no lo especifica, parece ser que quien pagaba las pérdidas y las recomposiciones, eran los destajistas. La práctica consistía en descontar a éstos dinero cada vez que se producían mermas debido al uso, o a las pérdidas, pues en los pliegos de condiciones se hacía expresa referencia a que el suministro de los útiles y herramientas se haría "con cuenta y razón...de los Almacenes...", lo cual no tendría sentido si los destajistas se proveyeran directamente de dichas herramientas. La entrega se producía con la condición de que se restituyeran con el mismo peso, estado y calidad que se habían recibido; de ahí también que se pesaran cuando eran entregadas en los almacenes.

Por otra parte, comoquiera que en otros documentos nos encontramos con que, cuando lo que se producía era la pérdida de la herramienta, a cada peón se le llegaba a descontar, de su ya miserable sueldo, la cantidad de quince reales¹⁰⁰, deducimos que, en todo caso, los destajistas repercutirían sobre los peones tanto el costo de las recomposiciones como las pérdidas. Teniendo en cuenta que lo que podía llegar a ganar

¹⁰⁰AGS, GM. 3520.

un peón oscilaba entre los 2 y 3 reales diarios¹⁰¹, tirando por lo alto, el dato parece suficientemente revelador de lopreciado que era el mineral de hierro.

La carga añadida que, para los destajistas (o, mejor, para los peones) suponía la recomposición de las herramientas, estuvo latente en el origen último de los motines protagonizados por los peones contra aquéllos, de manera que llegó a estudiarse la conveniencia de liberarles de la misma. Ésa, al menos, fue la intención de Mariano Lleopart; pero chocó con Ricaud, quien no siendo, en principio, contrario a la idea, no dejó de recalcar los inconvenientes, sobre todo en lo referente al coste para la Real Hacienda, como era habitual¹⁰².

En conclusión, las herrerías tenían como objetivo no tan sólo la producción de nuevas herramientas sino, lo que no era menos importante, la recomposición de las que resultaban dañadas por el uso. Habida cuenta de la importancia del hierro, no se explica el interés en acabar con ellas, a menos que fuera por la "emulación" y el rencor de que hablaba Lemaur. Es decir, que no parece nada creíble que Croix obrara en interés público, como afirmaba, pues creemos que, de haber sido así, hubiera actuado de otra manera; por ejemplo, reparando o reformando, en su caso, las obras o trozos del

¹⁰¹Manuel García-Fuentes, op. cit., pág. 70. Concretamente, en el año 1.770, encontramos en algunos documentos del camino de Galicia, la referencia al cobro de 2 reales y 11 maravedíes: 2 reales 27 maravedíes, "y así los más de dos a tres reales sin que en ninguno llegue a tres reales" (AGS, SSH, 915).

También Ribot García, en su tesis sobre el camino de Valencia, hace referencia al sueldo de trabajadores de las obras, señalando que llegaba, a lo sumo, a cuatro reales (Ribot, op. cit., pág. 224).

¹⁰²AGS, SSH, 915: carta de Lleopart a Ricaud, de 5 de septiembre de 1.770.

camino que hubiese sido necesario, no destruyendo sistemáticamente, como hizo, la mayor parte de lo construido por Lemaur.

- **Explotación de las minas: la licencia de Lemaur**

Antes de ordenarse la demolición de las represas, al tiempo que se investigaba ese asunto, la misma orden que mandaba reparar y componer las obras hechas por Lemaur en el camino, mandaba también averiguar a quién pertenecían las herrerías que Ricaud consideraba tan perjudiciales para aquél. Lemaur, ya apartado de las obras y al objeto de hacer valer su derecho, solicitó certificación de la Real Cédula de explotación que, en su día, obtuvo, expedida por Su Majestad, Carlos III.

Para ello, y puesto que no podía moverse de su destino -Pamplona, en ese momento- encargó a su esposa hacer las gestiones necesarias, de manera que, mediante escrito fechado en diciembre de 1.770, Juana de Lamurere solicitaba copia auténtica de la licencia, a expedir por un "escribano de los de número de esta Villa...a fin de que haga fe en juicio y fuera de él..."¹⁰³

Tras los trámites de rigor, se le hizo entrega de copia de la Real Cédula, conforme se solicitaba; en ella se puede constatar la veracidad de las aseveraciones de

¹⁰³AGS. SSH. 913.

Lemaur en cuanto a permisos y cumplimiento de las condiciones derivadas de la licencia, la cual le había sido otorgada con fecha 12 de enero de 1.766, en razón del descubrimiento de una mina de hierro situada en el lugar conocido como El Manzanal, en León, y otra de carbón piedra, entre Bembibre y Astorga, bastante cerca ambas entre sí.

La solicitud para la explotación de las minas se fundaba en lo utilísimas que para el bien público resultarían, pues se evitaría la introducción de hierro de otros países, además de contribuir a solucionar otro problema no menos importante que la escasez de hierro: la escasez de madera, sobre todo a partir de la publicación de la Ordenanza de Montes de Marina que desarrolló un gran afán por la construcción de navíos para la Armada, como vimos en otro capítulo, lo que suponía que a la necesidad de los particulares, se sumaba la de la Armada, la cual, además, resultaba más favorecida en el reparto.

Presentada la instancia, como era preceptivo, ante la Junta General de Comercio y Moneda, como encargada del conocimiento de ese tipo de solicitudes, tras audiencia al Fiscal, se expidió la licencia conforme solicitaba Lemaur, en los siguientes términos:

"...para que pueda beneficiar y labrar por sí, sus cesionarios, arrendadores o partícipes, las minas de hierro y carbón de piedra que ha descubierto...pagando a los dueños de las tierras su importe o el del

arrendamiento a justa tasación, sin que por razón de su beneficio y extracción de la mena de ellas deba satisfacer ni contribuir con derechos algunos a mi Real Hacienda..."

Es decir, no se le exigía el pago de impuesto alguno, pero se especificaba que todos los gastos corrían por su cuenta. Sin embargo, hay dos contribuciones de las que no estaba exenta la explotación: alcabala y cientos en las ventas del mineral.

Continúa la licencia otorgando a Lemaur permiso

"...para que pueda usar y se aproveche en los montes cercanos, de la madera, leña, fuste y ramos, lo seco por el pie, para la seguridad y beneficio de las referidas minas de metal de hierro, sin pagar coste alguno en lo común y baldío, porque siendo de particulares deberá pagar su valor a justa tasación de peritos, observando en este particular lo que se halla resuelto por la Real Ordenanza de Marina..."

La cédula concluye ordenando al Corregidor o Alcalde Mayor, de Bembibre y Astorga "y otros cualesquiera ministros, jueces, Justicias y personas de estos mis Reinos y Señoríos", es decir, a todas las autoridades, ante quienes se presentase, que la vean, guarden y cumplan, sin permitir a nadie impedir su ejecución. Por ello, resulta bastante improbable que el conde de Croix, artífice de la acusación, no la conociese.

Mas, si la conocía, cabe preguntarse por qué hizo investigar el asunto, dudando siempre de que Lemaury tuviera algún derecho a la explotación de las minas. Ésta y otras cuestiones nos conducen, cada vez más, a la conclusión de que todo obedecía a una simple maniobra de distracción, al objeto de abultar los cargos para que, de una otra manera, la acusación prosperase y Lemaury fuese quitado de en medio.

Con todo, la legislación vigente en el tema de licencias que, a continuación, analizamos, prueba que la concedida a Lemaury era en todo ajustada a Derecho, no presentando ninguna particularidad, y mucho menos irregularidad, como parecía pretender el conde de Croix; por el contrario, ambas minas debían haberse reputado como muy útiles pues suponían un indudable paliativo tanto de la falta de hierro como de la de madera. Si acaso, hemos de incidir en la injusticia que suponía para las tierras comunales el derecho que se reconocía a terceros de penetrar en ellas, sin obligación de compensarles en justa contrapartida. Si a esta circunstancia se le añade el resto de cargas que contemplaban las Ordenanzas de Montes, puede comprenderse el hecho de que a los municipios les saliera más rentable quemar los montes que mantenerlos.

● Breve referencia a la legislación histórica

A lo largo de la Historia la normativa sobre minas sufrió las modificaciones que, a continuación, pasamos a exponer, empezando por el Derecho Romano hasta llegar a finales del siglo XVIII.

Derecho Romano

En el Derecho Romano más antiguo, las minas de oro, plata, cobre, hierro, acero (sic), plomo y otras, pertenecían al propietario del fundo en el que se encontraban: "erant privati iuris, et in libero privatorum usu et commercio". Se justificaba esta medida, por cuanto se consideraba que eran un beneficio proveniente de la naturaleza, la cual quería con ello favorecer a los dueños de las fincas en que se habían producido¹⁰⁴.

Posteriormente los Emperadores romanos se atribuyeron un décimo del producto de las minas, independientemente del lugar en que se hubieran encontrado¹⁰⁵.

Nueva Recopilación

La Nueva Recopilación, que trata el tema de las minas en el libro VI, título XIII, muestra la profunda evolución experimentada en lo relativo al derecho de propiedad. Así, vemos que con Juan I, se ordenaba a la justicia del lugar poner en conocimiento del monarca cualquier descubrimiento de tesoros, a fin de que aquél

¹⁰⁴Diccionario de Escriche. Es decir, se regulaban en el ámbito del derecho privado, y eran de libre uso y comercio entre los particulares. Las leyes de Vipasca -siglo II d.C.- señalaban que las minas pertenecían al Fisco, que podía hacer concesiones a los particulares.

¹⁰⁵Escriche, op. cit.

decidiese lo que más le conviniera. Son las leyes 2ª y 5ª las que contemplan la normativa de las minas¹⁰⁶.

Asimismo, el monarca permitía a cada particular buscar en sus propiedades, e incluso en las de otros, con licencia y sin causar perjuicios, debiendo después, previo pago a los que físicamente habían ejecutado la labor de cavar y extraer el mineral, hacer tres partes de las cuales una iría a parar "al que lo sacare, y las otras dos partes para Nos".

Por su parte, Alfonso X declaraba como de propiedad real todas las minas de oro, plata y cualquier otro metal, así como las aguas y los pozos de sal, por lo que nadie podía efectuar ninguna extracción sin licencia real.

Con Felipe II se confirmó la legislación alfonsina, incorporándose a la Corona todas las minas de oro, plata y azogue, tanto las ubicadas en terrenos públicos como en los privados y, lo que es peor, revocando y anulando todas las licencias concedidas con anterioridad, so pretexto de beneficio público. Eso sí, mandaba el monarca que tales expropiaciones fueran compensada de manera "justa y razonable".

¹⁰⁶El tesoro se regulaba ya en los fueros, desde Brañosera. En el de Cuenca y su familia, por ejemplo, se distinguen claramente las minas de los tesoros, que se atribuyen a los vecinos.

Igualmente, autorizaba Felipe II a cualquier particular a hacer los trabajos necesarios para buscar y aprovechar minas, tanto si estaban en terrenos de su propiedad, como si no; si bien, en este segundo caso, se hacía necesaria la licencia del propietario y la indemnización por los daños que pudieran producirse, como ocurría con Juan I.

En cuanto al reparto de los beneficios, confirma lo dicho por aquél, de manera que, tras el pago por los trabajos, se debían hacer tres partes a repartir de igual manera que ordenaba Juan I, a quien se citaba expresamente.

Novísima Recopilación

La Novísima Recopilación, que trata el tema de las minas en el libro IX, a lo largo de las diversas leyes contenidas en los títulos XVIII y XIX, recoge y, por tanto, confirma, toda la legislación anterior la cual, básicamente, suponía el libre aprovechamiento de las minas de carbón, hierro y algunos otros minerales; pero con reserva de la Corona para incorporar a ella las que necesitase para la Marina, fundiciones y, en general, servicios públicos, con la obligación siempre de satisfacer a los dueño su justo valor.

Esto, a su vez, suponía que los propietarios podían aprovecharlas por sí mismos o por otros, con la única formalidad de la licencia para disponer del terreno en donde se contenían.

Únicamente las leyes I y II del título XX son disposiciones originales del reinado de Carlos III. Se refieren a minas de carbón piedra, y si bien la primera de ellas lo hace, además, al caso particular de la localidad de Villanueva del Río, lo dispuesto para la misma se hace extensible "a cualesquiera otros de mis vasallos que pretenden beneficiar otras minas de esta especie en los demás pueblos y provincias de estos Reynos"¹⁰⁷.

Comenzaba diciendo la ley I que las minas de carbón eran tan abundantes en España como escasos los montes, por lo que de ellas se derivaba enorme utilidad al permitir suprimir el consumo de leña, haciendo, pues, de eficaz sustituto. En cuanto al tratamiento de los explotadores de dicho tipo de minas, no experimentaba ninguna novedad, de manera que continuaba siendo necesaria la licencia real -que se concedía por veinte años-, así como la obligación de pagar el justo precio por los materiales utilizados por quienes beneficiasen las minas. Por último, se ordenaba que el conocimiento de las causas de minas pasase a la Junta General de Comercio, con inhibición de cualesquiera Tribunal, Audiencia o Chancillería.

¹⁰⁷Nov. IX. XX. I. por resolución a consulta de 20 de mayo y cédula de la Junta de Comercio de 15 de agosto de 1.780.

La ley II, que expresamente derogaba la anterior, declaraba que, no siendo el carbón metal ni semimetal ni otra cosa alguna "de las comprendidas en las leyes y ordenanzas que declaran las minas propias del Real Patrimonio, sea libre su beneficio y tráfico por mar y tierra para todo el Reyno, y no se impida su extracción por mar, para comerciar con él en países extranjeros". Igualmente, se declaraba la libre pertenencia de dichas minas a los propietarios de los terrenos en que se hallaren, ya fueran particulares, ya de los Comunes o Propios de los pueblos.

7.6. Irregularidades del proceso

Antes de destacar las irregularidades que se cometieron en la causa instada contra Carlos Lemaury, conviene hacer una serie de precisiones. En primer lugar, podría decirse que no nos encontramos ante un verdadero proceso, en el sentido estricto del término, por más que en algunos documentos se lo llame así. Parece tratarse, más bien, de la instrucción de unas *diligencias previas*, de cuyo desarrollo dependería el verdadero proceso. Hay un encausamiento, con acusaciones, descargos, defensa -aunque dudosa- etc., pero no se llega a un verdadero proceso o, si se quiere, procesamiento¹⁰⁸. Abundando en esta idea, podemos decir que todo el asunto terminó con un dictamen y no con una sentencia.

¹⁰⁸Si bien es cierto que únicamente los expertos en Derecho que intervinieron, como el Promotor Fiscal, Abogados del Tribunal, etc., hablaban de encausamiento, mientras que Ricaud o el conde de Croix lo hacían de "proceso" o "procesamiento", lo que parece indicar que fueron tan sólo los legos en Derecho quienes difundieron el error, como el propio Pedro Martín Cermeño, Comandante General, que habla del "juicio que se sigue contra Lemaury" (AGS, SSH, 913, entre otros).

Dicho esto, con fecha 20 de enero de 1.770, el Marqués de Piedrabuena, comisionado por el Rey, comienza la causa para averiguar los "excesos y conducta que se suponían al Ingeniero en segundo D. Carlos Lemaur, en la dirección de las obras de el nuevo camino general de este Reino -Galicia"¹⁰⁹, momento a partir del cual comienzan a sucederse una serie de irregularidades dignas de mención.

- **Vulneración del principio de audiencia al acusado**

La primera irregularidad que encontramos en el proceso a que fue sometido Carlos Lemaur es la insistencia del Conde de Croix en que no se permitiese al encausado la personación física en la causa abierta contra él, hecho que resulta inverosímil. Tal objeción, aunque finalmente no se tuvo en cuenta, suponía una clarísima vulneración del principio de audiencia.

A este respecto, Croix mantenía que la comparecencia de Lemaur en La Coruña, adonde había sido llamado a declarar y, sobre todo, a tener conocimiento pleno y formal de los cargos que contra él se formulaban, estaba fuera de lugar, manifestando que era, incluso, contraria a las intenciones de la superioridad por extemporánea ya que, en su curiosa opinión, si se hubiera querido oír al ingeniero se hubiera acordado así cuando se "determinó la averiguación jurídica".

¹⁰⁹AGS. SSH. 913.

La obsesión de Croix le llevaba a creer que la presencia de Lemaure en La Coruña no sería sino el fruto de una conspiración entre el Intendente, el Promotor fiscal y el Asesor del Tribunal, y tendría por objeto que, con su sola presencia, Lemaure consiguiese atemorizar y sobornar a quienes pudiesen decir algo sobre "sus estafas, usurpaciones y excesos"¹¹⁰.

De todos modos, como le debió parecer excesivo impedir al ingeniero ejercer su derecho a ser oído, propuso que los cargos fueran contestados por un apoderado. Con relación a esta pretensión, hay que decir que es cierto que Lemaure hubiera podido, e incluso debido, nombrar un apoderado, si hubiera estado en "comisión del real servicio", por así disponerlo las Ordenanzas del Ejército; mas no era éste el caso, pues Lemaure, al ser separado del camino de Galicia fue destinado a Barcelona, pero no en comisión de esa especie, sino más bien apartado cautelarmente.

Otra vulneración del principio de audiencia la constituye el hecho de que, de todas las quejas de los destajistas obrantes en autos, no se dio traslado a Lemaure cuando se produjeron, lo cual provocó amargas quejas por parte de éste. Además, en cuanto aparecía un posible testigo que pudiese con su testimonio ser favorable a Lemaure, tanto

¹¹⁰Para Croix no existía ni la más remota posibilidad de que Lemaure no fuera culpable de los cargos que le imputaba; en ninguno de sus escritos encontramos la palabra "presunto", "presumible", u otra similar, referida a alguno de los tipos punibles de que le acusaba, a diferencia de los encargados de juzgarle. Pese a ello, la orden de encausamiento sí habla de los "excesos que se le suponen".

Croix como sus "agentes" se apresuraban a difundir especies que hiciesen sospechosas cualesquiera declaraciones de ese tipo¹¹¹.

Así ocurrió, por ejemplo, con el Corregidor de Bembibre, a quien se acusó primero, sin ninguna prueba ni fundamento, de ser socio de Lemaury en la explotación de la primera de las herrerías construídas para, a continuación, poner en tela de juicio su imparcialidad a la hora de desempeñar la labor que se le había encomendado, consistente, básicamente, en recoger los testimonios con todas las quejas de los particulares afectados por la conducta de Lemaury¹¹². Lógicamente, ello era debido a que no recabó dichos testimonios conforme era la intención de Croix, es decir, todos contrarios al encausado.

● Sobreseimiento e imposibilidad de repetición

Sin embargo, de todas las irregularidades vistas a lo largo de la causa, la mayor se produjo al tiempo del desenlace de la misma; desenlace que supuso no sólo la libre absolución de Lemaury, sino también la imposibilidad de que pudiera *repetir* contra sus acusadores, de manera que, paradójicamente, aunque lo único que resultó probado al

¹¹¹A mayor abundamiento, en una carta escrita por Martín de Saharosa, enviado del conde para recabar testimonios de los descontentos por la actuación de Lemaury, le comunicaba que todas las quejas eran verbales, con lo que le resultaba difícil la investigación en tanto los afectados no quisieran hacer las denuncias por escrito (AGS, SSH, 915). Asimismo, ya dijimos, al hablar de los testimonios en contra y a favor del encausado que, según declaraciones de algunos, el conde había lanzado a sus agentes con el único fin de acumular cargos en contra de Lemaury.

¹¹²AGS, SSH, 913.

acabar fue la culpabilidad del conde de Croix, del comisario Juan de Torres, de los ingenieros Ricaud, Jardín y Travesí y, finalmente, del Secretario del Tribunal, Luis Roel, nada se hizo contra ellos.

Pero si extraña resulta esta inesperada *vuelta de tortilla* -que hizo que los acusadores se convirtieran en acusados por obra y gracia de los hechos, en lo que podríamos definir, con palabras de Jellinek, como el triunfo "del poder normativo de lo fáctico"- más raro es aún que, bajo la excusa de que no se les había oído a lo largo de la causa, por no haberse sustanciado con ellos, se ordenara el archivo del expediente. Ciertamente que, procesalmente hablando, la instrucción de la causa fue impecable, a pesar de los esfuerzos de Croix por impedirlo; pero en absoluto era imposible de salvar el obstáculo aducido, mediante la apertura de un nuevo proceso, sin necesidad de subterfugio alguno, e incluso con la enorme ventaja que suponía el hecho de que la instrucción ya estaba prácticamente hecha.

El dictamen que puso fin a la causa sostenía que todos aquéllos a quienes no se pudo encausar estaban insertos en la conducta tipificada en el artículo 10, título 17, tratado 2. No dice por qué, así como tampoco señala el Tomo de las Ordenanzas a que se refiere; pese a ello, no hay duda de que se está refiriendo al Tomo I, cuyo título XVII, bajo el epígrafe "Órdenes generales para oficiales", señalaba que "todo oficial sin distinción de graduación que sobre cualquier asunto militar diere a sus superiores, por escrito o de palabra, informe contrario a lo que supiere, será despedido del servicio

y tratado como testigo falso por la ley del Reino; y si fueren ambiguas, misteriosas o implicadas sus cláusulas, se le reprenderá, obligándole a explicarse con claridad"¹¹³.

Estas palabras se podían perfectamente aplicar a Croix, Ricaud, Jardin, etc., y el cargo al que parece hacer referencia el artículo citado, sería el de prevaricación. Sin embargo, como ya señalamos, el asunto fue archivado sin tan siquiera intentar averiguar qué había pasado y pese a la insistencia de Lemaur en que se le permitiera repetir contra sus acusadores. Pese a ello, para no procesar a ninguno -ni siquiera al Secretario de la Capitanía General, Luis Roel, cuya dolosa actuación había sido la más flagrante -aún estando todos ellos insertos en una conducta tipificada como delictiva, se recurrió al artificio legal de que no se les había oído a lo largo del proceso -como acusados, se entiende-, lo que supondría indefensión. Sin embargo, qué duda cabe de que, puesto que en la misma causa hubiera sido absolutamente improcedente formarles cargos y juzgarles, hubiera sido perfectamente factible haber iniciado otra para formalizar las oportunas acusaciones que, a nuestro entender, debieran haber contemplado los delitos de cohecho y de prevaricación.

Creemos que lo que debió ocurrir, dado que era imposible que el Tribunal no supiera el modo de proseguir el asunto, fue que, dándose cuenta sus miembros de las graves repercusiones que ello podría traer consigo, optó por inhibirse en la causa, manifestando que debía ser el Rey quien decidiese el camino a seguir. El resto es fácil

¹¹³Reales Ordenanzas de Carlos III. SHM. ML. Rollo 55.

de imaginar: antes de al Rey, llegaría el dictamen a Muzquiz, verdadero responsable de las decisiones a adoptar, y Muzquiz, como todos los implicados en el proceso, debía de estar suficientemente escarmentado o, simplemente, cansado, como para volver a iniciar nuevos expedientes.

La opinión de la doctora Sánchez Lázaro en este punto es que Lemaur era un protegido de Muzquiz y otros altos cargos, razón por la cual se le absolvió sin mayores consecuencias¹¹⁴. No estamos de acuerdo, no sólo porque su absolución no fue completa o incondicional, sino porque, al contrario, todo parece indicar que si alguien estaba protegido desde las altas esferas del poder, ese alguien tenía que ser el conde de Croix, como lo prueba el hecho de, tras el dictamen que terminó con la instrucción, el marqués de Fontanar escribiera a Muzquiz manifestándole que, si bien el honor de Lemaur se debía salvar "hasta donde lo permita el estado de la causa", se hiciera "sin tocar el de La Croix, ni el de los demás que la promovieron..."¹¹⁵

Todo ello, a pesar de que cuantos, de una u otra forma, tuvieron conocimiento del proceso, llegaron a la conclusión de que la construcción de las herrerías no fue sino una excusa para denunciar a Lemaur, y que, en cuanto a la dirección de las obras, como ya dijimos, la mejor defensa del ingeniero la constituye, sin duda, lo mal que lo

¹¹⁴En cuanto a las razones que evitaron el procesamiento de los verdaderos culpables, según Sánchez Lázaro se centrarían en el hecho de que los buenos ingenieros en España eran tan necesarios como escasos, lo que suponía no permitir que los pocos que había emplearan su tiempo defendiéndose ante los Tribunales.

¹¹⁵AGS. SSH. 913.

hizo su sucesor, Baltasar Ricaud que empleó más dinero y con peores resultados, a la vista de los informes técnicos, que aquél a quien tanto esmero puso en apartar de su camino.

Aún nos atreveríamos a sugerir la posibilidad de que los verdaderos defraudadores fueran Croix y Ricaud, lo que añadiría más extrañeza a la ya de por sí extraña *pasividad procesal* contra ellos. Para esta afirmación contamos con el testimonio del ingeniero Lleopart, que llegó a escribir a Muzquiz quejándose de que los Croix y Ricaud pretendían hacerle firmar las relaciones sin darle tiempo a ver primero las obras¹¹⁶. Esta pretensión era tan irregular que hasta el mismo Comisario de Guerra, Cristóbal Toledano, pese a la insistencia de Croix, tuvo que oponerse.

A esto habría que añadir:

- a) que eran frecuentes las descalificaciones de Ricaud hacia Lleopart.
- b) Que Croix mostraba un desmesurado afán por eliminar de su camino a cualquiera que se atreviera a pedirle explicaciones de su gestión (recuérdese al intendente Piedrabuena o al Depositario Somonte), así como demoraba todo lo posible la entrega de los estados de las cuentas con las más variadas excusas.

¹¹⁶ AGS. SSH. 913. Carta de Lleopart a Muzquiz, de 18 de agosto de 1.771.

c) Que cuando Ricaud entregó las cuentas que se le pedían, se detectaron numerosos defectos en las relaciones, pues no encajaban bien las cifras con los trozos de camino a que correspondían.

d) Que, en relación con lo anterior, lo primero que hizo Ricaud fue cambiar el sistema de trabajo de Lemaur, cuya claridad y efectividad eran ensalzadas por todos, por otro más oscuro.

Tales hechos son indiciarios de una conducta que, si no de delictiva, podría calificarse de sospechosa, suficiente al menos como para justificar el inicio de una investigación, máxime cuando con menor motivo se había procesado a Lemaur. Incluso Casatremañes, el Superintendente, se daba perfecta cuenta de la extraña conducta de Ricaud, mencionando que algo ocultaría cuando se había apresurado a deshacerse del ingeniero Lleopart, momento a partir del cual las cuentas empezaron a oscurecerse¹¹⁷.

● Arbitrariedad de las recusaciones

El conde de Croix recusó cuantas veces pudo a cualquiera que fuera a ser miembro del tribunal, comenzando por el Intendente¹¹⁸, Marqués de Piedrabuena,

¹¹⁷AGS. SSH, 913. Recuérdese, además, lo que ya dijimos acerca del poco claro sistema de medición que se empleó con Ricaud.

¹¹⁸El cargo de Intendente confería, automáticamente, a tenor de lo dispuesto en el artículo II del Reglamento e Instrucción de 1.761, el cargo de Subdelegado Superintendente de Caminos.

nombrado por el rey para iniciar el proceso. Croix era de la opinión de que Piedrabuena no podía ejecutar la comisión por cuanto que había notables desavenencias entre ambos y, sobre todo, porque era de la misma nación que Lemaury, es decir, francés¹¹⁹. Llama poderosamente la atención la objeción del conde, pues tanto su propio apellido como el de su principal apoyo en la causa, el ingeniero Ricaud, parecen sugerir un origen más francés que hispano; ello, sin contar la larga lista de ingenieros franceses que conforman la historia de los *caminos ilustrados*.

Hay que tener en cuenta -y, probablemente, era esto lo que más le molestaba- que Croix polemizó con Piedrabuena desde el momento en que éste fue destinado al camino de Galicia a raíz de la causa formada a Lemaury. Hay varias cartas de Croix al ministro Muzquiz en este sentido, como por ejemplo la de 6 de enero de 1.770, en la que le dice que nunca se habían visto en el camino de Galicia tantas controversias como desde que Piedrabuena apareció, y que sus exigencias eran, además, intolerables¹²⁰. Parece algo más que una coincidencia que lo mismo dijera de Lemaury mientras estuvo a cargo de las obras.

Durante el proceso, las relaciones entre ambos fueron difíciles pero no por el proceso en sí, sino en lo tocante a las obras, de manera que Croix hizo cuanto estuvo en su mano para librarse del Intendente, acosándole con peticiones arbitrarias y, bien

¹¹⁹AGS. SSH. 912.

¹²⁰AGS. SSH. 912.

lo sabía él, improcedentes; como cuando solicitaba cantidades de dinero sin haber justificado -nótese que es lo mismo que le reprochaba a Lemaur- entregas anteriores. Al final, Croix decidió escribir directamente a Muzquiz¹²¹, superior inmediato de Piedrabuena, con la pueril suspicacia de que sus cartas no llegaban al ministro y sí las del Intendente, motivo según él de que no se le pagara el dinero que estaba reclamando. Ésto vuelve a darnos una idea del carácter de Croix.

Además, Croix también llegó a recusar a uno de los Abogados que componían el Tribunal, con la excusa de que era compañero de otros dos Abogados, hermanos a su vez de la mujer de Manuel de Somonte Cadrecha, de quien ya dijimos ostentaba el cargo de Depositario Pagador de las obras, y de cuya connivencia con Lemaur, Croix no tenía duda¹²², así como tampoco se fiaba del Contador, a quien, igualmente, recusó por la endeble razón de ser amigo del anteriormente citado Somonte Cadrecha y subalterno suyo. La última recusación se refería al Asesor, de quien entendía haber dado pruebas de contemporizar con el Intendente -pruebas que tampoco decía en qué consistían. En definitiva, si nadie le ofrecía confianza en cuanto a imparcialidad por tan triviales motivos, queda por ver quién podría haber satisfecho las exigencias del conde para formar parte del Tribunal.

¹²¹Según el Prólogo de la Instrucción de 1.761, el Secretario de Estado lo era también de Hacienda y, por ende, Superintendente General de Caminos.

¹²²Claro que Croix no parecía tener duda de que todo el mundo estaba en connivencia con Lemaur al objeto de sacar beneficio de las obras del camino.

Ahora bien, si todo cuanto antecede resulta excesivo y extraño, más aún tiene que serlo la petición final del conde que, no contento con las recusaciones pretendía, además, que se le permitiese designar, como adjunto al Intendente o al Contador, a alguien de su confianza, sin parecer darse cuenta de la contradicción, por no decir desfachatez, que hubiera significado el hecho de no aceptar a determinadas personas por ser afectas al acusado, para terminar por permitir a la propia acusación nombrar a sus incondicionales.

Pese a todo, imperó el sentido común por cuanto la respuesta del Rey, a través de sus ministros, fue no considerar normal el nombramiento del adjunto, tal como solicitaba Croix, y parecerle excesivas las recusaciones que proponía.

- **Fuero militar**

El Tomo III, Tratado VIII, título II, de las Ordenanzas militares de 1.768, trata de los casos y delitos en que no vale el fuero militar; pues bien, de entre todos los citados, sólo uno de ellos puede aplicarse, en puridad estricta, a Lemaur. Es decir, que si bien Lemaur debía perder el fuero y ser juzgado por un tribunal no militar por razón de su presunta malversación, no se entiende la razón por la cual no se le formó Consejo de Guerra en relación con el otro cargo: la insubordinación.

El título I, artículo 5º de las citadas Ordenanzas, prohibía a la Justicia ordinaria conocer de las causas civiles o criminales instruidas a los oficiales; únicamente podían hacerlo el Capitán general, Consejo general o Comandante militar. Esta prohibición subsistió hasta que, por decreto de 6 diciembre 1.868, se declaró la jurisdicción ordinaria como la única competente para conocer de los negocios civiles.

Las Ordenanzas establecían que perderían el fuero de que gozaban -quedando, pues, desaforados- y pasarían a estar sujetos a la justicia ordinaria, entre otros, todos aquéllos que cometieran delitos de resistencia formal a la justicia o desafío probado; quienes extrajeren o ayudaren a extraer moneda o pasta de oro, plata, o introdujeren moneda de vellón; fabricaren o ayudaren a fabricar moneda falsa, usaren armas cortas de fuego o blancas de las prohibidas; quienes cometieren delito de robo o amancebamiento dentro de la corte, o delinquieren en cualquier parte contra la administración y recaudación de rentas, en especial contra el tabaco. Esto significaba que Lemaury perdía su fuero, pudiendo ser juzgado por un tribunal ordinario, en relación con la presunta malversación, pues éso entraba dentro de los delitos "contra la administración de rentas"; pero, en cuanto a la insubordinación, no había más remedio que formarle Consejo de Guerra.

En relación con lo primero, el tribunal que se encargó, *prima facie*, de recabar todos los antecedentes de la acusación fue el Consejo de Hacienda, lo cual es correcto pues entraba dentro de sus atribuciones. El problema surge cuando ese mismo Consejo

entrarse a conocer también de lo relativo a la presunta insubordinación cometida por el ingeniero.

Es cierto que, como ya dijimos en otra parte, estamos ante una especie de "diligencias previas", pero ello no explica por qué no hizo esa misma labor de instrucción de la causa un Consejo de Guerra. De hecho, cuando el conde solicitó de sus colaboradores que recabasen -más bien que buscasen- testimonios en contra de Lemaury, hubo uno de ellos -el Regidor de la villa de Ponferrada- que no dudó ni por un momento de que, de la documentación por él aportada, debía sacarse un extracto para remitirlo a Juan Gregorio Muniain, que era, por entonces, Ministro de la Guerra, lo cual prueba que el Regidor tenía claro que lo que procedía era instruir un Consejo de Guerra. Ignoramos hasta qué punto este personaje era un técnico en Derecho; pero, a la vista de lo preceptuado por las Ordenanzas, no parece faltarle razón en cuanto a que la vía adecuada había de ser la de Guerra. A nuestro juicio, el no haberse hecho así, refuerza la idea de que lo único que pretendía la acusación era eliminar a Lemaury de las obras del camino; no su expulsión del Cuerpo o encarcelamiento.

Ello explicaría por qué no se encauzó adecuadamente la causa -Croix, dada su condición, debía conocer las Ordenanzas a la perfección- instruyéndola tan mal, que todo quedó en un cúmulo de afirmaciones tan improbables como improbadas en el sentido más jurídico de la palabra, de manera que, con tan solo efectuar las primeras averiguaciones, se llegó a la conclusión de que no había motivo para iniciar un

verdadero juicio, pese a todo el trabajo que se había empleado en recabar testimonios, formar el Tribunal, etc. En suma, parece como si el conde se diese por satisfecho con obtener la mera separación de Lemaury de las obras del camino de Galicia.

● Incompetencia de jurisdicción y pérdida de documentos

Ya hemos dicho que el dictamen con que finalizó la causa incluyó entre aquéllos contra quienes sí debía formularse una acusación, al Secretario del Tribunal, Luis Roel. La actuación de Roel fue, en efecto, decisiva en los planes de Croix, centrándose tanto en demorar cuanto pudo la entrega de papeles que le iban solicitando los instructores de la causa, como en hacer desaparecer, a lo que parece, diversos documentos. Concretamente, existían quejas del Fiscal, apreciando dicha falta, al mismo tiempo que acusaba a Roel de haber embrollado toda la documentación, de manera que se hacía difícil distinguir lo que se había hecho en tiempos de Lemaury y lo ejecutado cuando Ricaud se hizo cargo de las obras¹²³.

Tampoco fue muy diligente Croix a la hora de remitir los papeles que, desde la Capitanía General, se le solicitaban, de manera que no sólo intentaba con todas sus fuerzas demorar la causa con sus recusaciones y constantes quejas sino que, incluso, no entregaba los documentos que se le pedían -relaciones de gastos sobre todo-

¹²³AGS. SSH, 913, carta de José de Ulloa al marqués de Casatremañes, de 11 de agosto de 1.771.

contestando, con bastante insolencia, por cierto, que los entregaría dónde y cómo correspondiera.

Probablemente fuese tal conducta la que empezó a levantar sospechas entre los encargados de instruir la causa, y hubo uno de ellos, José de Ulloa, a quien no pasaron desapercibidos ni los manejos del conde ni sus verdaderas intenciones, poniendo de manifiesto que las maniobras dilatorias de Croix -entre otras las recusaciones de fiscales y jueces- obedecían tan sólo a su afán de encubrir que no tenía los papeles que se le reclamaban¹²⁴. Es más, recuérdese la inusitada celeridad con que se llevó a cabo la recogida de testimonios de trabajadores de las obras y de lugareños, claro ejemplo de la precipitación con que se montó -y nunca mejor dicho- el proceso.

Además, en palabras de este mismo Abogado del Tribunal, José de Ulloa, todas las informaciones que recabó Croix, en las que pensaba hallar cargos, las consiguió sin tener jurisdicción para hacerlo, es decir, sin haber recibido comisión para actuar en la causa como lo hizo, lo que supone que se arrogó una serie de facultades que no le correspondían¹²⁵. Ciertamente, la orden con que se iniciaron los autos, no mencionaba en ningún sitio que Croix pudiese, por ejemplo, tomar declaraciones o mandar agentes por los pueblos con tal finalidad. Sin embargo, esa falta de competencia que denunciaba Ulloa, no impidió que se admitieran en principio tales documentos, aunque luego se

¹²⁴AGS. SSH. 913.

¹²⁵AGS. SSH. 913; informe de José de Ulloa al Marqués de Casatremañes, de 11 de agosto de 1.771.

desestimaran por increíbles, cuando lo jurídicamente correcto hubiera sido rechazarlos desde el principio.

Otro dato curioso es que, cuando finalmente Croix remitió algunos de los papeles que se le requerían, no lo hizo a Muzquiz (Ministro de Hacienda), sino a Gregorio Muniain (Ministro de la Guerra); es decir, que primero actuó por la vía de Hacienda y luego, bien porque se dio cuenta de su error al no orientar la causa hacia la formación de un Consejo de Guerra, bien porque quería embrollar aún más las cosas, acudió a la vía "de guerra". Aunque cabía también una tercera posibilidad: puesto que nadie aceptaba las recusaciones, tal vez consiguiera que prosperasen cambiando de jurisdicción.

- **Desaparición de las pruebas de cargo**

No se pudieron probar las irregularidades supuestamente cometidas por Lemaure en las obras porque, como bien se denunciaba en el informe final de la causa, dichas obras habían sido demolidas o mejoradas antes de procederse a la comprobación de su estado. En este sentido, el dictamen daba la razón a Lemaure al señalar que el reconocimiento de aquéllas debió de hacerse cuando él mismo lo solicitaba y aún estaban en pie.

La pregunta es por qué tanto interés y premura en hacer desaparecer las pruebas, pues teniendo en cuenta que la construcción de las obras relativas a las herrerías fueron la argumentación principal de la acusación, y en torno a ellas se construyó toda una teoría acerca de los "excesos" cometidos por el ingeniero Carlos Lemaury en el resto de la construcción del camino, ¿cómo se explica que se demolieran antes de proceder a un examen imparcial? Porque examen hubo, en efecto; pero únicamente el efectuado por Ricaud que, como ya sabemos, estaba estrechamente ligado a los intereses de Croix, cualesquiera que estos fuesen.

Es más, en carta del marqués de Fontanar a Muzquiz¹²⁶, aquel manifestaba que no tendría sentido acceder al nuevo reconocimiento que pedía el Fiscal, sobre el estado actual de las obras, porque no arrojaría luz ninguna sobre los hechos, toda vez que "el tiempo con las adicciones y reparos que hizo Ricaud no las dejará distinguir..." Reconocía además Fontanar que Lemaury tendría toda la razón para reclamar por tal motivo, pues cuando él solicitó que se procediese al reconocimiento del estado de todas sus obras, no se le concedió.

Sabemos que Lemaury reclamó¹²⁷; pero el asunto se archivó y, con él, todas las reclamaciones.

¹²⁶Carta de fecha 19 de febrero de 1.772, AGS. SSH. 913.

¹²⁷AGS. GM. 3076

7.7. Dictamen de la causa

El dictamen que puso fin a la causa está fechado el 10 de agosto de 1.771 y firmado por el marqués de Casatremañes. Supuso la desestimación de los cargos contra Lemaury; pero no su total rehabilitación, dado que no se cumplió en todos sus términos. En este sentido, la carta de Fontanar a Muzquiz supramencionada es más que reveladora al respecto.

Decía textualmente, dicha carta que, si bien el sumario

"no presta oy materia cierta y justificada para...formarle con fundamento cargo alguno...tampoco tiene estado ni claridad suficiente la causa para declararle en el dia segun el dictamen asesorado del Marques de Casatremañes por oficial de honor, que ha desempeñado con celo y con inteligencia la comisión que se le confió".

Continuaba la carta diciendo que habría de salvarse el honor de Lemaury, pero sólo "hasta donde permita el estado de la causa"¹²⁸. Es decir, pese a que Lemaury fue absuelto, no fue completa su rehabilitación. Buena prueba de ello, aparte de la citada carta, es que el propio dictamen ordenaba que se le absolviese "libremente y sin costa, reintegrándole en su empleo y en la misma comisión del camino general en el modo

¹²⁸AGS, SSH. 913: carta de fecha 19 de febrero de 1.972. es decir, bastante posterior al Dictamen.

que se le concedió por orden de 27 de junio de 1.766 con sus sueldos, emolumentos, y la satisfacción correspondiente a su desagravio". Pues bien, si por "satisfacción correspondiente a su desagravio" debe entenderse, como es presumible, algún tipo de indemnización, tenemos que manifestar que éso no tuvo lugar nunca; y en cuanto a la reincorporación a las obras del camino, menos todavía pues tras el dictamen, Lemaur pasó a Pamplona. Además, por lo que concierne al abono de los salarios dejados de percibir, hubo de solicitar su reintegro en varias ocasiones.

Del dictamen, lo más destacable, aparte de considerar a Lemaur como no culpable ni de malversación ni de insubordinación, lo constituye el hecho de arremeter contra Ricaud inmisericordemente, de manera que cada vez que se declaraba a Lemaur inocente de un cargo -desobediencia, exceso en el gasto, imperfecciones en las obras...- se aprovechaba para decir que si alguien había incurrido en comisión del mismo, ese alguien era, precisamente, Baltasar Ricaud. Destacamos este punto porque, siendo tan grande la denostación de las actividades de dicho ingeniero, resulta inexplicable que no se tomaron medidas contra el mismo, aunque más adelante expondremos algunas teorías al respecto.

Podemos decir, además, que el dictamen absolvió a Lemaur más por el testimonio de cargo que, en sí mismo, supuso la conducta de Ricaud -desarrollada desde el momento en que se hizo con la dirección de las obras, gastando muchísimo más y construyendo con más imperfecciones que Lemaur- que por el análisis -

imposible, por otra parte- del estado de las obras cuya mala construcción se denunciaba, que ya habían sido destruidas. En este sentido, creemos haber demostrado ya, al analizar el "informe Ricaud" que, en cuanto a la acusación de mala construcción -expuesta marginalmente con la clara intención, a nuestro de juicio, de apoyar la acusación principal de malversación- no hubiera quedado más remedio que absolver a Lemaur, porque técnicamente no eran tales imperfecciones, lo cual viene a abundar en en la idea de que fue la mala fe lo que movió a Croix y a quienes le ayudaron.

Como ya adelantamos, también aventuraba el dictamen la culpabilidad de Croix, Jardin, Travesí y hasta el Secretario de la Capitanía General, Luis Roel, dejándose en manos del Rey la decisión de su encausamiento, lo que jamás sucedió. Concretamente, el caso del Secretario Roel parece un clarísimo ejemplo de cohecho, entendiendo por tal el delito cometido por el funcionario público que, por hacer algo contra justicia recibe dádiva, presente o promesa de algo¹²⁹, de otro modo no se explica su actuación; y, lo mismo que nos ocurre con los demás, tampoco encontramos una explicación lógica -o, mejor dicho, ajustada a Derecho- a la falta de actuación procesal contra Roel.

Por supuesto, hay muchos otros casos en los que se muestra claramente cómo el dinero o el poder todo lo encubren; pero, circunscribiéndonos a nuestra historia, no

¹²⁹Escriche, Diccionario. Nótese que ese "cometer algo contra justicia" llevará implícito, la mayoría de las veces, un caso de prevaricación, es decir, de dictar a sabiendas -i.e.: maliciosamente- una resolución injusta.

podemos dejar de insistir en la irregular conducta que, sirviendo a los intereses del conde de Croix o, si se prefiere, en contra de los de Lemaur, desarrolló Luis Roel, en su papel de Secretario de la Capitanía General y, por ende, del Tribunal encargado de juzgar los "excesos" de Lemaur. Como ya apuntamos, Roel tuvo una intervención en los autos bastante sospechosa, que abarcó desde la pérdida de documentos hasta la negativa sin más a remitir una serie de papeles que continuamente le eran requeridos por parte del tribunal¹³⁰. A este respecto, fueron varios los requerimientos que, infructuosamente, le hizo el Fiscal del caso para que aportase papeles originales. Por otra parte, con independencia de estas misteriosas desapariciones, no fueron menos importantes los continuos retrasos en asuntos relativos a la secretaría de la que ostentaba la condición de titular.

Cuando el proceso hubo terminado, no obstante, Roel no fue sometido a ningún tipo de sanción, aunque debió de seguir con la misma línea de irregularidad en sus actuaciones por cuanto que, muchos años después de finalizado el *affaire* Lemaur, nos encontramos a este mismo personaje a cargo de la Secretaría de Orán¹³¹; hecho este que, aisladamente considerado, no supondría motivo de extrañeza, si no fuera precedido por una explicación del marqués de Casatremañes a Muzquiz, aclarando que la remoción de Roel a Orán, se debió a, literalmente, "feos negocios de intereses"¹³²,

¹³⁰Concretamente, se mencionan en el proceso ciertas cartas entre el ingeniero Baltasar Ricaud y el conde de Croix; cartas que nunca aparecieron.

¹³¹AGS, SSH, 914.

¹³²Carta de Casatremañes a Muzquiz y Félix Oneille, de fecha 16 de enero de 1.777.

lo cual nos lleva a pensar que su conducta fue, finalmente, castigada con el destierro. Todo, pues, parece confirmar las sospechas de que con Roel en la Secretaría, Croix encontró un firme aliado en su propósito de acabar con Lemaury y que la intervención de aquél fue un elemento importante con el que contó desde el principio, aún cuando, al final, de nada le sirviera.

En cuanto a los demás, no disculpamos, pero sí nos explicamos que no se actuara contra Croix pues, con toda seguridad, era un sujeto poderoso o de poderosas relaciones en la Corte; lo que nos resulta más difícil de explicar es que tampoco se hiciera nada contra los Ricaud, Roel, Jardín y Travesí; y muy señaladamente contra los dos primeros, por ser sus irregulares actuaciones las más significativas.

Con todo, lo que queda claro, tanto del dictamen como de los documentos de la causa, es que se buscaron o, mejor, rebuscaron cargos al objeto de montar un proceso, plagado de acusaciones, del que, si no era por una causa sería por otra, pero finalmente saldría una sentencia condenatoria que canalizara la aspiración de Croix de ver a Lemaury definitivamente separado de las obras del camino. Es buena prueba de ello todo lo dicho acerca de los testigos que aparecieron a última hora, a instancias de Croix y hablando de oídas; pero por qué se quiso abrir un proceso a Lemaury es lo que nos resulta difícil de explicar. Para intentar comprenderlo, quizá podríamos acudir a la comparación con lo ocurrido en otro célebre proceso: el de Pablo de Olavide.

El caso Olavide

Pablo de Olavide y Jáuregui desempeñó un papel decisivo en los planes de Carlos III relativos a la colonización de las nuevas poblaciones de Sierra Morena. Olavide, muy al uso de la época, fue ascendiendo en la Administración de manera que, desde Intendente en Sevilla llegó a convertirse en Superintendente de las colonias de Sierra Morena, con amplia autoridad únicamente sujeta al Consejo de Castilla y a la Real Hacienda, lo cual suponía la inhibición total de corregidores, jueces y justicias¹³³.

Su fama de volteriano, así como sus abiertamente expuestas opiniones religiosas, le colocaron en el punto de mira de la Inquisición, que acusándole de 166 proposiciones heréticas, terminó por condenarle en el año 1.778 a la pena de ocho años de prisión con pérdida de todos sus bienes y prebendas; condena que no cumplió, pues huyó a Francia en el año 1.780, regresando a España con Carlos IV, que anuló la sentencia.

A la pregunta por qué un proceso a Olavide, Godoy contestó que fue debido a que la Inquisición quiso hacer un escarmiento y le escogió a él. Menéndez Pelayo, por su parte, era de la opinión de que Olavide pagó por todos, remarcando lo poco equitativo que resultaba que se castigaran con tanta dureza las imprudencias de un

¹³³Crónica de España, 1.991.

subalterno, cuando otros más poderosos o imprudentes no lo fueron¹³⁴. Es esta apreciación la que nos recuerda, poderosamente, lo sucedido a Carlos Lemaur.

En efecto, en el caso Olavide podemos afirmar, como hace Perdices Blas, que contra personajes poderosos, tipo Aranda, Campomanes, Almodóvar o Floridablanca, la Inquisición -a la que, por cierto, Carlos III había desposeído de muchas prerrogativas- no podía arremeter¹³⁵; pero sí podía hacerlo contra un subalterno fiel ejecutor de su política. *Mutatis mutandis*, al igual que Olavide, Lemaur no gozaba del *status* de ningún noble o grande de España e, igualmente, creemos que el proceso contra él no se hubiese incoado de haber desempeñado un cargo público más elevado. La mejor prueba de esto es que, finalmente, se sobreseyó.

Hay otras teorías¹³⁶, pero nosotros, para el fin que nos ocupa, nos quedamos con una simbiosis de las dos citadas, lo que nos lleva a defender la idea de que se intentó dar escarmiento al subalterno, pues entendemos que, igual que en época de Olavide hubo muchos nobles denunciados ante la Santa Inquisición contra los que no se hizo nada, en el caso de Carlos Lemaur -contemporáneo de aquél- hubo otros, nobles también en algunos casos, cuyas actuaciones, aún dando más motivo para escarmiento del que nunca diera Lemaur, no fueron jamás objeto de encausamiento.

¹³⁴Perdices Blas, Luis. "Pablo de Olavide (1.725-1.803) el ilustrado, Ed. Complutense, 1.992, pág. 352.

¹³⁵Perdices Blas, op. cit., pág. 350.

¹³⁶Por ejemplo, Gregorio Marañón, citado en "Pablo de Olavide, el Ilustrado", mantiene que su proceso se disfrazó de religioso para encubrir el auténtico fin político (op. cit., pág. 349).

ABRIR CAPÍTULO 8

