



ABRIR CAPÍTULO 7

CAPÍTULO 8

CONCLUSIONES

8. CONCLUSIONES

Entendemos que el destino final del Secretario del Tribunal, Luis Roel, o el mismo *caso Olavide*, avalan la teoría ya apuntada de que quienes no reúnen ciertas condiciones de linaje o riqueza, están más expuestos que otros a cargar con toda la culpa de actos en los que otros más poderosos tienen más intervención.

A ésto habría que añadir la necesidad de dar público escarmiento que, de vez en cuando, sacude a los poderosos. En el caso concreto de Carlos Lemaur, nos encontramos en una época de reformas que, en cuanto a obras públicas se refiere, vino marcada por un gigantesco plan en el que se depositaron un sinfín de recursos, humanos y materiales, que había que controlar *al céntimo*. Parece como si desde los máximos órganos del poder se pensara que, por muy buenas que fuesen las ideas de Lemaur -por ejemplo, su creencia de que trabajar en invierno habría de repercutir favorablemente en las obras, aún yendo

contra las normas-, no se podía permitir una apelación a su conciencia individual, pues ello destruiría la base del Estado, al socavar los cimientos del mismo. Este planteamiento, que se inscribe dentro de la teoría del Estado, es perfectamente aplicable a nuestro caso, pues si bien en éste serían los fundamentos del Ejército los cuestionados, no hay duda de que, en la época que nos ocupa, constituía una de las bases sobre las que se asentaba aquél.

En otras palabras, es como si se tratara de evitar a toda costa la "autorrealización incondicionada del individuo", es decir, impedir el desarrollo de cualquier iniciativa no reglada, por entender que permitir lo contrario podría conducir a la anarquía. Era, pues, necesario actuar, poniendo límites al individuo frente a los intereses de la colectividad¹. A nuestro modo de ver eso, y no otra cosa, era lo que se defendía desde el Ejército, al margen de que también fuesen ingenieros que no se dedicaban al arte de la guerra.

En la misma línea, Galbraith manifestaba que el fuerte condicionamiento de la organización militar "se basa, no en la autoexpresión, sino en la disciplina, la cual se ve reforzada por la recompensa compensatoria y la sanción condigna", es decir, por el premio o la amenaza de castigo; a lo que habría que añadir el hecho indudable de que es

¹Demandt, Alexander, "Los grandes procesos de la Historia". El libro citado contiene varios procesos; la cita proviene del título "Sócrates ante el tribunal de Atenas", op. cit., pág. 23. Hasta tal punto era importante mantener la disciplina, que en una carta del Comisario de Guerra del camino de Galicia, Juan de Torres, al propio Lemaire, de fecha 19 de mayo de 1.768, le llega a decir que, si bien reconoce que el camino construido hasta entonces es magnífico, lo es "contra instrucción", con lo que viene a decir que de nada vale lo bueno que pueda ser: lo importante es que se ha hecho sin atenerse al Reglamento.

característica de la organización militar que el soldado se someta a la misma, aceptando plenamente sus fines, siendo premiado con ascensos o, caso contrario, castigado bien con la expulsión -separación de las obras, en el caso de Lemaury-, bien con el consejo de guerra, en los casos más extremos².

Lo peor es que al no revisarse la *quaestio iuris*, que hubiera permitido procesar a los acusadores -Croix sobre todo, como máximo responsable e inductor- se produjo con Lemaury una injusticia mayor aún que la que supuso su *procesamiento*. Esta omisión fue particularmente grave en el caso del ingeniero Ricaud, a quien el dictamen final de la causa no dejaba escapatoria posible en cuanto a incompetencia, toda vez que se le acusaba de haber destruido y reconstruido obras que no estaban tan mal hechas como él afirmaba en su informe, consiguiendo con ello que los gastos se dispararan. Esta conclusión que, implícitamente, suponía el reconocimiento de que se había obrado con precipitación al ordenar destruir buena parte de lo construido por Lemaury, se basaba en el informe de otro ingeniero, Mariano Lleopart³.

Por otra parte, tal vez fue el reconocimiento de esa precipitación la razón de que nadie estuviese interesado en llegar al fondo del asunto, pues de haberse iniciado actuaciones contra todos los responsables del mismo, muchos habrían quedado salpicados,

²Galbraith, J.Kenneth. "La anatomía del poder". Plaza y Janés. 1.984, pág. 219.

³AGS. SSH. 913.

ya que unos por acción -Croix, Ricaud- y otros por omisión -Muzquiz-, todos aportaron su granito de arena al encausamiento de Carlos Lemaury⁴.

Hemos de añadir, además, que una de las palabras que más se repetía cuando se trataba de calificar la conducta de Lemaury por parte de sus superiores, desde Esquilache a Croix, era la de "insubordinación", y que estamos en una época en la que, como hemos visto, el ejército jugaba un papel fundamental como ejecutor del programa carlotercerista; papel que, si bien cumplía en todos los órdenes, lo hizo de manera muy especial en las obras públicas, aspecto que a nosotros nos interesa. Un ejército, además, recientemente reestructurado, a imagen y semejanza del modelo de sociedad que el monarca ilustrado pretendía imponer en España y en el que, por tanto, no cabía la crítica ni la respuesta. Tal vez desde fuera se permitiera a alguien cuestionar los principios de jerarquía, subordinación y obediencia, mas una conducta así era impensable desde dentro.

En este sentido, creemos que la principal causa que subyace en el procesamiento de Carlos Lemaury fue el poco adecuado "*encastramiento*" de los ingenieros en el Ejército, lo cual, salvo para los supuestos en que nació la ingeniería -fortificaciones, máquinas de asalto-, no podía conducir sino a situaciones parecidas a las que aquí contamos. Probablemente nada de esto hubiera ocurrido -consiguiéndose, en términos generales, una

⁴En cuanto al apellido Muzquiz conviene aclarar que en textos modernos aparece como *Múzquiz*, mientras que su firma autógrafa siempre es *Muzquiz*. Claro que las reglas ortográficas se fijaron posteriormente.

mayor eficacia en la gestión y ejecución del plan de obras públicas- si, como en Inglaterra, por ejemplo, hubiesen sido ingenieros civiles los encargados de obras civiles. Quizá estas conclusiones sean puramente sociológicas, pero no encontramos otro modo de explicar el desenlace -no la génesis que, jurídicamente hablando, parece impecable- de la causa seguida contra el ingeniero Carlos Lemaury por sus actuaciones durante el tiempo que estuvo a cargo de las obras del camino de Galicia.

Resumiendo, pues, todo lo analizado en el presente trabajo, podemos decir tras todo lo expuesto acerca del Ejército, del Cuerpo de Ingenieros y del inicio del primer Plan General de Carreteras de la historia española, que son numerosas las conclusiones que se pueden extraer a partir del "caso Lemaury", desde el análisis de la organización militar de la época hasta el factor humano, pasando por el esquema jurídico-técnico ideado durante el reinado carlotercerista para la construcción de los caminos y el control económico del mismo.

8.1. El Ejército

De la organización militar poco nos queda por decir; si acaso añadir un dato, y es hacer notar que el encausamiento de Carlos Lemaury se produjo en una época en la que el Ejército, ese Ejército de nuevo cuño al que ya nos hemos referido con profusión, tenía que demostrar su fuerza, lo que iba a resultarle bastante difícil. En este sentido, sin

necesidad de mencionar la guerra con Inglaterra -de la que España salió mal parada- sino centrándonos más en cuestiones locales, asistimos a un verdadero *tour de force* entre los militares, por un lado, y la sociedad civil por otro, para, en una de las primeras ocasiones que tuvieron de enfrentamiento, ver salir victorioso al pueblo llano. Nos referimos a los acontecimientos de la Semana Santa del año 1.766, más conocidos como el motín de Esquilache.

Durante varios días, el pueblo tuvo en jaque tanto al Gobierno como al Ejército, llegando a producir la salida del monarca de Madrid, preso de una verdadera crisis de pánico, al tiempo que no se permitió que altos cargos de la Administración abandonasen la ciudad, pues fueron tomados como rehenes. Entre estos altos funcionarios se encontraba el mismísimo conde de Gausa, es decir, Miguel de Muzquiz, sucesor de Esquilache en la Secretaría de Hacienda⁵. Con ello se asestaba un duro golpe al orgullo de clase del Cuerpo, por lo que es fácilmente presumible que esta institución no estuviera dispuesta a permitir que se produjera de nuevo ningún atisbo de insubordinación, para conseguir lo cual había que empezar por mantener la disciplina dentro de la propia casa. El hecho de que algunos los militares fueran, al mismo tiempo, ingenieros, no suponía obstáculo a tal propósito.

⁵Sanz Agüero, M., "El motín de Esquilache", Ed. de Crémille para Círculo de Amigos de la Historia. Barcelona, 1.970, págs. 68 y 71. Continúa el autor diciendo que los militares habían sufrido un cruel golpe en su orgullo de clase (*ibidem*, pág. 69). Igualmente, en el libro del Equipo Madrid, "Carlos III. Madrid y la Ilustración", también se cuenta cómo el monarca llegó a tener "tal horror a los movimientos populares después de 1.766", que una noche oyendo ruido cerca de Palacio, "se levantó asustado para averiguar la causa del alboroto", tranquilizándose cuando se enteró de que no eran sino las celebraciones de la noche de San Pedro, pese a lo cual no volvió a pisar Madrid hasta pasada dicha fiesta (Equipo Madrid, op. cit., pág. 17).

8.2. El honor de los altos cargos de la Administración

Otra hipótesis que justificaría el hecho de que no se emprendieran acciones contra los instigadores de la causa, pese al expreso reconocimiento de que con Ricaud "ha auido resultas, e imperfecciones de la misma especie, y no se ha observado tanta economía"⁶, podría ser -en línea con la opinión de Sánchez Lázaro de que al haber pocos ingenieros, debía evitarse hacerles perder el tiempo en disputas judiciales- que, con todo, el Ejército defendía un principio básico, por encima del cual no podía situarse otra cosa: el honor.

En este sentido, poco ejemplificador habría de resultar estar constantemente obligando a sus principales representantes a responder acerca de la comisión de presuntos delitos, por no hablar del golpe que se infligiría al crédito de la institución. De otro modo, no se explica cómo es posible que el caso se cerrase con la declaración expresa de salvar el honor de Lemaury "hasta donde permite el estado de la causa", junto con la tajante prohibición de "tocar el de la Croix, ni el de los demás que la promovieron y atestiguaron en ella..."

Con tal declaración en un asunto que, no se olvide, involucró a importantes cargos tanto del Gobierno como del Ejército⁷, es imposible no pensar en que, al tiempo que se

⁶AGS. SSH. 913.

⁷Hasta al mismísimo Miguel de Muzquiz, que más tarde sería Ministro de Hacienda, en sustitución de Esquilache, y que tan importante papel jugó en el procesamiento de Lemaury (Sanz Agüero, M. op. cit., pág. 71).

echaba tierra sobre el mismo, se estuviera reconociendo que se les había escapado de control.

En resumen, ya hemos dicho que en la causa contra Lemaur unos actuaron por acción y otros por omisión, destacando entre estos últimos el Ministro de Hacienda Muzquiz el cual, por ejemplo, permitió que se demoliese buena parte de lo construido por Lemaur, con el consiguiente coste de la reconstrucción para el erario público. Teniendo en cuenta que tales dispendios -o despilfarros más bien- se hubieran evitado si en lugar de destruir lo construido se hubiera, a lo sumo, arreglado lo ya hecho, podemos explicar por qué los "excesos", por usar la misma terminología empleada contra Lemaur, del ingeniero Ricaud no fueron castigados: porque si caía Ricaud, caería Croix, y ambos arrastrarían al mismísimo Ministro y Superintendente Miguel de Muzquiz.

Lo anterior no parece avalar las tesis de algunos investigadores, como la doctora Sánchez Lázaro, para quien Lemaur era un protegido de Muzquiz. Los hechos hasta aquí relatados más parecen abonar la teoría contraria, toda vez que con la aquiescencia del Ministro, Lemaur fue sometido a un Tribunal, lo cual, aunque no terminó en condena, hubo de causarle bastante daño, quizá no tanto en su prestigio como en su orgullo. Pero, en suma, la rehabilitación total no la consiguió, lo cual, desde nuestro punto de vista, no fue debido a su conducta como ingeniero, sino, a su comportamiento como militar.

Para afirmar esto, no hay que más que ver que, en cuanto a ingeniero, se le siguieron encomendando importantes comisiones tras conocerse la "sentencia" -como ya pusimos de manifiesto al contar su curriculum- lo que demuestra que, profesionalmente, siguió gozando de prestigio; pero en cuanto a militar, es un hecho que todos cuantos le trataban coincidían en remarcar su carácter soberbio e indómito, poco dado al acatamiento de órdenes sin antes discutirlos. Si tal era el talante de Lemaur, cuyo orgullo y soberbia quedan retratados a la perfección en su vida y obra, es fácil suponer que un individuo así dedicado a la milicia, por fuerza tenía que ser indisciplinado, aunque esto último, en mucha menos medida de la que se intentó hacer ver.

Por último, no acabamos de creer que la intención del conde y de quienes le ayudaron fuera la de conseguir la expulsión definitiva de Lemaur del Cuerpo de Ingenieros; más bien parece como si tratara de apartarle de su camino en el sentido más literal de la palabra, es decir del puesto que ocupaba en el camino de Galicia. De ahí, quizá, las precipitaciones en montar las pruebas de las acusaciones, en destruir lo construido, en no utilizar la vía del Consejo de Guerra, etc.

8.3. El factor humano

Tal vez deberíamos añadir a todo lo anterior una aspecto mucho más prosaico, pero bastante plausible: la envidia. En efecto, no sería el "caso Lemaur" el primero en el

que vemos a la envidia actuar como detonante para procesar a alguien. En ese sentido, como dice Klaus Rosen, "no es necesario pensar en Sócrates y la mortal envidia de sus conciudadanos, pero que la envidia conducía demasiadas veces a muchos procesos, lo enseñaba la experiencia y lo aseguraban conocidos discursos jurídicos griegos y latinos"⁸.

Por supuesto no es nuestra intención comparar a Lemaur con Sócrates, ni nada parecido; pero, en el caso que nos ocupa, no podemos obviar el hecho de que nos encontramos ante un ingeniero bastante por encima de la media -visionario, en opinión de algunos, sobre todo a raíz de su intervención en las obras, en realidad proyecto, del canal de Guadarrama-, que contaba con notables éxitos a sus espaldas obtenidos en importantes comisiones, lo que le convertiría, a los ojos de más de uno, en un advenedizo, teniendo en cuenta, sobre todo, que fue traído *ex profeso* de Francia. Si añadimos a esto que a raíz del descubrimiento de las minas de hierro y su licencia para explotar las mismas, los beneficios económicos que podría haber obtenido hubieran sido importantes -lo que chocaría con la "miseria" en que vivían los ingenieros en general- no puede extrañar que se convirtiera, en un momento dado, en *el hombre a batir*.

En otras palabras: bien porque quienes le denunciaron eran los que realmente cobraban comisiones a los destajistas, bien por simple envidia de los negocios de Lemaur

⁸Klaus Rosen. "Roma y los judíos en el proceso de Jesús". en la obra ya citada "Los grandes procesos". pág. 44.

al margen de su actividad como ingeniero, así como la emulación que su valía profesional podía suscitar, lo cierto es que Lemaury resultaba molesto a Croix. Si a esto añadimos que, como militar, el conde no estaba dispuesto a admitir actitudes que cuestionasen su autoridad -recuérdense los casos del Depositario Pagador, Somonte, o el sobrestante Walls- el proceso a Lemaury aparece como una conspiración tendente a eliminar al heterodoxo.

Creemos que hubo, pues, poco de objetivo y mucho de personal en la causa abierta a Carlos Lemaury, en apoyo de lo cual hay un hecho incuestionable que ya hemos puesto de manifiesto: en ningún otro caso -de los abundantes que se dieron en la época- referente a obras de caminos reales, se persiguió tan enconadamente, y mucho menos se procesó, a ningún ingeniero, pese a que cometiera irregularidades del tipo de las aquí vistas, o incluso peores.

Otra prueba de que todo el caso Lemaury fue un complot, azuzado por la envidia y destinado a frenar cualquier forma o conato de indisciplina, más en la línea del público escarmiento, la obtenemos de un dato muy importante: los únicos casos de procesos que hemos encontrado en los expedientes de caminos reales⁹, se refieren, a lo sumo, a destajistas, sin tocar a los ingenieros, pese a que en todas las obras hubo irregularidades

⁹Al menos, los que nosotros hemos consultado, y de la época que estudiada, es decir, desde 1.761. "fecha de inicio del plan radial de carreteras" hasta la muerte de Carlos III.

jurídicas y financieras -de hecho, los destajistas que resultaban acusados, siempre procuraban arrastrar consigo a algún ingeniero. Por ejemplo, en el expediente del camino real de Cataluña¹⁰, encontramos numerosas cartas en las que se denunciaban fraudes en los caudales públicos destinados a la compra de materiales, mientras que los encargados de su administración hacían la vista gorda.

Más atrás ya vimos algunas de ellas, pero ahora nos centraremos en la presunta malversación cometida por el ingeniero comandante, Carlos Saliquet, y sus nulas consecuencias¹¹. Efectivamente, entre todas las denuncias que el maestro mayor de obras, José Carafi, efectuó, consta una específica referente al citado Saliquet, en quien, no obstante, Sabatini confiaba plenamente. Sin embargo, igual que ocurrió con Lemaur, el mismo Sabatini, previendo que dicho oficial quisiera "sostener sus propias ideas, y las de los que le han precedido, haciendose de este modo algo difícil la enmienda de los desaciertos...", manifestó cuán conveniente sería sacarle de aquel destino. Mas, con todo, la cosa no trascendió, y aunque finalmente, se separó a Saliquet de la comisión del camino fue más debido a su edad y condiciones físicas que a otra cosa.

De todas maneras, la actitud de Sabatini en este asunto, nos sirve para demostrar que lo que se castigaba no era, exactamente, la insubordinación, sino la manifestación

¹⁰AGS, SSH, 916. Vid. supra, Capítulo V.

¹¹AGS, SSH, leg. 916. Vid. Capítulo V.

explícita de la discrepancia con la opinión del superior jerárquico; a menos que por insubordinación haya de entenderse exactamente eso. Pero, ¿cómo pedir a un ingeniero que no tuviera ideas propias cuando de ejecutar una obra se trataba? El problema, como ya hemos puesto de manifiesto, era que no se trataba de ingenieros, sino de militares. En este sentido, recordemos que la denuncia específica contra Saliquet versaba sobre una presunta malversación de caudales cometida por el ingeniero; y, aunque en cualquier caso, su muerte, ocurrida en 1.777 -dos años después de la denuncia- puso fin al asunto, no parece probable que, incluso de no haber fallecido, se hubiera actuado judicialmente contra él.

Otra diferencia notable, evidente agravio comparativo, que encontramos entre lo ocurrido en Galicia y lo acontecido en Cataluña, se refiere al conflicto entre el Ingeniero Director y el Comisario de Guerra. De nuevo, la distinta manera de resolver el asunto no acaba de comprenderse pues, mientras que el Comisario Torres, Ministro de Hacienda del camino de Galicia, vio cumplido su objetivo de poner a Lemaur al borde de la cárcel, en el de Cataluña el Comisario de guerra de las obras, Robledo, no recibió ningún apoyo desde las altas esferas, de manera que, pese a sus quejas, terminó siendo él el sustituido, manteniéndose el ingeniero Beaumont, objeto de las mismas, en su puesto. Pensamos que el hecho diferencial radica en la fuerte personalidad de Croix.

A este respecto, merece la pena volver a citar las palabras del intendente interino de Cataluña, Barón de la Linde: "Son 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". Teniendo en cuenta que a Robledo se le acusaba de haber adjudicado un contrato por más valor del que, en principio, tenía -beneficiándose él, presumiblemente, de la diferencia -y que Juan de Torres hizo cosas bastante peores durante su mandato en el camino de Galicia, como omitir su firma en documentos de pago, contra lo previsto en la Instrucción de 1.761-, la injusticia es evidente y abunda en la idea, una vez más, de que el objetivo de Croix no era meramente profesional, sino contra la persona de Carlos Lemaur.

Hay indicios de la existencia de más casos de presuntos delitos cometidos por ingenieros durante la ejecución de las obras de los caminos reales; pero en todos ellos observamos una constante: la solución llegaba con la simple separación del ingeniero cuestionado de las obras en las que, en ese momento, estuviera interviniendo. Es decir, todo se reducía a trasladar al presunto malversador de un camino a otro.

En definitiva, si antes hemos dicho que Lemaur fue el paradigma de lo perjudicial que puede resultar confundir lo civil con lo militar, hemos de añadir, además, que la diferencia sustancial de trato que vemos se daba a los distintos ingenieros y cargos que

intervenían en las obras, convirtió su encausamiento en el ejemplo de adónde puede conducir medrar ostentosamente o, si se prefiere, destacar sobre la media: máxime cuando enfrente se encuentra un superior jerárquico como el conde de Croix, militar con las ideas muy claras acerca de la subordinación al mando.

8.4. Aspectos jurídicos y financieros

Esta tesis se ha iniciado con una brevísima historia de la construcción de los caminos hispánicos, desde sus orígenes hasta la época de Carlos III, a la que se ha prestado mayor atención, culminando con el Real Decreto que inició la ejecución de la "red radial de carreteras", junto con la Instrucción que lo desarrollaba. Asimismo, se ha visto someramente la financiación y asignación de recursos -escasos, por otra parte- y el control de los mismos.

Precisamente dicho sistema de control del gasto público, sirve para ilustrar la causa abierta contra Carlos Lemaur, pues es donde podemos destacar una serie de aspectos que, necesariamente, habrían de influir negativamente en el control del dinero, lo que, a su vez, favorecería la malversación:

- a) la no mera duplicidad, sino multiplicidad de controles, es decir, de manos por las que necesariamente habían de pasar las partidas financieras

destinadas a sufragar las obras, que la legislación establecía. También habría de incluirse en este apartado la pluralidad de ingenieros de los que podríamos denominar *con mando en plaza*, con los problemas que conllevaba la diversidad de criterios profesionales que cada uno seguía, lo cual habría de redundar negativamente en la eficacia de las obras.

b) En segundo lugar, la imposibilidad de que los controles del gasto fuesen efectivos por la carga adicional que suponía para los ingenieros prestar demasiada atención a los aspectos burocráticos de las obras.

c) En tercer lugar, la centralización de los recursos financieros -la "*caja única*"- que ya apuntamos como mal endémico de la Hacienda española, importado de Francia que, no sólo encarecía el producto final, sino que hacía perder una importante cantidad de tiempo.

Habría que añadir a esto que la lógica deficiencia de los medios técnicos de la época, hacía muy difícil el conocimiento del terreno en el que se iba a trabajar y, por tanto, del coste de ejecución de cada tramo de camino, lo cual entra de lleno en el problema de la malversación, pues, al margen del reproche profesional que pueda merecer tal conducta, la simple imprevisión o error de cálculo cometido por un ingeniero podía

automática como injustamente, en malversador, cosa que ocurría también en cuanto se tuviese que hacer frente a cualquier gasto no previsto.

8.5. Comentario final

Con todo, si tuviéramos que definir con una sola palabra toda esta tesis, no dudáramos en utilizar una: incompatibilidad. La historia que hemos contado es la historia del error que supone confundir dos campos claramente diferenciados, el militar y el civil. Creemos firmemente que el caso *Lemaur* es el paradigma de lo absurdo y contraproducente que puede llegar a ser encargar la ejecución de obras civiles a empleados militares, por cuanto no se puede pedir a un ingeniero que, por el mero hecho de estar subordinado por rango al Capitán general de la provincia o a cualquier otro cargo militar de superior graduación, obedezca sin más, mezclando la disciplina militar con razones prácticas, técnicas o científicas¹².

Téngase en cuenta que, en buena lógica, sería el ingeniero quien más supiera de la construcción de caminos, y que en muchas ocasiones el Capitán general ni pisaba las obras, pese a todo lo cual, todos le debían obediencia. Lo peor era que esta obediencia era debida tanto en cuanto a la construcción en sí, como en lo relativo al manejo de los

¹²Por ejemplo, cuando Lemaur se quejaba de que el Comisario de Guerra vivía a ocho leguas de las obras y ni siquiera las había pisado (AGS, SSH, 912). Verdad o no, lo cierto es que resulta creíble suponer que la figura del Comisario que, en el fondo, no estaba más que para controlar gastos, no pasara demasiado tiempo a pie de obra, con el consiguiente desconocimiento de la realidad que ello conllevaba.

fondos públicos, en cuya estimación, por cierto, dado el desconocimiento que en muchos casos tenían de precios, terrenos y, en suma, de los problemas cotidianos que se presentaban en las obras, fallaban estrepitosamente, con las negativas consecuencias que aquí hemos visto: malversación, falta de calidad en las obras, etc.

Pese a ello, los ingenieros, más capacitados sin duda para tomar decisiones sobre cada particular, se veían imposibilitados de hacerlo, so pena de ser sometidos a consejo de guerra o algo similar. Esas condiciones no parecen, en nuestra opinión, ser las mejores para desarrollar un buen trabajo. Por esta razón, hemos hecho especial referencia al ejemplo inglés, pues aunque no dudamos de que allí también tendrían sus propios problemas -algunos de los cuales hemos contado- está claro que no se dieron los del tipo aquí citado, pues lo civil y lo militar parecen haber sido ámbitos, por lo general, excluyentes, y, a mayor abundamiento, las "obras civiles" fueron financiadas a través del Parlamento, si se quiere, pero, en suma, por iniciativa de los particulares.

Asimismo, creemos que el proceso a Lemaur tuvo un marcado carácter ejemplificador, así planteado por un estamento, el militar, que no estaba dispuesto a consentir actitudes contrarias al acatamiento pleno e inmediato de una orden. La base de esta afirmación estaría en que, si bien en toda ejecución de obras públicas se produjeron irregularidades de uno u otro tipo, nunca se llegó a los extremos alcanzados con Lemaur, sobre todo porque la actuación de los acusadores en este caso, tanto anterior al proceso

como con posterioridad al mismo, fue tan poco "profesional" que parece dar a entender que, en realidad, no se quería expedientar a Lemaury, sino tan sólo quitarle de en medio y, sobre todo, desprestigiarle.

En relación a ésto, sólo pudo haber un motivo: la envidia, y el curriculum de Lemaury era lo suficientemente importante como para justificar tal sentimiento entre sus compañeros. En este sentido, basta escuchar las descalificaciones constantes de Croix, a que ya nos hemos referido, nada más ser destinado Lemaury a Galicia; el mismo Croix que, ante los avances conseguidos por Lemaury en las obras del camino de Galicia, no dudaba en acusarle de tener una actuación orientada, únicamente, a "sonar en lo público", pues las obras, desde su particular punto de vista, ni eran sólidas ni estaban bien construidas¹³. En este sentido, se le acusaba, además, de deber buena parte de sus logros al hecho de haber seguido la antigua vía militar romana, lo que restaría importancia a lo construido. En nuestra opinión, lejos de ser reprobable tal conducta era, por el contrario, digna de elogio, por cuanto que el uso del camino antiguo ahorraría tiempo, dinero y, sobre todo, si estaba bien construida y era utilizable -como, al parecer, ocurría- era perfectamente lógico no emprender una nueva aventura en todo lo que no fuera necesario.

Cierto que el propio carácter del ingeniero en nada ayudaría a que se le estimase -era despótico en opinión de sus enemigos; difícil, como poco, en la de sus escasos

¹³AGS, SSH, 912.

amigos- por lo que es lógico pensar que resultara muy molesta su presencia en las obras. Sumemos a todo ello su escasa capacidad para someterse a la disciplina militar y encontraremos el origen del proceso.

En suma, podemos decir que Lemaury produjo, entre sus allegados, aquello que Arthur Koestler definía como "la fría, despiadada hostilidad que el genio más la arrogancia menos la modestia crea en la esfera de los mediocres"¹⁴. Con todo, el proceso falló en lo esencial: obtener la condena que, actuando quizás a modo de catarsis, limpiara la conciencia de más de uno; de hecho, fue un dictamen y no una sentencia porque, pese a los esfuerzos de Croix, no llegó a juzgarse, *stricto sensu*, a Carlos Lemaury, sino que todo quedó en lo que hoy denominaríamos como "diligencias previas".

8.6. Epílogo: Carlos Lemaury hijo

En todo el asunto Lemaury hay una cosa clara, a la que hemos hecho referencia muy a menudo, y es el *mal matrimonio* que formaban ingenieros y militares; más concretamente militares que no hacían obras de carácter militar, sino puramente civiles: carreteras, puentes, etc. En este sentido, incluso el propio Croix era de la opinión de que

¹⁴Cita de "Los grandes procesos", concretamente de "El proceso a Galileo", de Hans Werner Schütt, pág. 149.

"no consiste en la habilidad la graduación"¹⁵, lo que supone el mejor reconocimiento de todo lo expuesto hasta ahora.

Para ilustrar un poco más este punto, sin perder de vista el caso concreto que estamos tratando, vamos a referirnos a otro "insubordinado" de la misma estirpe que Carlos Lemaury: su propio hijo, en cuyo expediente militar encontramos una petición solicitando que se le formase consejo de guerra. Pero, con todo, más que la petición en sí, lo chocante es que lo pide no sólo para él, sino también para su padre, que llevaba muerto bastantes años¹⁶.

Las razones que Lemaury hijo aducía para tan curiosa solicitud, se referían a lo que él consideraba trato vejatorio e injusto hacia su persona, por habersele desestimado varias peticiones referentes a ascensos, gratificaciones e, incluso, destino. El informe de sus superiores acerca de su petición fue que no se le hiciese caso, pero que si insistía en que se le formase Consejo de Guerra, el primer cargo que habría que incluir en el mismo habría de ser su falta de obediencia al Gobierno. De hecho, se decía que ni Lemaury "ni otros sujetos de su carácter convienen a la inmediación del Gobierno, porque lo distraen

¹⁵AGS. SSH. 914.

¹⁶AGM. 577.

continúa y directamente, sin considerar que no son sólo sus asuntos personales los que llaman la atención...."¹⁷

En realidad, hubo dos ocasiones en las que Lemaur hijo estuvo al borde de un Consejo de Guerra: una en 1.812 y otra en 1.822; la primera por insubordinación y la segunda por desertión. En cuanto a la primera, Lemaur se empeñó en no reconocer la autoridad de un superior a quien consideraba, poco más o menos, indigno del cargo. El asunto, en síntesis, era el siguiente: un superior de Lemaur durante su destino en Cádiz, apellidado Giraldo, había sido procesado bajo la acusación de confraternizar con los franceses, en el año 1.810, es decir, en plena Guerra de la Independencia.

Giraldo fue absuelto e incluso se dictó informe favorable, pues se dijo que lejos de ser un colaboracionista, había conspirado a favor de la vuelta a España de Fernando VII. No obstante, Lemaur insistía en que no le obedecería, pues no le constaba el fin de la causa. La sangre no llegó al río, pero Lemaur fue seriamente amonestado.

En cuanto a la segunda causa -su presunta desertión- se produjo cuando, durante el trienio liberal (1.820-1.823) proyectó una contrarrevolución, que resultó ser un completo fracaso, entre otras cosas porque fue descubierto. Éste episodio, auténticamente rocambolesco, en el que no faltaron los disfraces ni el ocultamiento en lóbregas cuevas,

¹⁷AGM, 577.

supuso su huida a los montes de Galicia, en donde permaneció escondido durante bastante tiempo. La llegada de las tropas francesas -los célebres "cien mil hijos de San Luis"- puso fin a la aventura¹⁸, y nuevamente, estuvo a punto de formársele Consejo de Guerra, pero se tuvieron en cuenta las numerosas penalidades por las que había pasado en defensa del rey de manera que, finalmente, no se procedió contra él. Qué duda cabe de que, por mucha razón que tuviera Lemaury hijo en sus demandas, los cimientos de cualquier ejército, lo constituyen la obediencia y subordinación jerárquica; y si esto es así en general, tenía que serlo aún más en el centralizado ejército borbónico. El problema, nuevamente, fue mezclar los conceptos o, si se quiere, las instituciones, confundiendo -y nunca mejor dicho- al militar con el ingeniero, con sus deberes y obligaciones.

No sabemos, por último, si la actitud de Lemaury hijo tendría alguna raíz familiar, pero no cabe duda de que el paralelismo con la de su padre resulta sorprendente; por esta razón "de familia" nos ha parecido oportuno, por ilustrativo, hacer aquí una breve referencia a su existencia y trayectoria profesional.

8.7. Aportaciones y líneas de investigación

De todo lo escrito y analizado en este trabajo, creemos que lo más relevante ha sido poner de manifiesto el drama humano y social que para los particulares lugareños

¹⁸AGM, 577.

supuso el hecho de ver expropiadas sus tierras y, más que eso, talados sus bosques. En el primer caso, porque las tasaciones, a juzgar por la documentación consultada, fueron irrisorias -salvo para los poderosos, a tenor de lo visto con el Señor de Noceda; en cuanto a lo segundo, el daño que produjo la autorización administrativa para realizar cortas indiscriminadas en beneficio de las obras públicas, tiene una doble vertiente para su estudio:

a) Por un lado, la falta de compensación adecuada y, en el caso de terrenos del municipio o concejo -el común, en suma- inexistente y,

b) por otro, el daño que, habida cuenta de la existencia de las Ordenanzas de Montes de Marina, se causaba a los particulares por cuanto que, al perjuicio en sí que suponía verse privados de la madera -imprescindible para sus viviendas, o como sustituto del carbón para calentarse, por citar dos ejemplos-, había de añadirse la carga adicional de tener que repoblar sus montes sin verse compensados por ello.

El profesor de la Cruz ya puso de manifiesto en el estudio que hizo sobre la Ordenanza de Montes de Marina de 1.748, el daño que la misma supuso para montes y particulares afectados¹⁹; en este trabajo, hemos comprobado que la construcción de los

¹⁹De la Cruz Aguilar, Emilio. "La Ordenanza de Montes de Marina de 1.748". En "Homenaje al profesor Gibert". Historia, Instituciones y documentos. Universidad de Sevilla, nº 14, *passim*.

caminos y de las obras públicas en general, causaron también un enorme perjuicio a quienes vivían en las inmediaciones de las construcciones. Es un asunto de evidente importancia social y económica digno, a nuestro entender, de ser estudiado más a fondo. Se trataría con ello de poner de manifiesto el desconocimiento que, generalmente por alejamiento, el legislador tiene de la realidad circundante con demasiada frecuencia. Por ejemplo, en el caso de Lemaury vimos que se le concedió una licencia real que le permitía no indemnizar por las cortas en los terrenos del común y baldíos. Ello implicaba que, aparte de no pagar, tampoco necesitaba pedir permiso, por lo que no pueden extrañar las quejas que los afectados manifestaban, no sólo por no cobrar, sino también por la provocación, permítasenos la expresión, que implicaba la actuación de *llevar, ver y cortar*, sin comunicarlo siquiera a los particulares, concejos y justicias respectivas. Tal era el caso de la licencia de Lemaury; mas parece que era práctica común en cualquier construcción de obras públicas.

Igualmente, ha sido interesante, a nuestro modo de ver, destacar los perjuicios de una legislación excesiva -excesivamente dura, excesivamente amplia y excesivamente dispersa- para regular un mismo tema. Precisamente, el hecho de intentar legislar para controlar todo lo referente al origen y destino de cada real recaudado, dio como consecuencia que, al final, se perdiera tiempo y dinero en intentar aclarar cuestiones referentes tanto a los responsables finales de su manejo como el destino que se daba a los caudales. Esto unido a circunstancias que, al menos ahora, nos parecen un tanto

absurdas, como la prohibición de trabajar en los meses de invierno, con los perjuicios expuestos, fue, en buen medida, causa de bastantes problemas, que podían ir desde la apropiación de caudales hasta, sobre todo, la malversación de los mismos.

También hemos analizado, comparativamente con algunos países del entorno europeo de la época, la aparición de los primeros Cuerpos de Ingenieros, así como sus competencias y régimen jurídico. En este sentido, un tema sugestivo para investigar sería la organización de los primeros Cuerpos de Ingenieros en Inglaterra y otros países cuya ingeniería nos es prácticamente desconocida: Italia, Alemania o, mejor dicho, el Imperio Alemán, etc., poniendo en relación dicha organización con las construcciones públicas, llevadas a cabo en los citados países. Finalmente, relacionando lo así estudiado con el caso español, podría obtenerse un interesantísimo trabajo de Derecho comparado.

Hemos hecho, también, un análisis biográfico y profesional de la trayectoria de Carlos Lemaury en España, del que los únicos puntos oscuros parecen ser los relativos a los primeros veinte años de su vida o, si se prefiere, las actividades que desempeñó en Francia hasta su llegada a España²⁰. En definitiva, hemos utilizado la vida y obra de un ingeniero determinado, como vehículo para exponer, a través de la organización del Cuerpo de Ingenieros en sus orígenes, así como del estudio de su actuación en las

²⁰Hemos tenido noticia de que en la Biblioteca Nacional de París existe cierta documentación al respecto. Lamentablemente, hasta el momento no hemos podido acceder a ella.

primeras obras de caminos de relevancia, la instrucción de un procedimiento *judicial* cuya génesis no hubiera tenido lugar, probablemente, si los protagonistas no hubieran sido los que fueron. En efecto, creemos que el proceso a Carlos Lemaur sólo pudo ocurrir por el encuentro de dos fuerte personalidades, pertenecientes a dos caracteres del mismo signo, pero completamente opuestos: el del ingeniero frente al del militar.

En este sentido, la diferencia fundamental observada en el estudio de la causa formada a Lemaur, al contrastarla con sucesos similares protagonizados por otros ingenieros, estriba en que, en estos -aparte de que la actuación de las autoridades se limitaba a sustituir al ingeniero, enviándolo a otro destino- no se menciona, por lo general, nada referente a desobediencia o insubordinación, viéndose claramente que el problema era estrictamente jurídico -y no fáctico, como el de Carlos Lemaur. Este dato realza aún más lo ya dicho acerca tanto de la personalidad de éste como la de su principal antagonista, el conde de Croix, empeñado más en imponer sus criterios personales que los estrictamente profesionales. En esta línea, quizá resultara interesante realizar una investigación sobre las verdaderas causas que provocaban los cambios de destino que experimentaban los ingenieros militares, ligados a las irregularidades cometidas por ellos durante el desempeño de sus respectivas comisiones en las obras.

Ciertamente, el hecho de que los primeros ingenieros fueran militares, aisladamente considerado, no parece excesivamente importante en cuanto al papel que

desempeñaron en la construcción de obras civiles; pero desde el momento en que alguno de esos ingenieros no estuviera dispuesto a limitar su actuación al acatamiento estricto de las órdenes, bajo amenaza de un Consejo de Guerra o cosa parecida, el conflicto tenía que producirse. Cuántas veces ocurrió es algo que desconocemos; pero por la documentación manejada se observa la existencia de numerosas denuncias -posible causa del inicio de expedientes disciplinarios- en las obras de caminos que, aunque no tan espectaculares como el del caso Lemaur, sería muy interesante documentar y analizar. El resultado permitiría ilustrar más profundamente las incompatibilidades prácticas que se dieron entre la actividad *ingenieril* y su pertenencia a un Cuerpo militar.

Aparte de estas cuestiones, creemos también haber realizado un análisis acerca de la construcción y financiación de los caminos en el siglo XVIII, a través de una recopilación documental que hemos procurado fuera sistemática, parte de la cual se acompaña en anexo al presente trabajo. Arrancando de ahí, esperamos que la presente tesis pueda servir para abrir una investigación a fondo sobre el fraude y su repercusión en la construcción de obras públicas en el siglo XVIII o, dicho de otra manera, "de cómo cemento y ladrillo actúan de imanes en las más variadas formas de defraudación a través de los tiempos". El tema es lo suficientemente grave en la actualidad como para no necesitar más explicaciones al respecto, confirmando la actualidad del viejo aforismo del Eclesiastés "*nihil novum sub sole*".

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

Albert, William, "The turnpike road system in England 1.663-1.840, Cambridge University Press, 1.972.

Alí Bey (Domingo Badía), "Viajes", Ed. Olañeta, 1.982.

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

Andrade, C., "A brief History of the Royal Society", London Royal Society, 1.960.

Andrés, Carmen, "Puentes históricos de la Comunidad de Madrid", Consejería de Política Territorial, Dirección General de Transportes, Madrid, 1.989.

Andújar Castillo, Francisco, "Los militares en la España del siglo XVIII. Un estudio social", Univ. Granada, 1.991.

Anes, Gonzalo, "Historia de España Alfaguara IV", Alianza Editorial, 1.975.

Aramburu-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

Arcipreste de Hita, "El libro de Buen Amor", Ed. Bruguera, 1.977.

Armytage, WHG, "A social History of Enginnering", Faber and Faber, London, 1.961.

Atkinson, C.F., "Surveyors of works, Royal Engineers. Their history and development", FRICS, 1.969, Institution of Civil Engineers Library.

Barrios, Feliciano, "Los reales Consejos. El gobierno central de la Monarquía en los escritores sobre Madrid del siglo XVII", Universidad. Complutense, Madrid, 1.988.

Beneyto Pérez, Juan, Textos políticos españoles de la Baja Edad Media, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1.944.

Betancourt, Agustín de, "Noticia del estado actual de los caminos y canales de España, causas de sus atrasos y defectos, y medios de remediarlos en adelante", Revista de OO.PP., 1.803.

Binnie, Alexander R., Lectures delivered at the School of Military Engineering, Chatham, Imperial College, Civil Engineering Library.

Bonet Correa, A., et al., "La polémica ingenieros-arquitectos en España siglo XIX", Madrid, 1.985.

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

Borrow, George, "La biblia en España", Alianza Editorial, 1.987. Publicada en 1.842. Hacia 1.836 llegó a España.

Bronseval, Claude de, "Viaje por España: 1.532-1.533 (Peregrinatio Hispanica)", Editorial Centro de Estudios Ramón Areces, S.A.", 1.991.

Calabro, Mateo, "Tratado de fortificación o arquitectura militar", abril 1 de 1.733, Ed. Univ. de Salamanca, 1.991.

Campomanes, Pedro Rodríguez, Conde de, "Itinerario real de las carreras de postas", Ed. facsímil del original, impreso en 1.761, Centro de publicaciones del ministerio de transporte, turismo y comunicaciones.

Capel, 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.

Capel, Horacio et al., "Los ingenieros militares en España en el siglo XVIII", Ed. Universidad de Barcelona, 1.983.

Castillo de Bovadilla, "Política para Corregidores", II tomos, Edición facsímil, Instituto de Estudios de la Administración local, 1.978.

Caxa de Leruela, Miguel, "Restauración de la antigua abundancia en España, o prestantísimo, y fácil reparo de su carestía presente", en Clásicos del pensamiento económico español, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1.975.

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

- Chappell, Metius, "British Engineers", William Collins of London, 1.942.
- Conde de Floridablanca, "Memorial presentado al rey Carlos III, y repetido a Carlos IV, por el Conde de Floridablanca, renunciando a su Ministerio", Biblioteca de Autores Españoles.
- Corominas, J. y Pascual, J.A., "Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico", Ed. Gredos, 1.984.
- Couband, Claude, "La ascensión de Cromwell", Ed. de Crémille, para Círculo de Amigos de la Historia, Barcelona, 1.970
- Covarrubias, Diego de, "Tesoro de la Lengua Castellana", Ed. Turner, 1979.
- Cruz Aguilar, Emilio, "La Ordenanza de Montes de Marina de 1.748". En "Homenaje al profesor Gibert". Historia, Instituciones y documentos. Universidad de Sevilla, nº 14.
- Cruz Aguilar, Emilio, "La destrucción de los Montes. Claves histórico-jurídicas", Univ. Complutense, 1.994.
- Demandt, Alexander et al., "Los grandes procesos", Ed. Crítica, 1.993.
- Duque de Saint Simon, "Memorias", Ed. Bruguera, 1.981.
- Equipo Madrid, "Carlos III, Madrid y la Ilustración," Ed. Sg. XIX, 1.988.
- Escruche, Joaquín, "Diccionario razonado de legislación y jurisprudencia", Madrid, 1.876.
- Fernández Casado, Carlos, "Breve historia de las obras públicas", Ed. Dossat, Madrid, 1.950.
- Fernández de Mesa, Tomás "Tratado legal y político de caminos públicos y possadas", Madrid, 1.756.
- Fernández Ordóñez, J.A., et al., "Catálogo de treinta canales españoles anteriores a 1.900", Centro de publicaciones del MOPU, Madrid, 1.986.
- Fernández Ordóñez, J.A., et al., "Catálogo de noventa presas y Azudes Españoles anteriores a 1.900", Biblioteca CEHOPU, 1.984

- Ferrer del Río, Antonio, "Historia del reinado de Carlos III en España", impreso en 1.803, Ed. facsímil, Comunidad de Madrid, Consejería de Cultura, 1.988.
- Ford, Richard, "Las cosas de España", Ed. Turner, 1.988.
- Ford, Richard, "Manual para viajeros por León y lectores en casa", Ed. Turner, 1.983.
- Freixa, Consol, "Los ingleses y el arte de viajar. Una visión de las ciudades españolas en el siglo XVIII", Ed. del Serbal 1.993.
- Galbraith, John Kenneth, "Historia de la Economía", Alianza Ed., 1.989.
- Galbraith, John Kenneth, "La anatomía del poder", Plaza y Janés, 1.984.
- García Fuentes, Manuel, "El camino de acceso a Galicia en el siglo XVIII", Excma. Diputación Provincial de La Coruña, 1.987.
- García Mercadal, José, "Viajes por España. Selección", Alianza Editorial, libro de bolsillo, 1.972.
- García Ortega, Pablo, "Historia de la legislación española de caminos y carreteras", Ed. MOPU, 1.982.
- García Tapia, Nicolás, "Ingeniería y Arquitectura en el Renacimiento español", Universidad de Valladolid, 1.990.
- Gómez Ruiz, M. y Alonso Juanola, V., "El ejército de los Borbones", Servicio Histórico Militar, 1.989.
- González Mínguez, Gonzalo, "El portazgo en la Edad Media. Aproximación a su estudio en la Corona de Castilla", Univ. del País Vasco, 1.989.
- González Tascón, Ignacio, "Ingeniería española en ultramar", CEHOPU, CEDEX, MOPT Y CICCOP, 1.992.
- González Tascón, Ignacio, "Ingeniería española en Ultramar, siglos XVI-XIX", Tabapres, 1.992.
- González Tascón, Ignacio, "Fábricas hidráulicas españolas", Biblioteca CEHOPU, 1.987.
- Head, Sir Francis B., "The Royal Engineers", John Murray, 1.869.

-
- Helguera Quijada, J., García Tapia, N., Molinero Hernando, F., "El canal de Castilla", Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura y Bienestar Social, 1.988.
- Herr, Richard, "España y la revolución del siglo XVIII", Aguilar, 1.988.
- Hope, Charles William, Papers on subjects connected with the duties of Royal Engineers, 1.845, Imperial College, Civil Engineering Library, John Weale, London 1.845.
- Iglesias Redondo, Juan, "Cuerpo de las definiciones contenidas en el Digesto de Justiniano", Univ. Complut., 1.981.
- Iglesias Redondo, Juan, "Repertorio bilingüe de definiciones, reglas y máximas jurídicas romanas", Ed. Civitas, 1.986.
- Jackman, W.T., "The development of transportation in Modern England", Franck Cass y Co., 1.966.
- Jurado 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.
- Kamen, Henry, "El establecimiento de los intendentes en la Administración española", Hispania, Revista española de Historia, año 1964, tomo XXIV.
- Klein, Julius, "La Mesta", Alianza Editorial, 1.990.
- Madoz, "Diccionario geográfico-estadístico-histórico", Madrid, 1.847.
- Madrazo, Santos, "El sistema de transportes en España, 1.750-1.850", Ed. Turner, 1.984.
- Martín Rebolo, J.F. Isabelo, "Ejército y Sociedad en las Antillas en el siglo XVIII", Publicaciones Ministerio de Defensa, 1.988.
- Martínez Alcubilla, Marcelo, "Diccionario de la Administración española", Madrid, 1.879.
- Martínez de la Vega y Zegrí, J., "Derecho militar en la Edad Media", Oficina Tipográfica de Pedro Carra, Zaragoza, 1.912.
- Massie, Robert K., "Pedro I el Grande. Su vida y su Mundo", Alianza Editorial, 1.986.
- Menéndez Pidal, Gonzalo, "España en sus caminos", Caja de Madrid, 1.992.

- Menéndez Martínez, José María, "La construcción y financiación de la red de caminos de España en la segunda mitad del siglo XVIII", Madrid, 1.986.
- Menéndez Pidal, Gonzalo, "Historia de los caminos de España", Ediciones Cultura Hispánica, 1.951.
- Nárdiz Ortiz, Carlos, "El territorio y los caminos en Galicia. Planos históricos de la red viaria", Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos-Xunta de Galicia , 1.992.
- Palacio Atard, Vicente, "Los españoles de la Ilustración", Ed. Guadarrama, Madrid, 1.964.
- Perdices Blas, Luis, "Pablo de Olavide (1.725-1-803) el ilustrado, Ed. Complutense, 1.992.
- Porter, Whitworth, "History of the Corps of Royal Engineers", Longmans, Green and Co., 1.889.
- Ponz, Antonio, "Viaje por España", Aguilar, 1.988.
- Quatremère de Quincey, "Histoire des plus celebres Architectes de 1.050 a 1.800", 2 Vol, París, 1.830.
- Rabanal Yus, Aurora, "Las fundiciones españolas del siglo XVIII, Servicio de publicaciones del EME, 1.990.
- Ribot García, Luis Antonio, "La construcción del camino de Valencia en el siglo XVIII, 1.974.
- Roldán Hervás, José Manuel, "Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica", Departamento de Historia Antigua Universidad de Valladolid, id. Granada, 1.975.
- Salas López, Fernando, "Ordenanzas militares en España e Hispanoamérica", Ed. Mapfre, 1.992.
- Sánchez Lázaro, Teresa, "La obra de Carlos Lemaur en España: el canal de Guadarrama", Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1.994 (En prensa).
- Sanz Agüero, M., " El motín de Esquilache", Ed. de Crémille para Círculo de Amigos de la Historia, Barcelona, 1.970

- Sarmiento, Fray Martín, "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.
- Smiles, Samuel, "Lives of the Engineers with an account of their principal works", David & Charles Deprints, 1.968.
- Smith, Adam, "Una investigación sobre la naturaleza y las causas de la riqueza de las naciones", Fondo de Cultura Económica, México, 1.958.
- Socias, Mariano, "Ordenanzas de S.M. para el régimen, disciplina, subordinación y servicio de sus ejércitos, adicionadas con las disposiciones vigentes", Escuela tipográfica del hospicio, Madrid, 1.885.
- St. John Parker, Michael, "The Civil War", Pitkin Pictorials Ltd., 1.993.
- Tarbé de St. Hardouin, F.P.H., "Notices Biographiques sur les Ingénieurs des ponts et chaussées", Paris, 1.884.
- Thackeray, Sir E., "The Royal (Bengal) Engineers", Smith, Elder & Co., London 1.900.
- Townsend, Joseph, "Viaje por España en la época de Carlos III, 1.786-1.787", Ed. Turner, 1.988.
- Tuñón de Lara, Manuel, "Historia de España", Ed. Labor, Barcelona, 1.980.
- Uriol Salcedo, J.I., "Historia de los caminos de España", 2 Vol., Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1.992.
- Vaughan, Richard Charles, "Viaje por España", Ed. Universidad Autónoma de Madrid, 1.987.
- Villuga, Pero Juan, "Repertorio de todos los caminos de España", Reimpresiones bibliográficas, 1.950. (Escrito en 1.546. No existe ningún ejemplar en la Biblioteca Nacional. Sólo en la Biblioteca de la Hispanic Society of America").
- VV.AA, "The Engineer in America. A Historical anthology from technology and culture", Ed. Terry S. Reynolds, Univ. of Chicago Press, 1.991.

VV.AA., "The Institution of Civil Engineers. A brief history of the Institution". Charter centenary celebration 3rd. to 7th. june, 1.928, Willian Clowes and Sons Ltd., London, 1.928

VV.AA., "El Madrid de Carlos III", Comunidad de Madrid, Consejería de Cultura, 1.989.

VV.AA., "Estudio histórico del Cuerpo de Ingenieros del Ejército", dos tomos, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1.911.

VV.AA., "Carlos III y la Ilustración", Ministerio de Cultura, 1.988.

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

Watson, John, "The Smithsonians. The Society of Civil Engineers", Thomas Telford Ltd., 1.988.

Watson M., Sir Charles, "History of the Corps of Royal Engineers", Institution of Royal Engineers, Chatham, 1.945.

- Anales del Instituto de Estudios Madrileños, Tomo VI, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1.970 .

- Colección legislativa de España, Ministerio de Gracia y Justicia, 1.814-1.899.

- Crónica de la Humanidad, Plaza y Janés, 1.991.

- Crónica de España, Plaza y Janés, 1.991.

- La Société des Ingénieurs Civils de France, París, 1.897.

- Professional papers of the Corps of Royal Engineers, Institution of Royal Engineers, Chatham, 1.877.

- Work of Royal Engineers in the European War, 1.914-1.919, Institution of Royal Engineers, Chatham, 1.921.

ANEXO DOCUMENTAL

ANEXO DOCUMENTAL

Los documentos consultados se han obtenido del Archivo General de Simancas (Secretaría y Superintendencia de Hacienda y sección de Guerra Moderna), del Servicio Histórico Militar (Colección Aparici y Colección de Ordenanzas de J.A. Portugués, sobre todo), del Archivo Histórico Nacional (Sección Consejos y Colección de Reales Cédulas), del Archivo General Militar de Segovia (Expedientes personales) y del Archivo Histórico Provincial de Cantabria.

Asimismo, se han utilizado fuentes procedentes de la University College Library y la Institution of Civil Engineers, ambas en Londres.

Se han reproducido en el presente trabajo aquellos documentos, legislativos y no legislativos, que hemos considerado más destacados e ilustrativos de la memoria que antecede. Los textos impresos se incluyen al objeto de facilitar su conocimiento pues, en puridad, no se consideran documentos.

Son los siguientes:

1.- **"Reglamento e Instrucción que S.M. quiere se observe en la obra de caminos, que se dignó mandar ejecutar por Real Decreto de diez de junio de este año", de 2 de diciembre de 1.761.**

La importancia de este documento es capital, toda vez que de su aplicación se derivaron buena parte de los problemas que, a lo largo de este trabajo, hemos puesto de manifiesto a la hora de acometer la ejecución de las obras públicas.

Se puede consultar tanto en el legajo 911 de la Secretaría y Superintendencia de Hacienda, del Archivo de Simancas, como en la Colección de Reales Cédulas del Archivo Histórico Nacional.

2.- **"Real Decreto expedido para hacer caminos rectos, y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cathaluña, Galicia y Valencia".**

Este documento marcó el principio de una nueva era en materia de caminos, acometiendo el célebre "plan radial" carlotercerista. En dicho Decreto, de 10 de junio de 1.761 se establece la financiación genérica a través del impuesto sobre la sal, y la asignación de diversas cantidades a cada uno de los cuatro caminos planeados.

3.- **Decreto de 5 de junio de 1.771**, ampliando por diez años más el impuesto de los dos reales por fanega de sal.

4.- **Decreto de 21 de febrero de 1.776** por el cual, por el que se amplía por diez años el cobro del impuesto de dos reales por fanega de sal aprobado específicamente para el camino de la Coruña a Santiago por primera vez en 1.763.

Este documento, aparte de su indudable interés por la información que ofrece respecto de la financiación, merece particular atención por cuanto aclara los términos del Real Decreto de 1.761 en relación a la exención impositiva de los pescadores, en el sentido de, efectivamente, dejarlos al margen del cobro del impuesto en cuanto la sal que necesitasen para salar el pescado.

5.- En cuanto a las medidas legislativas adoptadas en materia de conservación, se reproduce la "**Real Cédula de su Majestad y Señores del Consejo, por la cual se dan varias reglas para la conservación de los Caminos generales, construidos, y que se vayan construyendo en el Reino**", de 1 de noviembre de 1.772. Dichas reglas constituyen el paradigma -aumentado y corregido- de lo que, en términos generales, venían a ser las disposiciones sobre *mantenimiento* a lo largo de la Historia. En relación con esto, hace especial hincapié en el tema de los portazgos como sistema financiero de las obras de *entretenimiento*.

6.- Con carácter específico para el camino de Galicia, pero sin duda con trascendencia en la construcción del resto de los caminos planeados por el Gobierno de Carlos III, se dictaron las **"Advertencias que deberán tenerse presentes para el gobierno y arreglo de trabajos en la construcción del camino Real de Galicia"**, de 30 de mayo de 1.770, por el ingeniero Baltasar Ricaud en un intento de racionalizar y, sobre todo, de aclarar el Reglamento de 1.761, lo que, sólo en parte, consiguió.

7.- Con la misma intención que el anterior documento, se reproducen las **"Obligaciones de los tres sobrestantes facultativos"**, dictadas el 4 de noviembre de 1.764. En dichas normas se trata de reglamentar al milímetro la utilización de las herramientas en las obras, y de las mismas puede deducirse la importancia que se daba a esta cuestión, debido a la escasez del hierro, fundamentalmente.

8.- **"Instrucción que facilita el mejor método para los diferentes puntos no contenidos ni explicados en la Real Instrucción de Caminos de 1 de diciembre de 1.761 que se ofrecen y ocurrirán en el Galicia que se está construyendo"**, de fecha 26 de julio de 1.766. Este documento pone de manifiesto tanto la oscuridad del Reglamento, como lo fragmentario y disperso de la legislación aplicable, en muchos casos dictada con carácter específico; hecho éste derivado, sin duda, de la falta de claridad del Reglamento de 1.761, pese a los esfuerzos que hacía por controlar todos los aspectos de las obras.

Concretamente esta Instrucción aquí reproducida aclara lo relativo al modo en que habían de producirse las expropiaciones de terrenos o, por usar la terminología de la época, la forma en que se debía proceder a la hora de efectuar las *ocupaciones* de las tierras y edificios por donde hubiera de transcurrir el camino.

9.- A modo de ejemplo, se reproduce un **"Pliego de Condiciones con que puede formalizarse el asiento del camino general, por todo el tiempo de este año, y próximo venidero"**. Lo firma el asentista Joaquín de Villanova, para el camino real de Galicia, y lleva fecha de 3 de junio de 1.775. Este pliego constituye el modelo de los que se realizaban en la época.

10.- Modelo de un **"Pliego de destajo"**, firmado por el destajista Gregorio Figueras, para el camino de Galicia, con fecha 15 de noviembre, de 1.769. Lleva la aprobación del Comisario de Guerra y Ministro de Hacienda del camino, Juan de Torres Castellano.

Es un documento breve -lógico, pues se refiere únicamente a un destajo- y, quizá, lo más destacable sea el hecho de que se confirma que las herramientas -como la cal o la pólvora- las entregaba la Administración (eran, pues, "de cuenta del arbitrio"), así como que el destajista era el responsable de su mantenimiento y devolución al almacén en el mismo estado en que las recibía. Hacemos hincapié en este detalle por las consecuencias que se derivan del mismo en relación a los descuentos que se practicaba a los peones por las mermas que se producían en las

herramientas debido al uso, como ya hemos puesto de manifiesto en el Capítulo VII de este trabajo.

11.- Licencia que se concedió a Carlos Lemaury para explotar dos minas - una de hierro y otra de carbón-, con fecha 12 de enero de 1.766, junto con la solicitud que su esposa, Juana de Lamurere, hizo para que se le expidiese copia de la misma para aportar en la causa abierta contra el ingeniero.

Lo más destacable de dicha licencia es, a nuestro juicio, la amplitud de facultades que se concede al ingeniero para cortar cuantos árboles desee en los terrenos del común y baldíos sin necesidad de indemnizar a los pueblos por ello; acción únicamente prevista en los casos de terrenos particulares.

12.- Informe elaborado por el ingeniero Fernando de Gaver, de fecha 8 de julio de 1.799, en cumplimiento de una Real Orden de 31 de mayo del mismo año, por la que se le encargaba el reconocimiento de las obras de la presa del canal de Guadarrama, al objeto de analizar las causas de su hundimiento.

13.- Título II, Tratado VIII, del Tomo IV, de las Reales Ordenanzas Militares de Carlos III, sobre los "Casos, y delitos en que no vale el Fuero Militar".

14.- Carta del Intendente, Marqués de Piedrabuena, de fecha 14 de febrero de 1.770, dirigida a Miguel de Muzquiz, en la que se reflejan algunos aspectos

formales muy importantes en la gestación del proceso al ingeniero Carlos Lemaur: la real orden de 20 de enero de 1.770 que inició el mismo, la formación del tribunal, la intervención del Fiscal, la audiencia al acusado, etc...

15.- "**Dictamen**", de fecha 10 de agosto de 1.771, sobre los "excesos y conducta que se suponían al Ingeniero en segundo D. Carlos Lemaur, en la dirección de las obras del nuevo camino general de Galicia", por el cual se absuelve a dicho ingeniero de todas las acusaciones que se le imputaban.

El dictamen, tras razonar las causas que han llevado al Tribunal al convencimiento de la inocencia de Carlos Lemaur, y ensalzar la manera en que éste se encargó de la dirección de las obras, termina acusando a los acusadores.

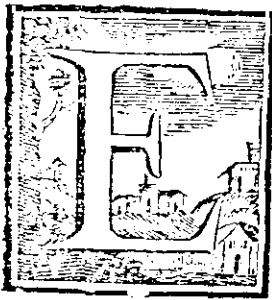
DOCUMENTO 1

"Reglamento e Instrucción que S.M. quiere se observe en la obra de caminos, que se dignó mandar ejecutar por Real Decreto de diez de junio de este año", de 2 de diciembre de 1.761.



COPIA DEL REAL REGLAMENTO,
è Instruccion, que S. M. quiere se observe en la
Obra de Caminos, que se dignò mandar executar por
Real Decreto de diez de Junio de este año.

EL REY.



EN consecuencia del Real Decreto, que tuve à bien expedir en diez de Junio de este año, y para dár mas seguras pruebas à mis Vassallos, de quanto me inspiran los deseos de que experimenten el importante, y util beneficio, que ha de redundarles de la execucion de Caminos públicos, que faciliten la n.a.yor comodidad para su trato, y comercio, he mandado formar por mi Secretario de Estado, y del Despacho de Hacienda, Marqués de Squilace, la presente Instruccion, mediante la qual se consiga en todas las Provincias la uniformidad que se requiere en la direccion de esta importancia, pudiendo dicho mi Secretario, como Superintendente General de Caminos, subdelegar este encargo en las personas que eligiere, con todas aquellas facultades que conspiren al mayor progreso, y acierto, baxo las reglas contenidas en los articulos siguientes:

I.

Los Capitanes Generales, Comandantes Generales, è Intendentes de Exercito, y Provincia; los Governadores de las Plazas, y Castillos, Corregidores, Alcaldes, y demás Justicias de las Ciudades, Villas,

y Lugares de estos mis Reynos , es mi voluntad , que franqueen todo el auxilio que les sea pedido , y necesiten los empleados en esta comision , para que por este medio pueda conseguirse el mejor exito en su adelantamiento , sobre cuyo particular les hago especialissimo encargo , y que de ningun modo retarden las providencias que pendan de su jurisdiccion , y facultades.

II.

El Capitan General , Comandante General , ò Intendente en quien recaiga la Subdelegacion de Superintendente General de Caminos , tendrà plena jurisdiccion , con inhibicion de todo Tribunal , para entender , y conocer en las diferencias , è incidentes , que puedan ocurrir con los Trabajadores empleados , dueños de las tierras , y posesiones por donde sea necesario que passe la Carretera , ó Camino , ó fuere indispensable ocasionar algun perjuicio , con motivo de los desmontes de tierra , piedra , cascajo , ò corte de madera , y leñas , y para los demás asuntos , que se ofrezcan de esta naturaleza , dandome cuenta de todo por mi Secretario de Estado , y del Despacho de Hacienda , Superintendente General de Caminos.

III.

La persona subdelegada podrá determinar , y resolver decisivamente en los asuntos prevenidos en el articulo anterior , valiendose de los informes , y diligencias , que contemple conducentes para asegurar el mejor acierto ; pero en los casos de mayor gravedad , y que por ahora no se preveen , providenciará solamente à fin de que no padezca atraso

2
mi Servicio, consultandome su dictamen por medio de mi Secretario de Estado, y del Despacho de Hacienda, para que yo resuelva lo mas conveniente.

IV.

Siempre que la subdelegacion resida en los Intendentes, recurriran à los Capitanes Generales, ò Comandantes Generales de las respectivas Provincias, para que les presten todo aquel auxilio militar, que necesitaren para este efecto, asignandoles los Ingenieros, que el mismo Intendente les pidjere.

V.

El Ingeniero encargado de mis Reales Obras, donde se hayan de trabajar los Caminos, inmediatamente que reciba los correspondientes avisos, y ordenes, à este efecto practicará por sí, valiendose juntamente de sus subalternos, un exacto reconocimiento del terreno, y parages mas conducentes por donde pueda dirigirlos, bien sea siguiendo el actual camino, ò mudandole para acortar su distancia, facilitando la práctica con el menor dispendio, y mas segura permanencia de la Obra.

VI.

El mismo Ingeniero formará una circunstanciada relacion con el Mapa ideal, en que se expresse, y reconozca prudencialmente el coste que podrá tener cada legua de camino, haciendo en este calculo consideracion de los Puentes grandes, medianos, y Alcantarillas para los desagues de los arroyos en los tiempos de crecidas avenidas.

VII.

Se levantará con prolija exactitud, y en escala bastante comprehensible el plano del terreno, que contenga una, ò dos jornadas de transitos regulares por donde se haya de principiar á trabajar, señalando en él el proyecto, y los planos particulares de los Puentes, con sus respectivos perfiles, explicando al margen todas sus partes, y circunstancias, con noticia individual, que calcúle el coste del proyectado Camino.

VIII.

El Mapa, y Relacion general, que resulte del reconocimiento executado por el Ingeniero Director, lo pasará, con el Plano particular, que queda expresado, al Subdelegado Superintendente, con el correspondiente oficio, para que lo dirija à mi Secretario de Estado, y del Despacho de Hacienda, quien me informará de uno, y otro, à fin de que yo pueda mandar, segun convenga el que se siga, ò se corrija la idea, ò proyecto.

IX.

Resuelto, y aprobado el Proyecto, se dará principio à la Obra, destinandose por el Ingeniero Director tres Ingenieros de la Provincia de los de acreditado zelo, y actividad, que invigilen, y cuiden de la construccion de la Obra, procurando su mayor solidéz, y que los caudales se inviertan con la utilidad que se requiere, sin desperdicio, ò malversacion.

X.

De estos tres Ingenieros, el que fuere de mayor graduacion, ò mas antiguo en su respectiva classe, harà de Comandante en esta comission, obedeciendole puntualmente los empleados en la construccion, como tambien los operarios en quanto sea de mi Real Servicio; y el Ingeniero, que le siguiere, llevarà el detalle, ó el por menor, cuidando el tercero especialmente de que se observe en la construccion la regularidad, y mètudo que fuere propuesto, y arreglado à satisfaccion del subdelegado Superintendente por el Ingeniero principal, quien habrà de visitar con frecuencia la Obra, y dar cuenta de ella al dicho Superintendente, como principal encargado de su importancia.

XI.

El Intendente de la Provincia donde se haya de trabajar de acuerdo con el Subdelegado Superintendente del Camino, nombrarà para esta Obra, por parte de mi Real Hacienda, un Comissario de Guerra, que debe entender en todo lo correspondiente à caudales, y efectos Reales, procurando se custodien los enseres, para que no padezcan malversacion, debiendo informar, de acuerdo con el Superintendente del Camino, al Intendente de la Provincia, para que este facilite los auxilios que correspondan à su jurisdiccion, y facultades.

XII.

Por el Ingeniero principal encargado de la Obra, se darà con anticipacion al Subdelegado Superintendente del Camino, una noticia circunstanciada de

los utiles , y herramientas , que confidère necessarias para principiar la Obra , à fin de que passando esta al Intendente disponga su fabrica ; y concluída , se depositen dichos efectos en mis Reales Almacenes , de los quales saldrán con aquellas formalidades , que afianza la buena cuenta , y razon.

XIII.

El Ingeniero principal encargado de la Obra , de acuerdo con el Comissario de Guerra , examinará si en las cercanias de la Obra hay oportunidad para depositar , y assegurar las Herramientas , y Enseres ; en cuyo caso , si se hallare casa a proposito , se alquilarà por su justo valor , dedicandola para Almacén , ó Deposito ; pero en su defecto se formatàn barracones de madera , donde puedan colocarse , y transportarse de una à otra parte para evitar la repeticion del coste.

XIV.

Luego que las Herramientas , y demas utiles necessarios estèn prontos en mis Reales Almacenes , el Ingeniero principal , encargado de la Obra del Camino , se assegurará de la traza , que se hizo al tiempo del primer reconocimiento , renovandola con buenos piquetes , ò marcas , para que con mayor facilidad se pueda seguir el trabajo.

XV.

Mediante las prevenciones , que el Ingeniero principal encargado de la construccion , de acuerdo con el Comissario de Guerra destinado de la Obra , dispondrán el numero de Brigadas de Trabajadores , que
con-

contemplan precisas , para que sin confusion se prin-⁴
cipien los trabajos.

XVI.

Cada Brigada deberà componerse de ciento y vein-
te hombres á lo mas , comprehendidos los Maestros,
Albañiles , Canteros , y Barreneros (quando de estas
clases se necesite) con tres Sobrestantes perítos , por
lo menos dos por la parte de la construccion en el Ar-
te de Albañilería, y Cantería, para que de este mo-
do se afiance mejor la especie de obra que se ponga à
su cuidado; y el tercero llevará razon de las listas de
los individuos por sus nombres , y apellidos , con ex-
presion del jornal que devengaren , y si es diario , ò
solo en los dias utiles que se empleen, pudiendose di-
vidir en tres trozos cada Brigada, siempre que parezca
conveniente al Ingeniero , siendo de la obligacion de
este Sobrestante entregar las listas para resguardo de
mi Real Hacienda al Comissario de Guerra ; y si este
estimare necessario poner otro Sobrestante Mayor
Interventor , lo executará , à fin de que se satisfagan
efectivamente los que trabajan.

XVII.

Con igual formalidad , y en las mismas listas ano-
taràn los enunciados Sobrestantes el numero de Car-
ros , ò Carretillos , ó Acemilas , que debar agregarse
à cada una de las Brigadas para el transporte de tierra,
piedra , ò de cascajo para fabrica de muros , ò terra-
plenar donde convenga.

XVIII.

Todos los dias de trabajo al amanecer revistaràn à
las Brigadas los dichos Sobrestantes , y luego segui-

ràn juntos à colocarlas en el parage que se les haya destinado por el Ingeniero , y lo mismo practicaràn por la tarde , observandose en las horas de tarèa , y descanso la costumbre establecida en las Provincias para mis Obras Reales.

XIX.

Los Sobrestantes de lista, con asistencia del Sobrestante Mayor, anotaràn las novedades que ocurran de aumento, ó disminucion en sus respectivas Brigadas, apuntando los medios jornales devengados , ó perdidos por los trabajadores , y cada noche entregaràn copia firmada al Comissario , y al Ingeniero los dos Sobrestantes Mayores , tanto el Interventor , como el de la Construcccion , que seràn los dos igualmente encargados de zelar la conducta de los particulares, y evitar de que se hagan plazas supuestas , à cuyo efecto han de passar uno y otro, à lo menos, una revista general cada dia , y à diferentes horas , bien sea por la mañana , ò por la tarde ; pero sin que esta diligencia motive suspender el trabajo.

XX.

Arregladas , y confrontadas las revistas de los dos Sobrestantes Mayores , las presentarán al Ingeniero, y al Comissario , à fin de que por ellas se formen las Relaciones certificadas , y intervenidas en la forma regular para los libramientos correspondientes à la paga de los jornales , que cada uno de los Operarios huviesse vencido en la semana , ó quincenada.

XXI.

El Comissario de Guerra procurará zelar mucho sobre que se eviten fraudes , poniendo jornales de
Peo-

5

Peones, Carros, Carretillos, ó Acemilas, que no sean efectivos; y para evitar este desorden, en el caso de que se intente introducirle, sin precision de hora, siempre que le parezca pasará revista á una, ó dos, ó mas Brigadas, pidiendo para ello las mismas listas del dia á los Sobrestantes, para que por este medio, y con la incertidumbre estén con mayor vigilancia, y pueda el Comissario de Guerra assegurar su intervencion en las Relaciones del pago.

XXII.

De las mismas precauciones usará el Ingeniero principal encargado de la construccion, como tambien el que llevare el Detalle, respecto de que conviene mucho aplicar todos los medios posibles para evitar el desperdicio, y malversacion de caudales; á cuyo efecto- siempre que se verifique fraude en algun empleado, se mandará arrestar por el Ingeniero principal, ó por el Comissario de Guerra; de modo, que quien encontráre el fraude pueda arrestarlos, dando cuenta al Subdelegado Superintendente del Camino, para que conforme á las circunstancias del delito se le imponga la pena que mereciere, sin quedarle derecho para pretender se le vuelva á admitir al exercicio de su encargo, ó empleo.

XXIII.

Deberá existir en la misma Obra, ocupando la Casa, ó Barracones, que se destinaren para deposito, y custodia de las herramientas y utiles, un Guarda Almacén, á cuyo cargo estén dichos efectos, para hacer las entregas correspondientes en tiempo oportuno; y á este efecto se le considerará un Peon que le

asista , y pueda distribuir la polvora , que deberá colocarse en parage bien precaucionado.

XXIV.

Al Guarda-Almacén que se nombrare , se le entregará Inventario de todas las especies de herramientas , y utiles que han de servir para el adelantamiento de la Obra , cuyo documento firmará el Comissario de Guerra , que debe formalizarle la entrega , à quien dará otro Inventario igual el Guarda-Almacén, para que este quede con la responsabilidad al cargo que se le forme al tiempo de recibirle la cuenta , debiendo servirle de legitima data las Certificaciones , que mensualmente le dará el Ingeniero , visadas del Ingeniero principal , y intervenidas del Comissario de Guerra , para con ellas acreditar el deterioro que se cause , ó el total consumo de aquellos generos , que precisamente se inhabilitan, y quedan inservibles , como sucede con las Espuertas , Cuerdas , Carretones , y otras menudencias.

XXV.

Siempre que sea preciso proveer de utiles alguna Brigada , pasará el Ingeniero principal noticia , y relacion firmada al Comissario de Guerra , quien inmediatamente dispondrá se haga por el Guarda-Almacén la correspondiente entrega , recogiendo este del Sobrestante de Brigada el recibo que pondrá à continuacion de la citada Relacion , cuyo instrumento le servirá de resguardo , interin se le restituyan los generos que contenga , ò pueda legitimar su data con Certificacion de consumo , en cuyo caso se devolverá el recibo al Sobrestante de Brigada.

XXVI.

XXVI.

Como diariamente se ofrecerà el reemplazo de algunas herramientas , bastarà para la entrega de los generos , que han de relevarse , se restituya al Guarda-Almacen el numero de los deteriorados con una esquila del Ingeniero del Detall , ò del que debiere recorrer la Obra , cuyo documento le servirà de legitimo resguardo , interin le recoja el Ingeniero del Detall , y por este se le dà la Certificacion correspondiente del deterioro , que se verifique ; y lo mismo se observarà en la distribucion , y consumo de polvora ; pero siempre el todo con la intervencion del Comissario.

XXVII.

El Comissario de Guerra revistarà cada dos meses los Almacenes , y de lo que huviere efectivo en ellos passarà noticia al Ingeniero principal , para que pueda este en tiempo oportuno pedir el reemplazo de los utiles , que considere precisos.

XXVIII.

Al fin de cada seis meses deberà rendir su cuenta el Guarda-Almacen con arreglo à lo que en este particular disponga para la mayor claridad el Comissario de Guerra , formalizandose nuevo Inventario de lo que resulte quedar existente , passando oficio formal con la inteligencia del Subdelegado Superintendente al Intendente de la Provincia , para que enterado este providencie lo conveniente , à fin que se examinen , y archiven todos los documentos , y recados de justificacion en la Contaduria Principal.

XXIX.

Se nombrará un Interventor, ò sea Contador, que será de su cargo , y cuidado tomar razon de todos los pagos , y salidas de Instrumentos , ó Enferes , que de los Almacenes se hagan , siendo de su inspeccion el liquidar la quenta al Guarda-Almacen , y substituir las funciones del Comissario de Guerra , siempre que por algun accidente faltare este de la Obra.

XXX.

Residirà en la Poblacion mas inmediata à la Obra del camino un Depositario de Caudales , en quien siempre exista efectivo haber para dos , ó tres mesadas anticipadas , á fin de evitar el gasto que ocasionarian los repetidos transportes , y de este fondo deberán satisfacerse todos los libramientos , que se causen , arreglados á las formalidades contenidas en esta Instruccion.

XXXI.

Siempre que fuere necesario aumentar Caudales en la Caxa , lo avisará el Comissario de Guerra con la inteligencia del Subdelegado Superintendente del Camino al Intendente de la Provincia, para que este, sobre los consignados à esta Obra , disponga su conduccion de los que huviere en la Thesoreria del Exer-cito, mediante aquella custodia conducente à su mayor resguardo.

XXXII.

Para los libramientos , que deben hacerse à las Brigadas cada ocho , ò quince dias, en los quales han de incluirse los jornales de Peones, Maestros, Carros,

y,

7
y Sobrestantes , formará el Ingeniero del Detall una Lista , ó 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.

XXXIII.

El Cabo de Brigada , ò de Lista entregará al Depositario de Caudales la Relacion , ò estado que comprehenda el abono , que debe hacerse à su Brigada , colocando al pie del paguese de ella el recibo correspondiente , con cuyo requisito percibirá el importe ; y desde luego , con asistencia de los Sobrestantes , hará la reparticion entre los acreedores , à menos de que el Ingeniero Principal , ò el Comissario no le mande retener alguna cantidad por deuda contrahida en la misma Obra , en cuyo caso , y para su resguardo tomará el Sobrestante recibo de la persona à quien se satisfaga , indicando de que procede el descuento que se executa.

XXXIV.

Para seguridad de los Jornaleros , y el mayor resguardo de mi Real Hacienda , quedará siempre en Caja el haber de una mesada correspondiente á los Sobrestantes , para que por este medio pueda satisfacerse á su costa el alcance que resulte por razon de quiebra , ò de haver hecho algun pago indebidamente.

XXXV.

Siempre que parezca conveniente dár pequeños destajos , ò particulares afsientos para la construccion , ò extraccion , ó conduccion , ó labor de materiales , el destagista presentará su papel de obligacion , que reconocido por el Comissario de Guerra , y el Ingeniero principal , y hallandolo conforme , y beneficioso á mi Real Hacienda el Subdelegado Superintendente , se aprobará con las debidas precauciones , poniendo el Ingeniero: *Este Afsiento, ò Contrata se ajustò , y remató con mi asistencia , y conocimiento; y poniendo el Comissario: Apruebo este Afsiento , ò Contrata en nombre de S. M.*

XXXVI.

Quando se trabaje alguna porcion de Obra por destajo , el Ingeniero del Detall , con intervencion del Comissario de Guerra , y del Interessado destagista , hará la medicion , quedando los cálculos del Ingeniero firmados por el destagista , y los de éste por el Ingeniero , despues de haverlos confrontado , y convenido , y en su consecuencia se expedirá la certificacion , que acredite el abono , documentandose este con los requisitos prevenidos en el articulo treinta y dos.

XXXVII.

XXXVII.

Reconociendose pueda ser útil para la mejor economía , que la composición de Herramientas se haga por asiento, acordado con respectivos Maestros del Oficio , siguiendo las formalidades prescriptas en el artículo 35. se librarà al mejor postòr.

XXXVIII.

Quando se hayan de hacer compras de cal , obra cocida , hierro , madera , ó qualquiera otra especie de materiales , se convendrán los ajustes por el Comissario de Guerra , con asistencia del Ingeniero del Detall , y del Interventor , bastando para librar el importe la Certificacion del Ingeniero del Detalle, con intervencion del Comissario de Guerra , y visto bueno del Ingeniero principal , en que se verifique la entrada del genero en la Obra : en cuya consecuencia el Comissario , como Ministro de Hacienda, expedirà la orden para el pago , que registrará , y rubricará el Interventor , ò sea Contador.

XXXIX.

El Depositario de caudales, al fin de cada seis meses presentará su cuenta al Interventor Contador, dando paradero con documentos legitimos de todos aquellos que huvieren entrado en su poder , y reconocida igualmente por el Comissario de Guerra , la exhibirá á la Contaduría principal para su revision.

XL.

El Ingeniero Director , de acuerdo con el Inge-
nic-

niero principal encargado de la Obra, concertarán con ordenada disposicion las classes de Trabajadores, que han de distribuirse en los respectivos parages, cuidando al mismo tiempo de que los materiales se coloquen en los mas oportunos, para evitar se remuevan con frecuencia, y que estos sean de la mejor calidad, sin que sus precios excedan de los regulares, y corrientes del País.

XL I.

Semanariamente se dará noticia por el Ingeniero principal encargado de la construccion al Subdelegado Superintendente del Camino, de las novedades que ocurran en la Obra, y del numero de gente que se haya empleado: asimismo de tres en tres meses le remitirá relaciones exactas del gasto causado en ella, y del estado de su adelantamiento, acompañando un plano, que lo manifieste, y este expediente se pasará al Superintendente General de Caminos, para que por él quede informado del progreso de esta importancia.

XLII.

Es mi voluntad, que los nombramientos de Interventor, Depositario de caudales, y Guarda-Almacen, se expidan por mi Superintendente General de Caminos; y los de Sobrestante de Brigada por el Comissario de Guerra, tomando los informes necesarios de la capacidad, y habilidad de los sujetos, concediendoles à unos, y á otros los sueldos que tuviere por conveniente el Superintendente General, à quien se le ha de embiar la noticia de los sueldos, que se les considera deb erles dàr.

XLIII.

XL III.

Los Maestros, y Peones de la obra se admitiràn por el Ingeniero principal encargado de la Obra, à su entera satisfaccion, señalandoles el jornal correspondiente à su habilidad; pero siempre que se reciba, ó despida alguno, se darà puntual noticia de la novedad al Comisario de Guerra, para que tenga el conocimiento que se requiere.

XL IV.

Para que los Caminos se puedan hacer con mas solidez, es mi Real voluntad, que en cada año se empiece el trabajo en principios de Abril, y se termine en fin de Septiembre, trabajandose seis meses en cada año; y en los seis meses de Invierno se vayan apromptando los materiales, aplicandose el importe de la consignacion determinada para los Caminos en los referidos seis meses de Verano; de modo, que el producto que en los seis meses de Invierno entrare en manos del Thesorero, se haya de emplear en los seis meses de Verano, juntamente con las mesadas corrientes.

XL V.

Los Capitanes Generales, Comandantes Generales, Intendentes, Gobernadores, Tribunales, y demás Justicias, concurriràn al mas debido efecto de esta mi Real Instruccion, para que en todas sus partes se proceda à su puntual, y exacto cumplimiento; y à este fin he mandado despachar esta Cedula, firmada de mi Real mano, sellada con el Sello secreto de mis Armas, y refrendada de mi infrascripto Secretario de Estado, y del Despacho de Hacienda.

Dada en Buen-Retiro á dos de Diciembre de mil
setecientos sesenta y uno. = YO EL REY. = D.
Leopoldo de Gregorio.

*Es copia de su Original. Buen-Retiro à quatro de Diciem-
bre de mil setecientos sesenta y uno. = El Marqués de Squilace.*



CON MOTIVO DE LAS REPETIDAS instancias , que me hizo el Reyno de Galicia , para que le concediese algunos Arbitrios , à fin de construir un Archivo , para la custodia de los papeles de los quatro Oficios de Asiento de su Audiencia , y componer los Caminos transversales de las Capitales de sus Provincias , que estaban impracticables para el Comercio General de sus frutos , aprobé à Consulta de la Camara , y mandé con Decreto de 2. de Marzo de 1763. dirigido al Marqués de Squilace , que se impusiese por el termino de diez años , contados desde primero de Abril siguiente , un real de vellon sobre el precio de cada fanega de Sal de la que se consumiese en el proprio Reyno , además de los dos reales , que se exigian para los Caminos Generales por todos sus Habitadores , sin excepcion de persona alguna Eclesiastica , ni Secular ; à reserva de la que precisamente necesitasen los Pescadores para salar el Pescado , acreditandolo con las justificaciones correspondientes para evitar todo fraude.

Despues de concluido el Archivo en Betanzos con parte del impuesto , se aplicó todo su producto à la construccion de los Caminos interiores del Reyno , y està proximo à acabarse el primero , que se empezó desde la Coruña à la Ciudad de Santiago. Aunque los diez años primeros señalados para la recaudacion del impuesto con el expresado Decreto de 2. de Marzo de 1763. cumplieron en fin de igual mes de 1773. se hà continuado , y sigue à cobrarse sin novedad , para atender à las obras del citado Cami-

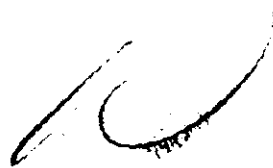
mino de la Coruña à Santiago ; y conviniendo à la mayor felicidad del Reyno , que se reparen igualmente los de las otras Capitales , para el comercio recíproco de sus frutos , y conducir à los Puertos de la Costa los sobrantes : Hé resuelto , que prosiga à recaudarse por otros diez años , que se han de contar desde primero de Abril de 1773. el mismo impuesto de un real en fanega de Sal , bajo las propias reglas , que se hà cobrado hasta aora en virtud del Decreto de 2. de Marzo de 1763. para atender con su producto à la construccion de los Caminos interiores de una Capital à otra , y habilitar tambien en las Casas de la Audiencia de la Coruña las piezas en que hé resuelto ultimamente se establezca el Archivo del Reyno , y que el Edificio de Betanzos se aplique à Quartel.

Para que todo lo referido se cumpla puntualmente , mando , que vos Don Miguel de Muzquiz , mi Secretario del Despacho de Hacienda , continueis en la Superintendencia General de estos Caminos , con la misma autoridad , y facultades , que hasta aora , asi para la recaudacion del impuesto , por medio de los Directores Generales de Rentas , como para que su producto se emplee precisamente en la construccion de los Caminos expresados , nombrando al Capitan General , Comandante , ò Intendente del proprio Exercito , y Reyno por vuestro Subdelegado para la mejor direccion , gobierno , y economia de estas obras , con arreglo à las ordenes , que le comunicarèis à este efecto. Tendreislo entendido asi ; pasarèis copias de este Decreto al Capitan General , Ministros , y Ofi-

ci-

cinas, que corresponda ; y cuidaréis de su cumplimiento , y observancia. = Señalado de la Real mano de S. M. En el Pardo à siete de Febrero de mil setecientos setenta y seis.= A Don Miguel de Muzquiz.

Es Copia del Decreto original. = El Pardo à 21. de Febrero de 1776.

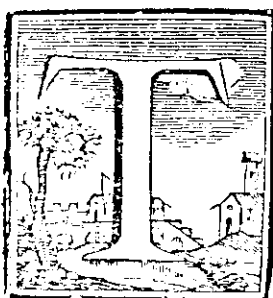
Muzquiz


DOCUMENTO 2

Real Decreto expedido para hacer caminos rectos, y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cathaluña, Galicia y Valencia", de 10 de junio de 1.761



*COPIA DEL 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.*



Engo considerado , que uno de los estorvos capitales de la felicidad pública de estos mis Reynos es el mal estado en que se hallan sus Caminos por la suma dificultad , y aun imposibilidad de usarlos en todos los tiempos del año , para conducir con facilidad los Frutos , y Generos , que sobran en unas Provincias , á otras, que están necesitadas de ellos, introducir en las interiores los Generos estrange-ros , que influyen à la abundancia , que conviene á los Pueblos , y llevar à los Puertos para extraer á otros Países los que no son precisos en estos , quedando privadas las Provincias estèriles del socorro de las fértiles , y de los auxilios , que mutuamente pueden comunicarse todas para la mayor comodidad de sus habitantes , pues sobre pagar unos crecidos portes los interessados en las cargas , experimentan los conductores muchas fatigas , que perjudican , y embarazan notablemente la frecuencia, y multiplicacion de los transportes, que son tan utiles al Estado : y reflexionando tambien , que los buenos Caminos , con algunos Canales para riego ,

y navegacion pueden assegurar al mismo Estado todas las comodidades , que produce el continuo facil movimiento del Comercio interior : Por estos motivos, llevado del amor , que tengo à mis Vassallos , y del deseo de su mayor felicidad , he deliberado por aora , que se continùe de cuenta de mi Real Hacienda el Canal de Castilla , examinandose nuevamente por Ingenieros de experimentada habilidad el Proyecto , y su direccion , para que no se aventure el acierto , y se gasten inutilmente los crecidos caudales con que atiende mi Real Hacienda à su construcion , y que se hagan sólidamente todos los Caminos convenientes para la utilidad comun de mis Pueblos , comenzando por los principales desde la Corte à las Provincias , con assignacion fija ; y que concluidos estos se vayan executando todos los demás , que aseguren la facil comunicacion de unas Provincias con otras , y aun de unos Pueblos con otros. Con estos importantes fines , habiendo considerado , que el mètodo de repartimientos , seguido anteriormente , ha sido muy gravoso à los Pueblos , y con especialidad à los pobres , por lo mucho que han padecido en las exacciones , de que me han informado Ministros de zelo , é integridad , que tienen por mas conveniente , y menos gravoso el que se imponga por algun tiempo , generalmente , dos reales en fanega de Sal ; he resuelto , que desde primero de Julio proximo , y por el tiempo de diez años , se cobren los expressados dos reales de vellon de sobreprecio en cada fanega de Sal , de las que se consuman en estos Reynos , sin excepcion de personas algunas,

Ecle-

Eclesiásticas, ni Seculares, por deber todos contribuir à un objeto, que comprehende el beneficio comun, y que su producto se aplique à la construccion de los referidos Caminos, reservando à tiempo oportuno destinar à los mismos fines los medios, que se fueren ofreciendo, sin gravamen público. Conviniedo, pues, para evitar dilaciones, y dificultades, que se encargue una sola persona, asì de cobrar el citado sobreprecio, como de dirigir las referidas Obras; y teniendo entera satisfaccion del zelo, y actividad de vos el Marquès de Squilace, he venido en nombraros por Superintendente General de uno, y otro, con la autoridad que se requiere, para que con inhibicion de todos los Jueces, y Tribunales, y facultad de nombrar los Subdelegados, que fueren de vuestra satisfaccion, entendais privativamente en las providencias, que convengan à la acertada continuacion del Canal de Castilla, à la mas permanente fabrica de los Caminos públicos, à la puntual cobranza del referido arbitrio, y à su legitima conversion, reservando à mi Real Persona el conocimiento de todo lo que sobre esto obràreis, y resultàre: Y mando, que con reflexion à que la rectitud, y solidèz de los Caminos conducen mucho à minorar las distancias, y asegurar su mayor duracion, os dediqueis desde luego à formar las Instrucciones correspondientes, para que con la brevedad, y economia posibles se comiencen los de Andalucia, Cathaluña, Galicia, y Valencia à la Corte, consignando cien mil reales mensuales para el de Andalucia: otros cien mil reales para el de Cathaluña; y cinquenta mil para el de Galicia; y costeandose el de Valencia

cia con lo que sobra del ocho por ciento, que se cobra en aquella Ciudad, despues de pagada la cuota, ò el cupo de su contribucion, por el beneficio tan grande, que se seguirá de ello à todo aquel Reyno, à fin de que trabajandose con la actividad, que permitan estas consignaciones, y las que en adelante se aumentaren hasta lograr su conclusion, successivamente se emprehendan otros caminos, dandome cuenta de los progressos, que tuvieren estas obras, y de los que se distinguieren en ellas para premiarlos; y tambien de los que contribuyan à causar embarazos, y de lo demàs que ocurra digno de mi noticia, para adaptar promptamente á los casos mis resoluciones. Tendreislo entendido: passareis Copias de este Decreto à los Tribunales, Ministros, y Oficinas, que conviniere, y cuidareis de su execucion con vuestro acreditado zelo. = Señalado de la Real Mano. = En Aranjuez à diez de Junio de mil setecientos sesenta y uno. = Al Marquès de Squilace.

Es Copia de su original. Aranjuez doce de Junio de mil setecientos sesenta y uno. El Marquès de Squilace.

DOCUMENTO 3

Decreto de 5 de junio de 1.771



N Decreto de diez de Junio de mil setecientos sesenta y uno, dirigido al Marqués de Squilace, dispuse, que por tiempo de diez años, contados desde primero de Julio siguiente, se cobrasen dos reales de vellon de sobreprecio en cada fanega de Sal, de las que se consumiesen en estos Reynos, sin excepcion de Persona alguna Eclesiastica, ni Secular, à fin de hacer con este

producto los Caminos generales del Reyno, y despues de concluidos estos, los demàs que faciliten la segura comunicacion de unas Provincias con otras para la utilidad comun de todos los Pueblos en el Comercio r ciproco de sus frutos, y facilidad de conducir à los Puertos de la Costa los sobrantes para extraerlos à otros Paises, como se refiere con mas distincion en el citado Decreto. Todo el caudal que ha producido este arbitrio se ha empleado puntualmente en las Obras de los nuevos Caminos generales que se están construyendo; y como en fin del presente mes de Junio concluye el termino de los diez años señalados en el primer Decreto para el impuesto de dos reales en fanega de Sal, y sea tan conveniente su continuacion para el beneficio del público, he resuelto, que se prosiga sin novedad por otros diez años mas el mismo sobreprecio de dos reales de vellon en cada fanega de Sal, de las que se consuman en estos Reynos, en la forma, y para los fines que previene el referido Decreto. Consiguiente à esta mi Resolucion mando, que Vos Don Miguel de Muzquiz, mi Secretario del Despacho de Hacienda, prosigais en la Superintendencia General de los mismos Caminos, con toda la autoridad, y facultades, que comprehende el citado Decreto; asi para recaudar el sobreprecio de los dos reales en fanega de Sal, como para dirigir todas las Obras de los nuevos Caminos con su producto, nombrando los Subdelegados que sean de vuestra satisfaccion, y reservando à mi Real Persona el conocimiento de todo lo que sobre esto obr reis, y result re. Tendreislo entendido asi: pasareis Copias de este Decreto à los Tribunales, Ministros, y Oficinas, que corresponda, y cuidareis de su cumplimiento, y observancia con vuestro acreditado zelo = Señalado de la Real Mano = En Aranjuez à cinco de Junio de mil setecientos setenta y uno = A Don Miguel de Muzquiz.

Es Copia del Original. Aranjuez siete de Junio de mil setecientos setenta y uno. Don Miguel de Muzquiz



DOCUMENTO 4

Decreto de 21 de febrero de 1.776



CON MOTIVO DE LAS REPETIDAS instancias , que me hizo el Reyno de Galicia, para que le concediese algunos Arbitrios , à fin de construir un Archivo , para la custodia de los papeles de los quatro Oficios de Asiento de su Audiencia , y componer los Caminos transversales de las Capitales de sus Provincias, que estaban impracticables para el Comercio General de sus frutos , aprobé à Consulta de la Camara , y mandé con Decreto de 2. de Marzo de 1763. dirigido al Marqués de Squilace, que se impusiese por el termino de diez años, contados desde primero de Abril siguiente , un real de vellon sobre el precio de cada fanega de Sal de la que se consumiese en el proprio Reyno, además de los dos reales , que se exigian para los Caminos Generales por todos sus Habitadores , sin excepcion de persona alguna Eclesiastica , ni Secular ; à reserva de la que precisamente necesitasen los Pescadores para salar el Pescado , acreditandolo con las justificaciones correspondientes para evitar todo fraude.

Despues de concluido el Archivo en Betanzos con parte del impuesto , se aplicó todo su producto à la construccion de los Caminos interiores del Reyno , y està proximo à acabarse el primero, que se empezó desde la Coruña à la Ciudad de Santiago. Aunque los diez años primeros señalados para la recaudacion del impuesto con el expresado Decreto de 2. de Marzo de 1763. cumplieron en fin de igual mes de 1773. se hà continuado , y sigue à cobrarse sin novedad , para atender à las obras del citado Cami-

mino de la Coruña à Santiago ; y conviniendo à la mayor felicidad del Reyno , que se reparen igualmente los de las otras Capitales , para el comercio recíproco de sus frutos , y conducir à los Puertos de la Costa los sobrantes : Hé resuelto , que prosiga à recaudarse por otros diez años , que se hán de contar desde primero de Abril de 1773. el mismo impuesto de un real en fanega de Sal , bajo las propias reglas , que se hà cobrado hasta aora en virtud del Decreto de 2. de Marzo de 1763. para atender con su producto à la construccion de los Caminos interiores de una Capital à otra , y habilitar tambien en las Casas de la Audiencia de la Coruña las piezas en que hé resuelto ultimamente se establezca el Archivo del Reyno , y que el Edificio de Betanzos se aplique à Quartel.

Para que todo lo referido se cumpla puntualmente , mando , que vos Don Miguel de Muzquiz , mi Secretario del Despacho de Hacienda , continueis en la Superintendencia General de estos Caminos , con la misma autoridad , y facultades , que hasta aora , asi para la recaudacion del impuesto , por medio de los Directores Generales de Rentas , como para que su producto se emplee precisamente en la construccion de los Caminos expresados , nombrando al Capitan General , Comandante , ò Intendente del proprio Exercito , y Reyno por vuestro Subdelegado para la mejor direccion , gobierno , y economia de estas obras , con arreglo à las ordenes , que le comunicaréis à este efecto. Tendreislo entendido asi ; pasaréis copias de este Decreto al Capitan General , Ministros , y Ofi-

ci-

cinas, que corresponda; y cuidaréis de su cumplimiento, y observancia. = Señalado de la Real mano de S. M. En el Pardo à siete de Febrero de mil setecientos setenta y seis. = A Don Miguel de Muzquiz.

Es Copia del Decreto original. = El Pardo à 21. de Febrero de 1776.

Muzquiz
3

DOCUMENTO 5

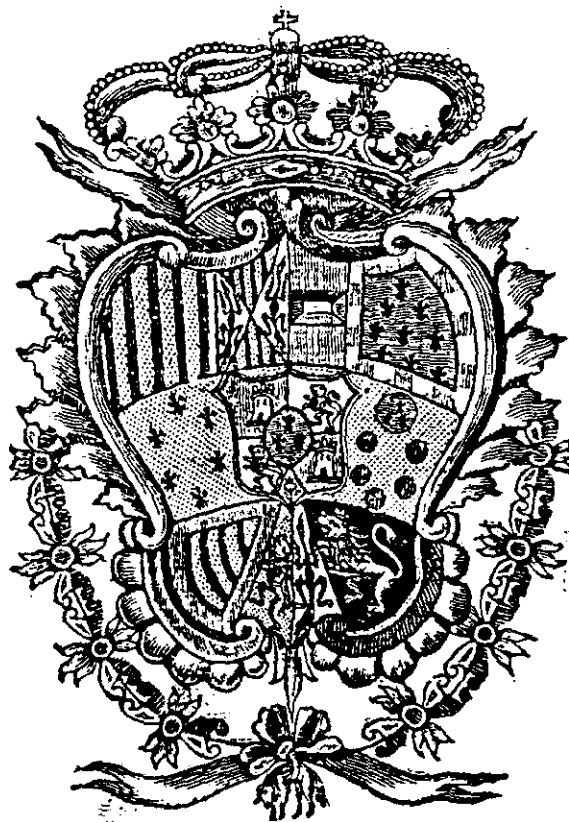
"Real Cédula de su Majestad y Señores del Consejo, por la cual se dan varias reglas para la conservación de los Caminos generales, construidos, y que se vayan construyendo en el Reino", de 1 de noviembre de 1.772

✠

REAL CEDULA
DE SU Magestad,
Y SEÑORES
DEL CONSEJO,

POR LA QUAL SE DAN
varias reglas para la conservación de los
Caminos generales, *construidos*, y que
se vayan *construyendo* en el
Reyno.

Año



1772.

EN MADRID.

EN LA IMPRENTA DE PEDRO MARIN.



DON CARLOS , POR LA GRACIA de Dios , Rey de Castilla , de León , de Aragon , de las dos Sicilias , de Jerusalem , de Navarra , de Granada , de Toledo , de Valencia , de Galicia , de Mallorca , de Sevilla , de Cerdeña , de Cordova , de Corcega , de Murcia , de Jaen , de los Algarves , de Algecira , de Gibraltar , de las Islas de Canarias , de las Indias Orientales , y Occidentales , Islas , y Tierra-Firme del Mar Oceano , Archiduque de Austria , Duque de Borgoña , de Brabante , y de Milan , Conde de Abspurg , de Flandes , Tiról , y Barcelona , Señor de Vizcaya , y de Molina , &c. A los del mi Consejo , Presidentes , y Oidores de las mis Audiencias , y Chancillerías , Alcaldes , Alguaciles de mi Casa , y Corte , y à todos los Corregidores , Asistente , Gobernadores , Alcaldes Mayores , y Ordinarios , y otros Jueces , y Justicias , Ministros , y Personas qualesquier , de todas las Ciudades , Villas , y Lugares de estos mis Reynos , asi de Realengo , como de Señorío , Ordenes , y Abadengo , à quien lo contenido en esta mi Cedula toca , ò tocar pueda en qualquiera manera , sabed : Que estando para concluirse los Caminos generales , que se construyen en virtud de mis Reales Ordenes , en el Señorío de Vizcaya , y Provincias de Alava , y

A

Gui-

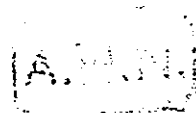
Guipuzcoa , se ocurrió à Mí por los Diputados, y Comisionados de éstas , exponiendo las crecidas sumas de caudales que havian expendido en dichas Obras, sin las que restaban hasta su conclusion; y pidiendo se tomasen para su conservacion en lo succesivo las providencias correspondientes , pudiendo ser algunas de ellas la prohibicion de transitar por dichos Caminos los Carros herrados con herrage , ò calce de llanta angosta , ò cortante , por lo que destruyen el Camino , haciendo surcos , separando los cascajos de su pavimento , y desuniendo el relleno de piedra , dandose nueva forma en el calce de ellos , por lo respectivo à los que huviesen de transitar , y atravesar los citados nuevos Caminos , pudiendo servir los del calce angosto para los Caminos viejos , monte , y acarreo de las mieses: Que las maderas que se condugesen por dichos Caminos nuevos , vayan sobre quatro ruedas , por el daño que su arrastre ocasiona en ellos , por su gran peso , haciendo vaches , pantanos , y batideros , encargandose estrechamente à las respectivas Justicias del transito , que zelen el exacto cumplimiento de estas providencias: Y remitido todo al mi Consejo , con Real Orden de cinco de Septiembre del año proximo pasado , para que en su razon me informase lo que se le ofreciese , y pareciese , tanto por lo respectivo à las citadas tres Provincias , quanto à la conservacion de los demás Caminos del Reyno , examinado en el Consejo , con el cuidado , y diligencia , que exige su importancia,

des.

despues de haver tomado los informes correspondientes de personas prácticas en estos asuntos, en Consulta de veinte y ocho de Febrero de este año , me propuso las reglas generales , y particulares que convenia establecer : Y enterado , por mi Real Resolucion à la citada Consulta , que fue publicada en el mi Consejo en veinte y dos de Junio proximo pasado , he tenido por bien de mandar observar en todos los Caminos generales , construidos , y que se vayan construyendo en el Reyno las siguientes reglas.

I.

Que los margenes de los citados Caminos que se componen de murallas , ò paredes, cobijadas con losas , se tenga cuidado de reponer prontamente qualquiera piedra cobija que de estas se caiga por algun golpe de Carro , ò otro accidente , mirando à que dichas margenes sostienen el relleno , y solido del Camino , que en parte empuja contra ellas ; y quando estas faltan , se saldrán los rellenos , ò parte de ellos por el portillo que se arruináre , pues con el peso de los Carros , al pasar frente del portillo que se hiciere , como falta el empuge al relleno huyen las piedras à aquella parte flaca , y se aumenta el costo de la conservacion.



II.

Que en los citados Caminos se use de Carros con ruedas de llanta ancha , lisas , ó rasas , con tres pulgadas de huella à lo menos , y sin clavos prominentes , embebiendose estos en la llanta , observandose lo mismo en las Galeras , Coches , Calesas , y otra qualquiera especie de Carruage , excluyendo de esta providencia los Carros recalzados de madera , como son los de las Carretas de Cabañas , y otras , que no solo no perjudican los Caminos , sino que les hacen beneficio , pues con sus huellas anchas aprietan mas los rellenos , y suavizan el transito.

III.

Que si anduviesen de trafico sobre estos Caminos Carros de llanta estrecha , y clavos prominentes , paguen doble Portazgo , que otros qualesquier Carros , en resarcimiento del daño que causan à los mismos Caminos ; y donde no huviere establecido Portazgo , se imponga de nuevo , con noticia , y aprobacion del mi Consejo , respecto à dichos Carros , convirtiendo su producto en los reparos del Camino.

IV.

Que de este gravamen deben ser exceptuados tales Carros , quando son del mismo País,

País, y solo atraviesen los Caminos nuevos, y Reales, procediendo en todo esto de buena fee, sin disimulacion, ni declinar en vejaciones odiosas.

V.


Que no se permita de aqui en adelante, con ningun pretexto, ni causa, arrastrar maderas por estos Caminos, ni aun por otros algunos en que puedan andar ruedas, aunque sean las tales maderas para la Construccion de Vageles de la Real Armada; y en lugar del arrastre, cuidarán las Justicias de que se egecute conforme à su peso, sobre un Carro, y si fueren mayores, sobre quatro ruedas, para evitar el perjuicio que ocasiona à la solidez de los Caminos, en lo qual logran los ganados considerables ventajas, y alivios para la conduccion: haviendose tomado por Mí las Providencias correspondientes, para que en todas las Provincias Maritimas del Reyno se recojan qualesquier maderas de Construccion, dispersas, y abandonadas en los Montes, y en los Caminos, para no impedir los transitos, y evitar su pudricion; y que en el caso de no ser ya utiles para la Armada, despues de reconocidas, se entreguen à los Pueblos, ò Dueños, en cuyo distrito se hallaren, para que las aprovechen, y aparten de los Montes, y transitos, teniendose el mayor cuidado en lo sucesivo de no permitir queden abandonadas las

ma-

maderas desde los Montes donde se cortan, hasta los Riveros en que se embarcan para el Astillero.

VI.

Que los reparos menores de echar tierra , ò cegar alguna corta quiebra en los Caminos , sea de cargo del Pueblo en cuyo termino se causen ; pero si necesitase obra de Canteria , Mamposteria , poner guardarodas , ò otra cosa considerable , se haya de costear del Portazgo donde le huviere ; y donde no , de los Arbitrios concedidos para estas obras. Y para que todo lo expresado se guarde , y cumpla , se acordó expedir esta mi Cedula:

 Por la qual mando à los del mi Consejo , y demás Tribunales , Jueces , y Justicias de estos mis Reynos , à quienes corresponda , vean , guarden , y cumplan , y hagan guardar , y cumplir quanto en ella , y cada uno de sus Capítulos se contiene , sin contradiccion alguna : Que asi es mi voluntad : y que al Traslado impreso de esta mi Cedula , firmado de Don Antonio Martinez Salazar , mi Secretario , Contador de Resultas , y Escribano de Camara mas antiguo , y de Gobierno del mi Consejo , se le dé la misma fé , y credito que à su Original. Dada en San Lorenzo à primero de Noviembre de mil setecientos setenta y dos.

YO EL REY. Yo Don Joseph Ignacio de Goyeneche , Secretario del Rey nuestro Señor , le
hi-

hice escribir por su mandado. El Conde de Aranda. = Don Pedro de Villegas. = Don Luis Urries y Cruzat. = Don Jacinto Miguel de Castro. = Don Joseph de Contreras. = Registrado. = Don Nicolas Verdugo. = Teniente de Chanciller Mayor. = Don Nicolas Verdugo.

Es copia de su Original , de que certifico.

*Don Antonio Martinez
Salazar.*

DOCUMENTO 6

"Advertencias que deberán tenerse presentes para el gobierno y arreglo de trabajos en la construcción del camino Real de Galicia", de 30 de mayo de 1.770.

instancias que se deberan tener presentes para el Gobierno, y arreglarse
 en la Construcion del Camino Real de Galicia.

{ 3 } P

Primera parte.

Del Gobierno peculiar de las Obras.

Para conseguir el mayor servicio del Rey, y del Publico, con la
 Economica aplicacion de los Caudales, solida construccion, y
 adelantamiento de las importantes Obras del nuevo Camino R.
 de este Rno. que se está executando se Ord. en S. M.

es conveniente se establezca en lo successivo, un arreglo, y
 methodo constante para el Gobierno, execucion, y disposicion
 de los Trabajos, por cuyos Medios se consigan los fines pro-
 puestos, como asimismo la tranquilidad, buena Armonia,
 y Credito de las mismas Obras, teniendo presentes los arti-
 culos siguientes.

{ Artículo 1.º }

Siendo la R. mente el que se considere la legua de
 ocho mil varas, la extension del trabajo no excede-
 ra de media legua, o quatro mil varas, prescindi-
 endo de algunas Obras particulares, como Puentes
 que conenga se executen con anticipacion, y que ex-
 istan mas tiempo que el de la Estacion del año
 destinada a los trabajos, prevenida por R. reglam.
 Art.º 44.

{ 2.º }

P^o 915-1313

Y gobierno, está dividida por Caderrias numeradas en el Plano, empe-
zando por Cexo, ves de Astorga, cada una destas se considerará ve-
yente varas, y dos delas expresadas Caderrias dexarán componer
un Destajo.

{3.º}

Los Destajistas que se presenten para ser admitidos al tra-
vajo, deberán dar al Ingeniero una Lista, poniendo
en Cabeza su nombre, y apellido, y el Pueblo y su Do-
micilio, con el nombre y apellido de los Trabajadores, de
quese compone su Brigada, con el precio a que hubieren
ajustado sus jornales acada uno, ò si van todos à la
parte, dando aviso al Ingeniero de las que entraren
ò saliesen despues de emprendido su Destajo, y aju-
que hiciese con el quese admitio en la Brigada.

{4.º}

Solo se asignará à cada Destajista, un Destajo, y en caso
de quese presente al trabajo con mas gente de la que
corresponde al Destajo, podrá darse de otro, y siempre en
se distribuirán por entexo; esto es à ve Quarenta Varas.

{5.º}

No se permitirá, que despues de empezado un Destajo,
el Destajista varie el ajuste de que hubiesse conve-
nido con sus Jornales, excepto que sea de Común acue-
do de toda la Brigada, de lo que dexará dar parté
à el Ingeniero que estubiesse sobre la obra, ò al de
Detalle; y sino concuatiendo el expresado Común acue-
y lo demás prevenido contraviniesse à esto por convenio
tacito echo particularmente con alguno de la Brigada
y que de ello resultase discordia, y quimeras, se desp-
dirá el Destajista del trabajo.

{6.º}

Al empezar el trabajo se entregará acada Destajista el
numero de Carraxillas nuevas, ò en buen estado de ser-
vicio que correspondan al numero de trabajadores que

su Brigada, y según la Naturaleza de la Obra, con la condición que durante el tiempo que el expresado Destafista estubiese empleado, dexera mantener de su cuenta, y áncas de retirarse antes del tiempo en que cesan las obras generalmente, dexará de volverlas en estado de Servicio; pero si perseverare hasta el tiempo en que se mandan parar todos los trabajos, solo dexará entregarlas en el estado que estubieren, con tal que prevenga todas las piezas, y de lo contrario se descontará su importe con equitativa consideracion el tiempo que hubiere usado de ellas.

{7.º}

Asimismo se entregará á cada Destafista el Sueldo de Armaduras que pidiere en buen estado de Servicio, haéndole cargo de su peso, y con distincion de Calidad, las que debiera mantener de su cuenta durante el trabajo, y en concluyendo las devolverá con el mismo peso, y quando no, se le descontará la diferencia, admitiéndose que en las Armaduras, y Cuñas, además de las bonnas, se hará el del importe de la rebulladura, ó bien se les admitiran unas y otras descontándose solo las mexmas, con tal que las devuelvan rebullidas, y en estado de Servicio con el peso que tubieren.

{8.º}

Siendo importante para conservar la buena armonia entre los trabajadores, observará imparcialidad con sus Capacitadas; se asignará sin preferencia al que primero se presentare al trabajo, el primer Destafista, empezando por el Numero Cero, y sucesivamente los siguientes á los que ocurrieren, sin interrupcion, ni eleccion de Destafista.

{9.º}

Se atenderá con especial Cuidado, de no conceder nuevo Destafista alguno que tubiere sin haber concluido el anterior.

el que hubiere impedido à satisfaccion del Ingeniero, y
contar circunstancias que este le hubiere prevenido
antes de poner su Genio al trabajo.

{10.}

El tiempo de la formal medicion, no se medirá al Destafista
su trabajo, sino se halla su Destajo totalmente finali-
zado, contar Circunstancias que previene el Anti-
cipo antecedente, en cuyo caso de vera esperar hasta
la medicion siguiente, y si se hallare falta de medios
para su conclusion, podrá considerarse una buena
Cuenta proporcionada ala Obra ejecutada, de modo
que se halle siempre, cubierta, la R. Hacienda.

{11.}

Atendiendo à que despues de la medicion se necesita al-
gun tiempo para la formacion y arreglo de las Re-
laciones, y por lo tanto no se retrade ala Opera-
cion la satisfaccion de su trabajo, se observara q.
en las papeletas que se les da para cobrar su haver
de aquella medicion, se exprese el Cubico, Calidad
del terreno, y precio que le corresponde, con expresion
de los Numeros que comprendan los Destajos en q.
trabajaron, ó la Calidad de Obra en q. hubiere de-
vergado su haver.

{12.}

No se permitira que ningun Sobrestante por pretesto
alguno cobre por cuenta del Destafista, ó Capata-
ces el importe de su haver, deviendo esto ejecutarse
los ppx en mano, y no sabiendo firmar solicitará
que alguno de los de su Brigada, ó de otra firme
en su nombre.

El Destafista, que faltare de satisfacer al Operario su jornal, o suaves, segun estubieren convenidos se separara del trabajo, y no se admitira por pretexto alguno en otra Obra, concepto que reconozca el Ingeniero, que es por no haber alcanzado con el importe de su trabajo para la total satisfaccion, lo que sera facil averiguar por la Cantidad que hubiere percibido, y el Numero de trabajadores que constase por la lista haya tenido empleados desde el dia en q^e emprendio el trabajo, de el que el Ingeniero debia tener noticia, y notarlo en la lista que le presentò el Destafista conforme està prevenido en el Art. 3.º en cuyo caso se le admitira como Destafista.

Si despues de empezado en Destafista lo abandonare el Destafista, o q^e por algun motivo el Ingeniero lo despidiese, los Jornaleros de esa Brigada, podran proseguir el trabajo entrando a la parte, y en caso de no convenirse, el Destafista inmediato que primero hubiere concluido su Destafista, le tomara por su Cuenta, midiendo la Obra ejecutada por su antecesor afin de abonar su importe en la medicion General a los Jornaleros que hubieren trabajado en ella, cuyas Circunstancias se anotaran en la Papeleta de pago para tenerlas presentes en los infundados Reuros q^e suelen practicar despues, los tales Destafistas, como lo ha acreditado la experiencia, alegando injusticia y solicitando abono: pero como en el caso referido podrian concurrir consideraciones por las quales no seria justo obligar otro Destafista a concluir la Obra abandonada, debera entonces Removase e p. Administrado

{15}

Deviendose atender con especial cuidado a la quietud de los trabajadores, se separara de el todo Destajista, Capataz, Jovanelo, y Operario de qualquiera Clase que sea, de de luego que sea reconocido ser de genero inquieto, y quimbrista, y con especialidad bovincho de costumbre, de suerte que qualquiera de estos, sea despedido absolutamente de las Obras, como lo sera igualmente el q^e fuere reconocido motor de Vira Vira, despues de aver sido castigado segun sus resultados.

{16}

Qualquiera empleado por parte de la Direccion q^e se supiere tener inteligencia con los Destajistas en las Obras, o intereseados con ellos en los trabajos directos, o indirectamente, sea despedido, sin q^e pueda tener en lo sucesivo encargo en las Obras del Camino R^l, y auxiliandose igual inteligencia, o manejo en los Dependientes de la R. Haz^{da} se daria parte a su Jefe, solicitando igualmente se separe de aquellas Obras.

{17}

Respecto que en lo sucesivo, la prevencion de Cal, Arena, y Texiax la mezcla ha de ser de cuenta del Destajista q^e emprendiere las Obras en el campo, se le prevendra con tiempo la cantidad de Cal, y Arena que debera hazer transportar al pie de la obra, y avisado el Ingeniero de haverse ejecutado, destinara el ut a esta mayor de Construccion, a el Sobrestante q^e hallare por conveniente, a fin de que este presente al tiempo de traer la mezcla, procurando no qued.

Después de tenerse al pie de la Obra, por que averiguada alguna indevida tolerancia, y aliteracion en las mercedas por parte del Sobrestante, sea este despedido de la Obra, asi como se parare de ella el Destafista; y en punto a lo que previene este Articulo como lo que contiene el antecedente, de acuerdo con el Ministro de Hacienda, se justificara al q. hubiere descubierto fraude o ineligencia en estos, como en cualesquiera otros acurptos en perfuicio de las obras, y de la R. Haza, cuya justificacion se satisfaxa por parte del Empledo en las Obras con el mes de Salario que deve tener retenido en Casa segun el Art. 34. del R. Reglam. y con igual cantidad sobre el alcazar que tubiere el Destafista en las Obras q. hubiere executado.

{18}

Se repartiran todos los dias en la extension del trabajo que segun el Art. 1.º deve ser de media legua el numero de Soldados proporcionado a la partida de tropa destinada, aporbandolos a competente distancia uno de otro para vigilar la tranquilidad de los trabajos, haciendo parax con alternacion en el puesto mas distante del Pueblo de la residencia, al q. hubiere ocupado el mas inmediato, arreglandolos por Numeros.

Segunda Parte.

De la disposicion, y consistencia de las Obras.

Son de tanta consideracion, y tan recomendable los objetos a que se dirige la R. Resolucion de S. M. en la ejecucion del nuevo Camino R. del P. no de Galicia, que se deve atender con singular esmero a todos los medios posibles, afin de que quede plenamente cumplida la R. menzionada, la que se dirige a proporcionar al imponente y util beneficio q. deve resultar de

para la mayor comodidad de su trato, y comercio, la solidez, y permanencia de estas Obras dirigendose igualmente al alivio del Publico, conviene tener presente quanto pueda conducir a esse importante fin, y procurando de las diferentes calidades de Obras a que pertenecen las Circunstancias de una tierra quebrada, y de un Pais generalmente Montuoso, que se expone a los mayores riesgos, por las Copiosas y frequentes Lluvias, y Niebes, se tendra presente los Articulos siguientes, relativos a los objetos q^e comprehenden.

{ Articulo 1.º }

Con arreglo a las ordenes de S. M. de 27 de Junio de 1766. y 2.º de Mayo de 1769. debera empezarse el trabajo desde la Ciudad de Astorga abriendo el nuevo Camino segun la traza demarcada hasta el Manzanal de la Sierra, y desde esta porcion de camino con el que se halla abierto desde dho. Pueblo hasta la Villa de Bemibre, de donde debera proseguirse el camino hasta la Plaza de la Corona, facilitando ante todas cosas los malos pasos, de modo que los Cochés, y toda suerte de Carreteria de dos, o quatro Ruedas puedan transitar sin riesgo ninguno, y en la inteligencia que dhan R.º Orden. recomiendan que las Obras hayan de empezarse desde el mismo Astorga, continuandolas sucesivamente hacia el Puerto de las destras hasta la Corona, sin dejar en los intermedios ningun paso que no pueda transitar libremente con seguridad.

{ 2.º }

La porcion de Camino que se haya emprendido en la Estacion de Bemibre para los trabajos, debera quedar, al tiempo que estos cesan, perfectamente transitable, y afianzado su piso, demarcada q^e pueda durante el Invierno sin inconveniente para el todo especie de Carruaje sin contingencia de Atolladero, a cuyo efecto se comen-

de la tierra, y Carreteras, todas las partes en donde se
comprenda pueda haber alguna contingencia, o poca calidad
de las tierras producidas de los desmontes, o del terreno
natural en que queda formado el Camino.

{3}

No obstante lo prevenido por el Artículo 9.ª parte 1.ª y devien-
do se atender a la mejor disposición con que ha de
quedar el Camino al tiempo de cesar los trabajos con-
forme esta prevenido en el Art.º anterior, se formará
una Brigada de ocho Jornaleros de los más inteligentes
que permanezcan al cargo de uno de los Sobrestantes
facultativos, afin de que bajo las Instrucciones del
Ingeniero Comandante, se emplee en perfeccionar, y
dejar en el debido estado las porciones de Camino que
las desventajas hubieren ejecutado

{4}

La porción de Camino que para por dentro de los Lugares, o Al-
deas, se deberá impedir con la mayor firmeza, y pre-
cauciones para su permanencia, dirigiendo las Aguas
por medio de la Calle.

{5}

Al tiempo de la construcción del Camino se atenderá a
la de las comunicaciones que desde el tienen estableci-
das los Pueblos para el cultivo de sus tierras, y para
de sus ganados al Monte facilitándolos a esse fin
una regular comodidad, afin de evitar no inten-
ten voluntaria^{te} y sin las devidas precauciones
y permanencia, de donde resulta casi siempre in-
-perfección en el Camino, e incomodidad para el
transito por falta de Dirección, y solidez en las
expresadas comunicaciones

{6}

Observacion
→

que se dirigen al bien, y comodidad de los Pueblos, se
 tendra presente de conservar la Direccion de las Agu-
 as que tienen establecidas à costa de un trabajo
 para su propia Utilidad, y beneficio de sus Campos,
 { En caso de que la preciosa Direccion del Camino, obligada
 de la Naturaleza el Curso de las Aguas para mayor benefi-
 cio, y estabilidad de los Precios del Camino. R. se de-
 bea practicar con toda la precaucion posible, y con tal
 disposicion, que los Pueblos mas bien que se venen-
 ficiados, que de ningun modo perjudicados.

{ 7 }

Todas las Alcantaxillas establecidas sobre Arroyos
 y Barrancos, se venen ser conbruidas de Cal, y
 Canto con Bobedillas de Tafuela, y las que solo son
 { de yeso para recibir las Aguas de los fosos, podran
 ser de piedra en seco de buen tamaño executada
 con toda precision, y perfeccion del arte, cubiertas
 con Lozas, cuyas juntas se devesan recorer, y
 recubrirse estas con segundas Lozas, unas y otras
 con bastante entrada en su pie. Derechos para
 { su mayor Seguridad.

{ 8 }

Se tendra especial cuidado en proporcionar ventajosa-
 mente la averrua de las Alcantaxillas de
 qualquiera Clase que sean, de las aguas que de-
 bern transitar por ellas, deteniendo su
 proporcion sobre el conocimiento de la estension
 y demas circunstancias del Fexero por donde
 pasaran las Aguas que se venen en el Arroyo
 y fosos, y Barrancos, y con singular consideracion
 à unas Abenidas extraordinarias, à que esta es.

en el Vexano por las Vertientes, ò Fronteras, que
si delen experimentarse, de lo que, por frequenter
experimentar, podran informar los Naturales.

{ 9 }

Al tiempo de la construcción de las Alcantarillas
de qualquiera clase ò magnitud que sean, se a-
compañaran por ambos extremos, y especialm^{te}.
en su entrada, con dos abas de buena uampor-
terra de Cal y Canto, que runan, y dixifan
las aguas en dexchura ala Alcantarilla, afi-
anzando el terreno con un buen empedrado, desde
la entrada hasta el extremo de la expresada
Abas (conforme lo permitiere la disposición del
Terreno) para evitar que la violencia de las A-
guas runidas, no le buca en al introducirse
en la Alcantarilla, y esta de qualquier modo
que este construida debiera tener encima, una
Vaya de terreno alomenos.

{ 10 }

Al mismo tiempo que se esentian los Dermontes, se
dara abas tierras el declivio correspondiente
con su consuetud, precaviendose siempre de
modo que se eviten, quanto sea posible, los dexchur-
bados, los que estancando las aguas en los
Fosos perjudican siempre al Camino.

{ 11 }

Se atendera a quello anecho del Foso, en qualquier te-
rreno que se practique, sea igual en toda su est-
ension, y si no, si en alguna parte del Camino

bien paralelo al mismo.

{12.}

Para prevenir de los perniciosos efectos que infaliblemente
 -motive causa la corriente de las Aguas q^e vierten
 -se en rivas por los fosos, y se aumentan hasta su
 -desague, se observa que con proporcion al declivio
 -se observa la violencia de su curso, con varios
 -practicados en distancias competentes una, y otras
 -avanzandolos con buenas losas puestas de canto
 -y con suficiente entradada, y otras de puestas ori-
 -zionalmente al pie de la caída, o substituyendo
 -a estas una porcion de buen empedrado conforme
 -lo proporcione la calidad del terreno.

{13.}

Para prevenir de los terribles efectos de las
 -averidas de los Rio, que son frequentes en todas
 -aquellas Sierras conviene establecer los Cimientos
 -de los revestimientos de Piedra en seco, que
 -sostienen los terraplenes; en terreno superior a
 -las mayores crecientes, consultando a esse efecto
 -los officios del Pais, y quando por alguna Cir-
 -cunstancia fuere preciso fundar en la inmedia-
 -cion de las crecientes ordinarias, devesa fabricar-
 -se el revestimiento de Cal, y Canto con piedras
 -de buen tamaño, y paramento hasta exceder
 -las mayores crecientes, conforme se ha practica-
 -do en una porcion de Muro de sostenimiento, con-
 -figura al Puente de Toirés.

{14.}

Atendiendo a las circunstancias prevenidas en el
 -Art^o (2^o) relativas a la firmeza del terreno

Se observara al presente, de no colocar Guardaxuedas
sino en las laderas, que ofrecen ala Nubla una altura
precipitada, y peligrosa, menude ardoles en las Nublas
elvas para precaver las contingencias en el tránsito
de los Carruages.

{45.}

Los Guardaxuedas sean de suficiente longitud à que
puedan entrar tres pies dentro de tierra, y dos pies
afuera, en bruto de bartados solamente à boca de
Castillo, estos se aventaran con alguna inclinacion
ala parte exterior del Carrizo. Si este estubiere
mado en parte con terraplen se aventara en el
el Guardaxueda segun la disposicion q^e manifiesta
la fig^a 1^a N^o 1^o. Y en los parages q^e el terraplen
estubiere mantenido con muros de Sostentamiento
se colocara el Guardaxueda conforme indica la
fig^a 2^a N^o 2.

{46.}

Los muros de Sostentamiento se coronaran con bonas
No piedras de buen barnazo, y de bastante tiron q^e
hagan el mismo efecto: Observando Generalmente
que en ombres orillas del Carrizo se qualquier
do que es en formadas se terminen con Carcafo
mas grueso de un pie de profundidad, y tres de an
cho, para apartar de los bordes los Carruages: Me
que proporciona otras ventajas que se dirigen à la
permanencia del Carrizo conforme indican los N^o 3.

{47.}

En las Laderas con pendiente aspero, en donde parte de
Carrizo esta formado con terraplen, conviene à ve
mitacion el declivio de las tierras, pues deviendo e
ser proporcionado à su altura, podria ofrecerse
quin inconveniente al pie de la falda que no permit
la extension de su Natural declivio, en cuyo ca

Sea conveniente abrir en la Ladexa, una, dos, o mas Zanjias, à competente distancia una de otra, y del Camino, con suficiente profundidad, las que recibiendo las piedras que fueran de lo alto del Camino, sirven y retien à las tierras, y convolviendose con el tiempo dichas piedras incorporadas con la tierra en la Zanja, minoran el Declivio, deteniendo el terraplen con oporcion proporcionada à su altura, segun demuestran los N.ºs 5. y 6. fig. 1.ª

{ 18. }

En el Camino que se construya encajonado entre dos Paredeillas, se obrara à que las piedras de mayor tamaño se coloquen en lo inferior del relleno, y subiendo con graduacion de mayor à menor, se convolviera con piedra menuda hasta la altura de seis pulgadas, mas bajo que el coronamiento de las paredeillas, y lo restante hasta concluir, se completara con Caucho y arena de Mioná, ambos materiales de la mejor calidad à poder formar cuerpos en la inteligencia de que la altura de los perpendiculares tomada en el Centro del Camino sobre el Nivel de las Paredeillas se devesa regular, con proporcion al ancho del Camino, dando una pulgada y media de alto por cada vara que tenga de ancho, que es la proporcion en q.ª devesa por hacerse la altura del bombado, despues de convolvado el terraplen, y para esse fin se devesa al tiempo de la construccion considerax alguna mayor altura de la expresada, segun las Circunstancias del terreno sobre que se establexa el Camino y Calidad de los materiales, con q.ª se forma el relleno, figura 3.ª

{ 19. }

Teniendo presente al tiempo de los Desmontes lo prevenido por el Art.º 18. y devese de precaver en lo posi-

conviniere los Fosos para el libre curso de las aguas, se observará, que durante el Invierno, se vigile sobre su limpieza, y á la pronta extracción de qualquiera derrumbadero, à cuyo fin se empleara la Brigada de que trata el Art.º 3.º con la que se acudirá igualmente a qualquiera recomposicion q.º se ofusca en el Camino durante el Invierno, à fin de que quede siempre transitable, y sin tropiezo alguno conforme esta prevenido por el Art.º 2.º

Esta prevenido por R. orden de 22 Mayo del 1769 { 20. }
que se han de regular las Obras de cada un año con proporcion al Caudal que tiene consignado el Camino para dar sus Obligacion, à cuyo efecto se tendrán desde luego presentes los Salarios diarios de que gozan durante el Invierno el Maestromayor y conbueccion, y Sobrestante facultativos empleado, por la Direccion, assi como por parte de la R. Hacienda, à fin de que quede acordado con el Comisario de Guerra como Ministro p.º la R. Hacienda, el Sobrante que se debexa considerar à fin de que sin anticipar sobre la dotacion del año siguiente, puedan satisfacer las referidas Obligaciones, en las que se debe comprehender la recomposicion de Hexamientas, y demás pecheros à que se debexa atender durante la dotacion del Invierno, assi como la cantidad de tres mil Reales para los imprevistos à que sea preciso acudir en qualquiera acontecim.º en el Camino durante la sobre dha Estacion.

Coruna y Mayo 30. de 1770.

Balthazar Bicuier
A.º T.º

DOCUMENTO 7

"Obligaciones de los tres sobrestantes facultativos", dictadas el 4 de noviembre de 1.764.

n.º 1.º

Obligaciones de los tres Sobrestantes.

Facultativos.

iones de los Sobrestantes facultativos respecto a las herramientas
que se usen en el trabajo.

Cada uno de los tres Sobrestante facultativo tendrá un
pequeño almacén en el cual existirá un repuesto
de herramientas y carretilla, suficientes para los destajistas
que tendrán a su cargo, y cambios los que necesitaren
de reposición.

Este cambio lo ejecutara el primero todas las
mañanas antes de entrar a la obra en presencia del
Sobrestante mayor de intervencion, e inmediatamente
concluida esta entrega en la mañana todos los picos
trabajadores que necesitaren apuntarse, y recibirá de él
herrero un número y calidad apuntados. Lo mismo
hara el segundo a la hora de medio día, y el tercero
una media hora antes de ponerse el sol.

Las herramientas que necesitaren cobrar quedaran
en el almacén respectivo de cada Sobrestante facultativo.
Corrio también los que tendrán el oposto, para sacar los
cada cinco días y entregarlos, también en presencia
del Sobrestante de intervencion, al almacén prin-
cipal.

Enquanto a los que tendrán el manejo de los recibos
el Sobrestante facultativo, estos mangos, y entregara otros
tantos nuevos a los destajistas, que tendrán obligación de
poner los acris herramientas,

Cada uno de los Sobrestantes facultativos tendra un libro en que anotara diariamente, lo, heramientas, que fuieren entregado a la faga - para apuntar, si que fuieren vuelto a la Almagara por necesidad abrenla, las que tuviere el oro roto, y los mangos menores que tuviere dados a los dentajistas, y esta nota la firmara juntamente con el Sobrestante de intervencion, que igualmente tendra un libro donde anotara lo, heramientas, e entregadas por cada uno de los Sobrestantes facultativos que para firmarse en la Plaza respectiva, y firmara con el ultimo cerrando las operaciones del dia.

Estos libros tendran los ojos ^{folios dos} numerados y rubricados, los de los Sobrestantes facultativos por el ingeniero Director, y los del Sobrestante de intervencion por el comisario.

Los asuntos de los Sobrestantes facultativos se han de seguir esta formula

El Lunes tanto de tal mes he entregado en la faga de Fulano de tal tanto, puros herraduras para apuntar y he recibido el mismo numero de ellas apuntadas. he puesto a parte en mi Almagara tanto de los mismos que necesitan abrenre, y tanto que tienen el oro roto, y he entregado tanto mangos menores por otros tanto yajo Fulano

Con asistencia de Sobrestante de intervencion

El martes tanto de tal mes he entregado en la de y seguiran asi todos los asuntos diarios en cada libro fin

dejar intervalo alguno entre uno y otro.

Los que el Sobrestante José Yáñez veniere de ver en
poner en el libro de hazer de quita esta formula copian-
do a la Letra lo que cada Sobrestante facultativo hubiere
escrito en su libro.

El Tomo tanto de talmas se entregado en la Plaza

y he cambiado tanto mangos nuevos por otros tanto Viejos
Juliano.

El Tomo dia he entregado en la Plaza

y he cambiado tanto mangos nuevos por otros tanto
Viejos. Juliano.

El Tomo dia he entregado en la Plaza.

y he cambiado tanto mangos nuevos por otros tanto Viejos.

Juliano

Con un asistente El Sobrestante de interuccion.

El vicente tanto de talmas he entregado en la Plaza de
y se quitan en el Libro todo lo arrietas sin dejar intervalo
alguno entre uno y otro.

Al tiempo de entregar en el almacén principal
los picos parados que necesitan ^{caballería} ~~para su posicion~~ y los
que tuvieran el opo visto se escutarán y igualmente unos
y otros en los libros pero el guarda almacén con
los ha de servir para se haga a los tanto buenos pero
mediante mi aviso del ingeniero según correspondiere.

Y como lo prescrito en el artículo XXV de la Real Cédula
añadida, ^{parte de de torera,} preservando la qualidad, y número de los que
 cada Sobrestante de vera entregar, y los cubren estado
 que de vera recibiere en su Lugar.

El asiento en cada Libro de los Sobrestantes, facultados
 se hará de esta forma.

El Domingo tanto de tal mes se entregado a D.
 Feliciano Guando almagor en tanto puros horadones que necesitan
 calzar con tanto con el que se le da.

con mi asistancia el Sobrestante de intervención.

Y los del Sobrestante de intervención, se su copia de los
 tres firmados cada uno del asien correspondiente, y el
 de intervención primera despues de el ultimo como en
 los asientos. Dioses.

Aunque no se ha echo mención de Baranos, hazer
 almagor de bien se oviere, que pidiendo la naturaleza
 de la obra el cumplir las lo mismo se excentora
 a ella respecto que con los puros horadones, y general
mente de toda fassa mienta que estuviere de e
 ar en la obra.

Cada Sobrestante facultado tendrá cuidado de revisar
 los herramientos de cada uno de sus obreros, a lo menor
 una vez a la semana, y advirtiendo alguna falta lo
 avisara al Sobrestante de intervención para que al
 tiempo de la paga pueda descontar el Valor de ella.
 Según esta Carta se acordó que se ha notorio a
 todos los dichos obreros para que se los almagor y sequen.

- Cada Lino arado a
- Cada harada a
- Cada Pala a
- Cada Carretilla a
- Cada Pie de Barrera
- Cada Pie de Cochera
- Cada Pie de abuya
- Cada atajador
- Cada mano de atajar
- Cada Pie de Palanca

Si lo practico diere a conocer por necesario quitar
 ó añadir algo previsto en estos artículos podran hacerlo
 el y quequiero Director y el comarero (Comendone)
 de acuerdo.

Comina a 4 de Noviembre 1784
 en 13 de Mayo se ha reunido a D. Pedro
 Jordin vico y sus plenas de este reglamento
 y con los señores Colegidos y Subreadores

DOCUMENTO 8

"Instrucción que facilita el mejor método para los diferentes puntos no contenidos ni explicados en la Real Instrucción de Caminos de 1 de diciembre de 1.761 que se ofrecen y ocurrirán en el Galicia que se está construyendo", de fecha 26 de julio de 1.766.

t

Instrucción que facilita el mejor método para los diferentes puntos no
tenidos ni explicados en la R.^a Instrucción de Caminos de 1. de Diciembre
1763. que se ofrecen, y ocurrirán en el de Galicia que se está construyendo

1.^o..... Todo pliego para asiento, ó destino de qualquiera obra,
ó porción de camino, ha de presentarse por modo de propuesta, y
no de memorial al Ingeniero director de él. quien lo pasará
con su dictamen al Comisario de guerra Ministro principal
del Camino acompañándolo con papel de buena correspondencia
El Comisario de guerra, por otro igual le noticiará haverlo reci-
vido, y después que lo examine pondrá también su dictamen
de continuación, por lo que le toca, y pasará todo al Subdelegado
interinamente sin adelantar otra cosa.

2.^o..... El Subdelegado-Superintendente, si se conformare en la
admisión del pliego, lo avisará, devolviéndole este al Comisario
de guerra quien, con arreglo á lo que le prevenga, deberá hacer
pública en todas las Brigadas de trabajadores que haya en el
Camino la partida hecha, y las condiciones, y circunstancias
preñadas para la admisión del pliego, señalando día, y hora
para el remate á que deve asistir el Ingeniero principal de
correspondiente punto, el qual se verificará á las diez de la mañana
de la publicación, y se formalizará el mismo remate por el
Comisario de guerra, y Ingeniero director, conforme á lo pre-
venido en el artículo 35. de la R.^a Instrucción

3º. Al pliego de Contrata que, con la solemnidad que pre-
senta el artículo antecedente, fuere admitida, ha de acompañar
una Certificación del Comisario de guerra, de que conste cir-
cunstan- cialmente haberse practicado la publicación, expresando las
Posturas que hubiesen concurrido en los tres días, las pujas que
cada uno hiciere, y que la postura del en quien se hubiere hecho
el remate fue admitida, por no haberse presentado otro que la
mejorase dentro del termino señalado.

4º. Copia de la misma Certificación deberá el Comisario de
guerra remitir al Subdelegado Superintendente luego que se haya
verificado el remate.

5º. Cuando haya Puente que construir, ó otra obra de con-
strucción, se prescribirá por el Subdelegado-Superintendente lo
que ha de observarse, así para su publicación, como para la admiti-
ción, y ejecución del remate.

Las obras de excavaciones y terraplenes
que, por su naturaleza, requieran prelación de pliego, ni las formal-
dades prevenidas en los artículos antecedentes, por el
Comisario de guerra con cuya intervención, y conocimiento, se
ha de ajustar, y admitir el Ingeniero Director) deberá hacer pu-
blicar á primer precio en que se pida el desahó, antes de comunicarlo
con el Ingeniero en que se les di, para si hubiere otros Sucesos
que ocurran...

7.º..... Hecha la traza de qualquiera porcion del Camino, y antes de emprender su execucion, se ha de proceder a la tasacion de las tierras, y edificios que con el mismo se hayan de ocupar: el Comisario de guerra, despues de ponerse de acuerdo con el Ingeniero Director, pasara sus oficios al corregidor, o Juez de la Capital en cuya Provincia este el Camino, quando la obra se haya de executar cerca de ella, pero estando distante, a' de la respectiva jurisdiccion, para que le facilite escrituras de satisfaccion, y buena inteligencia, y tambien los Peritos del Pais que fueren necesarios, con tal que no sean de los lugares mas inmediatos al Camino.

8.º..... Para reconocer las tierras, y edificios que haya de ocupar el Camino, y arreglar la tasacion, devran los Escritores estar a disposicion del Ingeniero Director, quien ha de firmar con ellos la que se hiziere, igualmente que el Comisario de guerra y el Escritor que ha de dar fe.

9.º..... El examen a las Documentos de pertenencia, o de posesion que presenten los interesados toca al Comisario de guerra pero como puede suceder que en la legitimidad de algunos o causas que aminorar se le crezcan dudas, para cuyo conocimiento sea necesario tomar parecer de Abogado, se acompañara en estos casos a' parte, y de uno de su satisfaccion, si no fuere nombrado por el Subdelegado Subdelegante; a' quien exponera el

Qualificacion: a que por él sea acreedor, a fin de disponer que
del Caudal del arriendo se le libre la cantidad que fuere señalada.

10. Antes de proceder a la prevenida tasacion hará avisar el Comisario de guerra del día señalado para ella al Juez, o Jueces respectivos del distrito en que esté hecha la traza, encargándoles hagan correr la voz para que los interesados concurren y asistan a la tasa, con los documentos de pertenencia, o de posesion que tengan respectivos a la Hacienda que se les toma para el Camino; y para no causarles mas molestia dispondrá el Comisario que, en seguida de la propia tasacion, y si pudiese ser en el mismo día se pague a cada uno su contingente, segun el haberlo que conste de ella.

11. El Comisario de guerra deve bolver a los interesados sus mismas documentos que le presenten, quedándose con copia de ellos (que sacará y certificará) o con razon bastante de lo que por los mismos conste quanto a la Parcida, o partidas que se comprehieren en la tasa: Igual copia, o razon certificada pasará a el Jaque al Depositario pagador del Camino

12. Si no se provide por los Instrumentos legitimos que previenen los interesados que los Edificios, o tierras que contienen son suyas propias, y libres, no se les pagarian, a menos:

... a este fin; pues las precauciones, y circunstancias con que
... se hace la casa, es bastante justificación para considerarle
... el mismo Suaveo que ella exprese acerca del pago de lo que
... se le haya abonado; pero sin embargo se le hará dar la fianza
... prevenida en el artículo antecedente.

Couña a 28. de Julio de 1766 —

DOCUMENTO 9

"Pliego de Condiciones con que puede formalizarse el asiento del camino general, por todo el tiempo de este año, y próximo venidero".

7 Jun 1775

AL 2302

Quincy

Condiciones con que puede formalizarse el Asiento de el Camino general, por todo el tiempo de este Año, y proximo venidero.

1.^a El Asentista executará, del modo y forma que se le prescriba por el Director del Camino, todas las obras de Alcantarillas, Calzadas, cruixallas de mamposteria de Cal y canto, y en seco, escabaciones en piedra viva con baxenos de Polvoxa, ô picos, y todo otro genero de obra en agua y fuera de ella, adonde, y como se le señalare por el Ingeniero Director por todo este año, y proximo venidero.

2.^a Será de Cargo de la Real Hacienda Satisfacer los daños que la demarcacion del Camino ocasionare, ya sea dentro, ô inmediato à el con motivo de los desmontes de tierras, quando su transporte exceda la distancia de Fiescietas varas; pero sino excediere será del Cargo del Asentista Colocarla adonde se le señalase por el Director.

3.^a Los Asentistas podrán trabajar en todo tiempo con arreglo ala Dotacion de cada un año en el acopio de materiales, y arranque de Piedra; pero para

La Construcción del Camino se arreglarán á los Seis meses de verano que prescribe la Real Instrucción, que entre otras particulas tendria presente la mala union de la Cal, y poca solidez de la obra, si en Parajes tan frios se emplea en tiempo de yelos.

4.^a

Se mediran mensualmente, ó cada quince dias las obras que estubieren enteram^{te} finalizadas, à excepcion de las escabaciones que no admitan dilacion por deberse construir sobre de ellas alguna obra de aguas en que sea costoso el conocimiento de su profundidad despues de executada.

5.^a

Se le suministrará con Cuenta y Razon los utiles, y herramientas de los Almacenes R.^{os} con la Condicion de restituirlas con el mismo pero Estado y Calidad que se les entrega, para que Cesando la obra de los Impresarios, y a sea antes por algun accidente, ó al fin del Asiento, tenga el Arvitio los utiles necesarios para la prosecucion del Camino sin la precision de construirlos de nuevo, y gastos de transporte.

6.^a

Los Asentistas podran construir asu conta los edificios que hallen por conveniente en el curso del Camino para Almacenes y abrigo de los

trabajadores; pero en los sitios que menos perjudiquen a los Vasallos y se les señale por los Jefes de la obra pagando los daños hechos a los Particulares.

7.^a

Se les prevenirá a los Asentistas con bastante anticipación, las obras que debexán executar para que se les facilite el acopio de materiales, y de mas Providencias Correspondientes.

8.^a

Si por algun motivo se mandase suspender la obra a los impresarios se les recibirán los materiales que los Directores de ella juzgaren útiles para su prosecucion.

9.^a

Los Asentistas, sus dependientes, apañadores Sobrestantes y operarios gozarán los mismos Privilegios y exenciones que si la obra fuese por Administracion Real con arreglo a la Real Instruccion de Caminos.

10.

Será libre a qualquiera persona de la obra, o fuera de ella proveer de Vivieres a los trabajadores, siendo de buena Calidad y moderado precio a Satisfaccion de los Jefes de ella, y solo el Asiento de Carnes ha de ser exclusivo y se rematará en el que hiciere mas baja.

11.

La Polvora se les suministrará a los Asentistas. Acoste y Contas de los Almacenes de la Comision con la formalidad prescrita por la Real Instruccion para evitar la mala versacion.

12

Para afianzar el Asiento depositar en los Impresarios Treinta mil reales de Vellon, los que se les reintegrara apenas se verifique haver executado en el Camino obra cuyo importe ascienda de Juarenta à Cinquenta mil reales, lo que no se les satisfara hasta haver finalizado el Asiento y aprobado la obra por los Directores.

13.

El Asentista que faltare ala Contrata, o no diese el debido Cumplimiento à su obligacion, se dara parte ala Superioridad para que se le despida, ò se le imponga otro qualquier Castigo segun el merito que hallare para ello, ò se juzgare por conveniente.

Precios a que se puede arreglar el Asiento del Camino General de Galicia, para el Consumo de la Dotacion Correspondiente alo que resta de la de este año y venidero de mil Setecientos Setenta y Seis.

Reales. mrs.

Lavara Cubica de mamposteria
Siendo de Cuenta del Arxibisio la Cal y arena hecha lo mas inmediato ala obra que posible sea, a once reales.....

14

612308 - 5

Ydem la muxalla seca cuyo trans-
 porte de Fierxa exceda el de Docientas Varas
 à seis reales y cinco m^s..... 6..... 5

El pie cubico de Duclas, Fajamaxes
 Angulos pies derechos de qualquiera otra mu-
 nalla en quese emplee piedra labrada apico
 basto à quatro reales..... 4.

El pie cubico de Cubijas ò Albaxidit
 las importas delos antepechos de Puentes, Al-
 cantaxillas a tres reales..... 3

Ydem el de guanda-xuedas siendo de
 Pizaxxa, Cubijas, dovelas de Puentes apicon
 basto ados reales..... 2.

Lavaxa Cubica de escabaciones en
 Peña dura à cinco reales..... 11

Ydem en peña entre dura, loro apicon
 barrero à cinco reales..... 5.

Yd. en pizaxxa blanda ados r. y doce m^s. 2..... 12

Yd. en Carcajo à real y medio..... 1..... 17

Yd. en tierra dura a real y once m^s.. 1..... 11

Yd. en tierra blanda à Treinta m^s.. 0..... 30

de Puentes Alcantaxillas, muxallas a cinco reales y medio....." 5 -- " 37

Yd. en las mencionadas Escabaciones de agua, siendo encajonadas a seis reales...." 6

Yd. en las mismas, si su transporte excede de Freinta y unco varas de longitud, á seis reales y cinco mrs....." 6 -- " 5

Yd. de terraplen incluso el encajonado que debe llevar debajo del bombado colocada la piedra á mano y partida á manna á tres reales...." 3

Lavara Cuadrada de Bombado de un pie de grueso al medio con la reducion correspondiente á dos reales en toda la distancia....." 2.

Cimbrias.

La Acimbria de las Alcantaxillas de una vara de ancho despues de Sentada, lavara lineal á veinte y un reales y veinte mrs....." 24 -- " 20

Yd. la de vara y media á Freinta y un reales....." 34.

Yd. la de dos varas á Quarenta y tres

A 2155 - 7

Las Cimbrias se entregaran al Arbitrio, finalizadas las Alcantaxillas.

Nota.

La Cal y arena, y el texciarla de Cuenta del Arbitrio en atencion a que si se adultera este genero, la obra es de ninguna Subsistencia, y nunca alcanzan las precauciones para evitar este fraude.

Para establecer el Direccion de acuerdo con este Cavallo Comisario, como se previene por la Superioridad, los precios que se expresan en esta Contrata, se han cotizado los de los Destajos, con los que hasta el presente se han hecho quasi todas las obras de este Camino general, moderando los demasiado subidos, y aumentando a aquellos en que se ha experimentado conocida perdida por los Destajistas sin duda por la diversa Calidad del texeno en que al principio se establecieron con acierto y conocimiento, se ha reconocido el Camino hasta media legua mas alla de Perese con atencion a sus escabaciones en agua, desmontes de Peñas, su Calidad transporte de Piedra y quiso, su solidez y demas Circunstancias. etc.

El Asentista, mediante estas providencias, parece quedará a cubierto de una excesiva pérdida, y los Asentistas de toda quiebra, al menos por lo que respecta a lo que resta que trabajar este año, y el siguiente de mil setecientos setenta y seis a que se ha extendido el reconocimiento del terreno, por si fuere del agrado de S. M. Se celebre el Asiento con esta Circunstancia de tiempo, en atención a que la Dotación que resta de este año, es poca, por la extracción que se ha de hacer de ella de Doce mil reales para la fábrica de la Puente de Cruzvil, Cincuenta mil para la recomposición del Camino de Piedrafita, y unos Cien mil que importará el finalizar la obra emprendida en este Camino; pero en lo sucesivo vistos los inconvenientes y la precisión de exponerlos a la Superioridad, parece conveniente el que no se celebre Asiento por mas termino que el de un año, para reconocer al fin de el si en los precios que nos parecen hoy los mas arreglados se advierte algun exceso para corregirle en el Asiento del siguiente año, a el que tambien debexa preceder nuevo reconocimiento por todo el distrito que se contemple podria abrirse el Camino para imponer nuevas Condiciones al Asentista, si lo pidiese asi la naturaleza del terreno, por sextal, que la vara de escabacion que se regula en este a Treinta mrs. en el distrito de Buitrago

quince, igualmente es doble aqui el precio de la Piraxa, y no es separarse siguiendo este metodo de lo que senos previene en que los precios sean fijos y determinados para cada especie de obra, ni cede en ventajas este Asiento al de ocho leguas, pues se adelanta la obra del mismo modo que con aquel invirtiendo anualmente la Dotacion, con la notable diferencia de ser arbitrario el admitir nuevo pliego de aquellos Asentistas que no huvieren cumplido bien en su año, es mezclandose en la buena Solidez de la obra, en lugar que siendo el Asiento de muchos años, esto es de Diez leguas, sino cumplen antes que la Superioridad se lexiore de que faltan ala Contrata, deben preceder repetidas quejas, prolisos informes justificaciones, y formal pleito, que inquieta y perturba el buen orden con notable atraso del Camino, y otros incidentes que demasiado acredita la experiencia; tampoco tenemos motivo de verelax falten Asentistas, lo primero, porque siendo solo por un año se alientan muchos, que no se atrevieran, si fuese de mayor duracion o de muchos años. Lo segundo que los que tienen mayor practica en esta obra de Caminos, como son los Destajistas de Diez adoze años, no son los mas à Caudalados; pero si los mas Utiles, y los que se contentan con una moderada ganancia, que sacan, mas de su industria y habilidad, que del subido de los precios, y un Asiento de ocho à Diez leguas, los excluye por falta de medios para emprenderlo, y quedan sin competir, y por consiguiente sin emulacion las obras, por



417-914
915-871

670 215 - 10

prefiera a todo otro postor. Enquanto a la fianza basta
taxa el que depositen Treinta mil reales para resguardo
del Arbitrio que debexa entregarles la hexa mienta Cox
xetillas y demas utiles que necesiten de los Almacenes,
Cuya Suma seles reintegrara y debolbera apenas se
a credite por las mediciones que han esecutado obra del im-
porte de Guaxenta a Cinquenta mil reales, la queles ser
vira de fianza en lo sucesivo, y no seles abonara hasta
finalizado el Asiento, reconocida la obra, y entregados los
en seres que huvieren extraido de los Almacenes en la
forma que ya se dijo.

Con este método, que combinado con otros muchos,
se nos ofrece como el menos defectuoso, podra un Asentista
practico lograr tales beneficios, que sin desacreditar la obra
como succede experimentandose excedidas perdidas, queden los
Caudales del arbitrio menos expuestos. A si lo sentimos de
re sultas de las mas vivas diligencias que habemos practicado
y de las conferencias que han antecedido con espíritu de im-
pax ualidad, de sinceridad y zelo al R.^o Servicio, como fieles
y humildes Vasallos de Su Mage.^d que Dios guarde. Villa-
franca del 13.^o de Jun.^o del 1775.

Joachin de Villanova & Christoval Toledano



DOCUMENTO 10

Modelo de un "**Pliero de destajo**".

Señor Comandante = Gregorio Figueiras, Destajista en los R^{os} Caminos de Galicia a Castilla, ex virtute de N^{ro}. Señalado si podia hacer prevenciones de Piedra Silleria para las Alcantarillas de Prado Rey, Combarros, y la de junto a Valdevegas en las cercanias de Astorga, y la Cal; esta muy bien, pagandose me la Cal conforme se acostumbra, y la piedra Silleria conforme a los precios acostumbrados. C^o punto de la Cal, por esta le los havia variada en los transportes; y para este fin ante Vm. obsequio, que se me las freyeren en las necesarias, facultades para excavar la piedra de los terrenos, que mas convenga para la obra, y en mismo la estampa, y en los moldes de Raphael Juarez, Asontista del Puente de Puzca, y las circunstanças en la misma conformidad, y para que esta Obra sea licita me ante a los Capitulos de las Ordenanzas. Es quanto se me ofrece. Dios N. S. le Guarde. m. a. Bermbibie, a doce de Octubre de mil setecientos sesenta, y nueve = Su harpille Dependiente Gregorio Figueiras = Villa Franca quince de Noviembre de mil setecientos sesenta, y nueve = Dista de Bermbibie

los Señores Comandante, y Ministro de estas Obras, digeron, que admas de lo expresado en el, confirmándose el interesado con los Articulos siguientes, se procederá a lo que parezca más conveniente.

1.º
Que las Hexamientas que reciba de el Arbitrio, ha de sea de su cuenta mantenerlas, y devolverlas al Almagacen con el mismo peso que las extrajo de el.

2.º
Que sea assi mismo de su cuenta la excavacion de la piedra, en los parages que no perjudique a tercero, y si perjudicasse, haya de indemnizarles el perjuicio que les ocasionare; pero si la vacase sobre la traza, o donde debe abuirse el camino, y con arreglo a ella, se le abonara la excavacion que hubiere hecho a los precios asignados a las diferentes calidades del terreno.

3.º
Que la Cal, se le satisfaga segun la distancia de donde se extraiga, siendo de su cuenta apagarla, y hacer la mezcla, poniendo la arena; y siendo de su cuenta la conduccion de ella.

4.
No deberá hacer más prevenciones para la Estacion de San Pedro de San Juan de Thome Castellana - Chorrone de San Pedro Espina - San Pedro con las clavijas

puestas en este Memorial, y lo firmo
 Villafanca, y Noviembre, quince de mil
 seiscientos sesenta, y nueve = Gregorio Fi-
 gueiras = Se efectuó este Pliego de Destajo
 con mi asistencia, y conocimiento, ha ut

supra = Clemente de Itardo, y Espina =
 Apruebo este pliego de Destajo en nombre
 de S. M. = Juan de Torres Castellanos =

Es copia del Original, que queda en mi poder de
 que certifico, como Comisario R. de Guerra
 de los Exercitos de S. M. Villafanca à
 quince de Noviembre de mil seiscientos
 sesenta, y nueve = Juan de Torres Castella-
 nos =

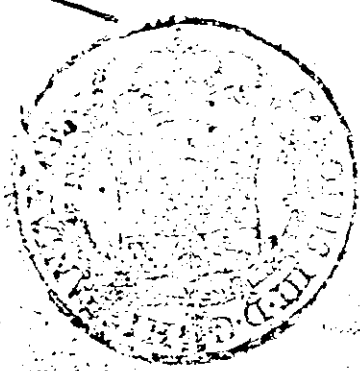
DOCUMENTO 11

Licencia que se concedió a Carlos Lemaury para explotar dos minas -una de hierro y otra de carbón-, con fecha 12 de enero de 1.766, junto con la solicitud que su esposa, Juana de Lamurere, hizo para que se le expidiese copia de la misma.

G. 2-241

(1^o parte)

8 de Junho 1770



SELLO CUARTO, V. L. DE
SE MARAVEDIS, AÑO DE
MIL SEISCIENTOS Y SE-
TENTA, +

*D^a Juana de la Muxere, y Lemaux, mug^r. l^{ma}. de D. Carlos
Lemaux, Ten^{te}. Coronel del R. Cuerpo de Ingenieros, ausente, ante
Vno. Com^o mas le haia eno^{ra}. y alorio Combenpa, digo. Jueza su R.
Mag^d. que Dios que) se oprimio en fancea de homi marido. como Leda
la. Confcha. en el Pado adore de honero de la no. par. de mill
L^{ra}. de setenta y seis, para de las ofecag, de la que hago enuiccion
para que un en. de los de sum. de esta villa. me de una copia. auten
tica de dilis. as u continuacion practica^{da}, signada. y firmada, en
publica. f^omanera q. haga fe en juicio. y fuerad el; pag
asi Combene amora, y de la udo mi marido: a Vno. pido y supp.
~~se me mandan, que, de la udo R. Redula, y dilis. some, la copia~~
quelles pedida, y echo. mandax se me de vuelta, como tanu. el q.
este. escripto, y el p^ouicio. que se le ponga se me entregue en su natural
que todo esto es asi de la. pido y supp.*

*Juana de la Muxere y
Lemaux*

Apresente escrito de ella de. a. para. una
Copia. autentica, en la conformidad que lapide: y echo
sele de vuelta. Como tambien sele en que, superm.
y es prohibido original; para los efectos que le

Comencan. a. en. D. Senor. D. Bernardo Lopez

Carbaxal J. en. Correo. de esta Villade Rem.
bible y su jurisdiccion. en ella por antea

Escuano a. en. dias de. de. de. Diciembre
de mill setecientos. y. sesenta años =

Bernardo Lopez
de Villalobos

Ante mi

Juan Melcon

En execucion y Cumplim. de lo mandado, en el p. de
de. Juan Melcon. Escuano de Num.
y Ayuntamiento de esta Villade Bombibre. y su

Jurisdiccion. Termino y do. que de la R.edula
y diligencias. a. en. en. o. a. a. a. a.



Ciento y treinta y seis maravedis.

SELLO SEGUNDO, CIENTO
Y TREINTA Y SEIS MARA-
VEDIS, AÑO DE MIL SETE-
CIENTOS Y SETENTA.

de Lemaur. muger lexicimada D. Carlos Lema

un Teniente Coronel del R. Cuerpo de Ingenieros.

Resalta lo siguiente = El R. E. D. Por quanto D. Carlos

Lemaur Teniente Coronel del Cuerpo de Ingenieros

hizo presente en mi junta de general de Comercio

Moneda, y Minas haver descubierto dos Minas la una de

fierro y inmediata al Marañon Reyno de Leon, y la otra

de Carbon de Piedra entre Bombaxe, y Arroya. en las

Tercanias de la de fierro; y queriendo ambos descubrirlos

utilissimos ala R. Haz. y al Comum, por que podria

obitarse la grande y introduccion de Texas q. se haz

en España de Suecia. y otros Países del Norte, y la

escasez de Leno que experimentan los Pueblos de aquel

distrito, y otros de Castilla mediante ser Carbon nada

conduccional ala Salud de mucha duracion. y muy pen-
rante, Suplico se concediese liz. para beneficiar las R.

...

El Inmortalidad que gozan las demas Minas del Reyno,
 y especialm^{te} la que goza la Copra de en un m^o.
 y para entender esta gran noticia. en mi cargo ge-
 ral de Comercio, y Moneda, aqui en particularmente
 esta en cargo el Conocimiento el Conocimiento de los
 negocios de Minas, y otros de estos mis Reynos, por
 N. Decretos de diez de Abril de mill setecientos. En un m^o.
 para el Fiscal. lo que se oyo de en el asunto. He te-
 nido a bien expedir la presenteedula por la qual con
 celo de licencia, y facultad a D. Carlos Lema para que
 pueda beneficiar, y labrar por su cuenta, y riesgo
 de los señores. o propietarios las Minas de Hierro, y Carbon de Pe-
 dra. que ha descubierto en las cercanias del Montañal
 Reyno de Leon, y entre Bombón y Astorga, pagando
 a los dueños de las vicinas su importe, o el del Arrenda-
 miento a su satisfacción sin que por favor de beneficio,
 y exacción de la Real cedula de las sales, y azere, ni con-
 tribuir, Condones. alg. ann. N. hacienda; Pero si pagara
 los de Alcavalas, y Cienos en las ventas de Hierro
 y Carbon que introduzcan. Concedido de que en caso de
 descubrir otros Metales haia eda. J. L. Val.

Rey sin esta circunstancia no los ha de poder bene-
 ficar. En consecuencia de lo que prescribe la ley
 de armas de las Indias, y inserta en la Nueva Reco-
 pilacion, y en especial, la de el numero 49. Comedo
 al D. Carlos Lemaur licencia para que pueda llevar,
 y se apruebe, en los Señores Condes de la Uade
 ra. Lena, Turte, y Tamos, lo que por el pie, para
 la seguridad, y Beneficio de las referidas Indias
 de Metal de fierro, sin pagar coste alguno en lo
 Comum, y Bolero, por que siendo de Particular es
 de usar para subalo. a justa tasacion de Peritos.
 Observando tambien en esta particular lo que halla
 resuelto por la R. Orden de Marina. Comedo/
 tambien a D. Carlos Lemaur que los Dependientes
 de las referidas Indias puedan llevar Armas
 de fuego.

Franco de los Caudales. Franos y biberes mez.
 al consumo de los fabricantes, y trauidadores
 sin que conningun pretexto se detengan pagando
 de los deudos derechos, y lleuando los dichos Des-
 pachos, y la prohibicion absoluta de que los
 Arrieros que traouaren en las espaldas
 de las Comarcas formales puedan hixse
 sin cumplirlos, o exsoluados para otros
 establecim^{tos}. ni que tampoco se permitan
 y qual clase en quatro leguas al contorno
 Por tanto mando al Consejo, o Alcaide mayor
 de Remibre, y Arrieros qualquiera
 Ministros, Juces, Justicias, y personas dees-
 tos mis Reynos, y Senorios, a quienes esta
 edula se presentare. la lean, guarden, y cum-

y propios, dando las providencias que con
 arreglo, a ella correspondan, y se pidan por parte,
 de D. Carlos Lemaur su Apoderado, o de otro
 que asy es mi voluntad, y que de esta Real Cedula se
 tome razon, en las Comandancias Reales de
 Palencia, y distribucion de mi R. Hacienda, en
 el termino de dos meses de su fecha, y no ha cien
 solo quede nula: En la Comandancia de Rentas
 R. del Reyno de Leon, y en las demas partes
 que convenga. Fecha en el Pardo a doce de Enero
 de mill setecientos setenta y seis = Yo D. N.
 R. C. = Por mandado del Rey mo. Senor.
 Luis de Alvarado = Para que D. Carlos Lemaur
 pueda ventear una cantidad de fierro, y otra
 de Carbon de piedra, que ha descubierto en la

y conserado dixo: das bedere con el xre p^o e^o. y
 benexacion quedeue. vero. y p^ouso. Sobre su Cauera
 Como Carta de su REX. y Senor natural. y en
 su consecuencia, mandauy mado. dar: Justicia
 Ordinaria, y Pedaneas del Distrito. y ^{on} de esta
 Intendencia General. la otreiben guarden,
 Cumplan. y executen. en todo, y por todo. sin
 Contrabien, en manera alguna. Pase ala Conta
 doria de Rentas Reales de este Reyno. para
 tomar razon de ella: esto respondio. firmo,
 y fime. en fe de ello = El conde de Penagean =
 Anuery: Bizenat Castanon = Tomose Razon
 de la Reduda que auercede en la Contaduria
 principal de la ^{or} Intendencia de este Reyno. y
 Principado de Asturias de mi Cargo. Leon siete

DOCUMENTO 12

Informe elaborado por el ingeniero Fernando de Gaver, de fecha 8 de julio de 1.799.

EN S.
1770

En obediencia a la R. Oñ de 31 de Ma-
yo q. me traslado U. E. en 4 de Junio
prev.º pasado conseq.º a la del S.º Minis-
tro de la Gr.ª de 2 del mismo, y a la
q.º recibí del S.º Ministro de Hac.ª rela-
tiva al Reconocim.º que debía practi-
car de resultar del hundim.º ocurrido
en la Presa del Canal de Guadalupe,
basé a enterarme muy particularm.º,
y con esta fha doy a S.º Ministro
de Hac.ª el siguiente informe.

„ Conseq.º a la R. Oñ q.º se sirvió
U. E. comunicarme con fha de 3 de
Junio prev.º pasado, habiendome remi-
tido el 25 del mismo la Direc.º del Ban-
co Nacional de S.º Carlos los Platos de
las obras del Canal de Guadalupe que
tenia pedidos para enterarme de ellos,
pasé el día 2 de este mes a reconocerlas
particularm.º p.º informar de su con-
sistencia y seguridad, segun es la vo-
luntad de S.º M. en cuyo cumplim.º
debo decir, que de las obras que se



obierban en la dist^a que media desde el Garco, sitio donde se ejecuta la Presa que ha de contener las aguas de Guadarrama, y principia el Canal, hasta el Lugar de las Rasas, junto al qual termino lo q^e se halla abierto; las unas estan concluidas, otras imperfectas, ôtras indicadas, y otras emprendidas; trataré de ellas por este mismo orden en la forma siguientes.

1.^o Las obras concluidas son el Aqueducto que en general estan executados al parecer con solidez y firmeza; son todos ellos en su interior de silleria a picón grueso, y los muros que a su entrada y salida sostienen las tierras de los Diques y margenes del Canal son de mamposteria ordinaria trabajada con mezcla de Cal, y arena fino

cobijas ó losas de coronación
para su resguardo; hubiera
sido bueno que por la parte
superior se les hubiese dado una
poca mas de extension á algu-
nos de dños agueductos, y á
su alar p.^a recibir las aguas
á mayor distancia de los diques;
supongo calculada la cantidad
de agua que ha de pasar por
ellos en las grandes lluvias
segun la superficie de los
terrenos que vierten á las re-
gatas y arroyos sobre que estan
colocados, y que con este respecto
se les ha dado la capacidad su-
ficiente, cuyo examen no pue-
de hacerse ahora por que los
datos precisos pendien de la
obserb^{on} y experiencia de



repetidas, y medidas tomadas
en tiempo oportuno: Me han
informado los Maestros que
han tenido a cargo la exe-
cucion de estas obras que los
Sillares que sirven de Cobijas
a los agueductos tienen todas
sus juntas embetunadas y
sobre ellos se ha extendido una
tonda de buena grèda de tres a
quatro pies de alto; siendo así
puede esperarse que no se
experimente por ellos filtra-
cion de las aguas q^e fluyran
por el Canal, lo que mas bien
se podrá recelar por los mar-
genes en donde estos se unen
con los muros del agueducto;
No veo tomada ninguna
precaucion para contener

las arenas y piedras que en
aquella especie de terreno es
coniguiente arrastran las aguas
en bastante cantidad hacia
los conductos, expuestos muchas
a cegarse con facilidad; tai
vez se habria reservado esta
operacion para el tiempo de
dar la ultima mano al todo
de la obra.

La Escabacion del Canal
desde el Sarco a las Pajas, e.
tambien esta concluida, lo
considero arreglada a los de-
niveles que se relacionan en el
trazo de obra, pero nada puede
decirse de la firmeza y legi-
ridad de su fondo mientras
las aguas q.^e se echen en el
no lo acrediten, pues a un que



en largas distancias por la
naturalera del terreno se
puede afirmar la permanen-
cia del agua sobre él, en
muchas otras por la misma
razon hay fundados motivos
de dudarla, de todo modo
se necesita limpiar y desem-
barazar el Canal de canti-
dad de tierras que han arras-
trado las lluvias sobre el fondo
arroyando en margenes.

2.º. En la clase de obras
imperfectas considero los di-
ques que acompañan a el
canal por uno y otro lado en
todo su largo: Los margenes
y declivios interiores y exter^{res}
que las aguas de lluvia han
robado y roto enteramente

en muchos pasajes especial-
mente por el lado inferior q.
corresponde a las Cañidas del
terreno; y finalmente los
Camminos de la Sirga, todo
lo qual necesita rehacerse
y perfeccionarse; pues si las
solas llubias han echo estrago
tan considerable atravesando
y rompiendo con facilidad los
Diques colaterales del Canal
para seguir su curso natu-
ral por los barrancos antes q.
buscar su salida por el mismo
Canal, se infiere la poca con-
fianza que se puede tener en
los expresados Diques para con-
tener las aguas que han de
fluir por el, a menos que no
se aplique el mas. cuidado



en Consolidar y precaber sus
partes de viles por los medios
que tiene acreditados la expe-
riencia, y prefiere el Aute.

Son en mi sentir tambien
imperfectos los declivios con q.
han quedado los Cortes de la
Montaña ò Cerro-pelado por
donde pasa el Canal encaja-
do, a los que debio darseles
mayor base, pues los derrumbes
que probablen^{te} ocasionarian
en ellos el tiempo y las lluvias
es natural que cieguen y
cubran el Canal.

3º. Se halla indicado el
Contrapiso por la parte super^{or}.
para recoger y apartar del
Canal las aguas vertientes
de los terrapeny y conducir las

a los agueductos, y sea por que
se ha arrendado o por que nunca
fue mas capaz, en el dia es
insuficiente para hoy nes.

4^a. La unica obra empre-
dida, la principal y de mayor
momento es la Gran Presa
que se construye en el Sitio nom-
brado el Gasco, para contener
y elevar las aguas del Gua-
darrama hasta 330 pies de
altura, represandolas en una
distancia de seis mil varas a
conta diferencia. En quanto a
esta Presa y el arrendamiento
ocurrido en ella, me presiene
V. E. de orden de S. M., que
con toda la individualidad q.
exige la importancia de
quanto informo lo que es



me ofresca acerca de la causa
de otro hundimiento, sobre su
seguridad, y el costo que podría
tener la reedificación de lo hui-
dido, á cuyos tres particulares
satisfago diciendo que segun
mis costos alcances y expe-
riencia, la ruina q.^{ta} se ha ex-
perimentado en esta obra, no
ha sido un hundimiento, si-
no un desprendimiento de un
trazo del muro de sostenim.^{to}

que corresponde a la parte infe-
rior de la corriente del Rio,
que empieza á unas 6 varas
sobre el entrar del arco, y
forma una brecha de 35 á
40 var. de largo, 50 de alto,
y 6. á 7 var. de grueso medio,
á cuyo lado se advierten

Obras dos porciones del mismo
muro quebradas, y amena-
zando ruina en la distancia
de obras 20, a 25 varas mas; que
todo ello lo suaga consecuencia
forzosa de su mala construc^{on}
y efecto natural de su propio
peso: Que su seguridad es nin-
guna: Que por consecuencia
la reedificac^{on} de lo caido es
inutil, y que el costo para
reparar el daño debe graduarse
se por lo que sea preciso para
construir la pieza de nuevo
con la solidez y firmeza, y las
precauciones que requiere una
empresa tan atrevida: Para
no incurrir en la nota de
poco reflexivo por este dicta-
men tan sencillo debo exponer

las razones en que lo fundo
y son las siguientes -

El metodo que se ha se-
guido en la Creccion de esta
Presa se reduce a haber cimen-
tado sobre Piedra dos Muros
uno por la parte que se opone
a corriente del Rio, y otro
por la parte inferior, como se
a el primero por declivio el
tercio de la altura, y al segun-
do el sexto; sin paramento
y muros son de un tipo
ordinaria con mezcla de Cal
en la qual por los barages q.
ha descubierto la ruina no se
nota la mejor trabazon: Des
uno a otro de estos muros se
han construido para encade-
narlos unas paredes de dos

varas de grueso, tambien se
la misma mamposteria, dis-
tantes entre si 30 pies; los in-
termedios ó calones que resul-
tan se han mazonado con mam-
posteria de piedra y barro cre-
yendo que de este conjunto re-
sultaria un sólido total unido
y bien trabado en todas sus par-
tes, capaz no solo de impedir
las filtraciones, sino de resistir
al enorme peso del agua que
ha de contener, y tambien al
suyo propio, bajo este concep-
to y con la mira de minorar
el gran costo de esta fabrica
no dieron sus Directores á los
dos Muros exteriores toda la
base que era necesaria para
que sobre ella cargase ente-
ramente el sólido total que
los compone, pues luego se

haber enrasado la obra a la altura de las dovelas de la boveda por donde se ha dejado paso libre al Rio interin no se concluya la Presa, se contentaron con dar a los Abbedichos muros exteriores 45 pies de Vase elevandolos con el declivio que habian determinado a cada uno, hasta quedar con el grueso de 10 pies, repitiendo igual oper^{on} en todo el, con la idea de continuar asi hasta la entera conclusion, de lo qual resulta que el muro de la parte inferior subiendo con el Sexto de declivio ha quedado subdividido en diversos Prismas trapecios, unos sobre otros de 30 pies de altura, 15 pies en la Vase inferior

forzosa consecuencia de este
el desprendimiento acaheido.
Reputo por ninguna su se-
guridad por que si habiendose
Elevado solo a los dos tercios
a costa de diferencia, se han visto
estos efectos, quales son los q.
se podrian esperar si por
fortuna llegase la Presa a
toda su altura sin experi-
mentar nuevos y mayores
descalabros; a demas de esto
quien asegura que ablandan-
dose las mezclas con el agua
reprehada, no llegara a intro-
ducirse por las juntas de la
mamposteria a los infinitos
vacios que dejan los mazi-
sos de piedra y barro, y ha-
llando en todo lo demas
la poca firmeza trabaron

que queda referida en la fa-
brica no arxastre con toda
ella ocasionando daños y
perjuicio incalculables: yo por
lo menos no saldría garante
de que dexa de suceder así; y
esta es tambien la razon por
que juzgo inutil malgastar
mas caudales en la reparacion
de lo arruinado, y hallo por
mi. Baño y menos dispen-
dioso cerrando los ojos y olvi-
vando lo gastado, supuestas las
utilidades de la Empresa, pro-
ceder a nueva fabrica con la
Solidez y firmeza que se re-
quiere, y el fino ^{to} conocim.
que corresponde p^a no aventu-
rarla a contingencias.

Un asunto de tanto peso
e importancia al Seno de
S.M. y bien de su Varalloy

y lo pies en el plano super^{or},
de modo que el primero de
esos cuerpos descansa en fin-
me con toda su base sobre un
solido de mamposteria de
su misma naturaleza; El
segundo que se retira hacia
dentro y pies, solo apoya lo
pies sobre el primero y lo
demas sobre el mazo de
piedra y barro, y como por
razon de su figura el centro
de gravedad en que renne su
peso carga fuera de la perpen-
dicular que interiormente
forma el mazo de mampost.
de piedra y col que tiene de
bajo, la mayor precion lo
sufre el relleno de piedra y
barro que jamas llega a
unirse ni puede formar un

Cuerpo capaz de resistir á los
esfuerzos de grandes pesos;
de aquí es que habiéndose
sobrecargado uno á otros otros
solidos formados con sus en-
tradas un plano inclinado
por la parte interior, y gra-
vitando cada vez mas sobre
la pedra y barro, llegaron
hasta cierta altura en que
no pudiendo ya con el peso
por faltarle competente
apoyo en el pie, se corrió por
el toda su maza como era
natural y coniguiente; esto
mismo creo que sucedera
ótras tantas veces quantas
se repita en los propios ter-
minos igual operacion, y es
la razon por que atribuyo
a defecto de construcción, y

Exigen de mi obligacion toda
la ingenua claridad con que
Expongo mi senti segun con-
prendo, tal vez seran vnas
mis temores, peao de todo
modo quando no sirva de otra
cosa mi parecer que de dar
margen a que se examine
todo por sujetos inteligentes,
y se proceda en consecuencia
a lo mas acertado y conven^{te};
crehere haver servido bien
a S. M. que es todo mi deseo.

Lo que traslado a V. C.
para su conocimiento co-
mo corresponde a mi obli-
gacion, y afin que pueda
informar al S.^{or} Ministro
de la Guerra del resultado
de mi comision, y se
habeale dado cumplimiento.

Dio S

guarde a V. E. mucho
año. Madrid 8 de Julio
de 1799.

Ex. mo or
Ex. S.

Fernando de Caceres
B

Ex. mo or
Ex. S. D. Def. de Xantia.

DOCUMENTO 13

Título II, Tratado VIII, del Tomo IV, de las Reales Ordenanzas Militares de Carlos III, sobre los "Casos, y delitos en que no vale el Fuero Militar".

en los casos criminales executivos in fraganti, deberán declarar, aunque no se haya pasado el aviso à sus Gefes naturales; y reciprocamente se observará lo mismo por los dependientes de la Jurisdiccion, Ordinaria, siempre que la Militar los necesite para declarar, con la diferencia de casos, que este Artículo previene.

TITULO II.

CASOS, Y DELITOS EN QUE NO vale el Fuero Militar.

ARTICULO PRIMERO.

EL Individuo dependiente de la Jurisdiccion Militar, (de qualquiera especie, ò calidad que sea) que incurriere en los delitos de resistencia formal à la Justicia, ò desafio probado, en el modo que prescribe la pragmática expedida en 16. de Enero de 1716. inserta al fin de este Tratado, perderá el Fuero de que goza, y quedará (por la calidad de semejante exceso) sujeto al conocimiento de la Justicia

cia Ordinaria del territorio en que le cometa, con inhibicion absoluta de la Jurisdiccion Militar, de que naturalmente dependa.

2 Tampoco ha de gozar del Fuero Militar el que extragere, ò ayudáre à extraer de mis Reynos moneda, ò pasta de oro, ò plata, ò introduxere en ellos moneda de vellon: el que fabricáre, ò ayudáre à fabricar, ò expender moneda falsa contra las Leyes, Pragmaticas, y Cedula expedidas en este asunto: El que usáre de Armas cortas de fuego, ò blancas de las prohibidas por Reales Pragmaticas, como se verifique la aprehension Real en la persona; no entendiendose prohibida la Bayoneta sola, descubierta en el Soldado de Infanteria, ni las de fuego en los casos que es permitido traerlas à los Militares, ni el de las otras Armas cortas, aunque vayan disfrazados, siendo en busca de Desertores, ò otro fin de mi servicio, y con Despachos para ellb, que señalen tiempo limitado.

3 Igualmente quedará despojado del Fuero Militar el que cometiere delito de robo, ò anancebamiento dentro de la

Cor-

Corre ; y el que delinquiere en qualquiera parte contra la Administracion, y Recaudacion de mis Rentas, siempre que, por diligencias de Ministros de ellas se verifique la aprehension Real de los fraudes en su persona, casa, ò equipages, con especialidad contra la del Tabaco ; à cuyo favor quiero que subsistan en su fuerza las Ordenes anteriormente expedidas ; pero para procederse contra el Militar, en cuya casa, ò equipage se halle el fraude, ha de justificarse, que intervino su diligencia, ò consentimiento en ocultarle.

4 Sobre particiones de herencia, si no fuere de persona que gozaba del Fuero Militar, en cuyo caso toca al Fuero de Guerra el Inventario, segun Real Decreto de 25. de Marzo de 1752. conocimiento de Pleytos sobre bienes raíces, sucesion de Mayorazgos, acciones Reales, Hypothecas, y Personales, que provengan de trato, y negocio, y sobre officio, y encargo público, en que voluntariamente se huviere mezclado el Militar, no gozará del Fuero de su clase : ni tampoco le valdrá en los delitos capitales, que huviere cometido antes de entrar
à

à mi servicio: pues es mi voluntad, que en este caso, sin suscitarse competencia por la Jurisdiccion Militar con la Ordinaria, conozca ésta de semejantes Causas ; y se le entreguen los comprendidos en ellas, quando los reclamáre, para que los juzgue, y sentencie como corresponda.

5 Si las Justicias prendieren algun Individuo dependiente de la Jurisdiccion Militar del Exercito, que en su territorio haya cometido delito de los no exceptuados en los Articulos precedentes, ò otros, que se declararán en esta Ordenanza, deberán entregar el Reo à su respectivo Gefé, remitiendo, ò dándole aviso, para que le envíe à buscar ; y quando esto no pueda practicarse prontamente, substanciarán la Causa las Justicias que le aprehendieren, hasta ponerla en estado de Sentencia, lo que deberán executar en el termino de quarenta y ocho horas, siendo leve ; y siendo grave en el de ocho dias naturales, por lo que mira à las de Oficiales Militares, y remitirán el Proceso al Comandante Militar de aquel distrito, para que determine la Causa ; y lo mismo en las de los Soldados, que van
de

de transito por el País , solos con Pasa-
porte , ò sin él , y que robaren , ò ul-
trajaren , en cuyo caso podrán las Justi-
cias Ordinarias del territorio procesarlos,
remitiendo los Autos en el termino ex-
presado al Capitan General de aquel dis-
trito , para que dé la sentencia.

TITULO III.

*CASOS, Y DELITOS EN QUE LA
Jurisdiccion Militar conoce de Reos
independientes de ella.*

ARTICULO PRIMERO.

TODA persona de qualquiera especie,
sexo , ò calidad que sea , que contribu-
yere à la desercion de Tropa de mi Exer-
cito , aconsejando , ò favoreciendo este
delito , bien sea ocultando à el Desertor,
comprandole su Ropa , ò Armamento , ò
dandole otra de disfraz , deberá ser juzga-
da por la Jurisdiccion Militar de que de-
penda el Desertor favorecido ; y siempre
que

que ésta reclame à los Reos de semejante
crimen , estará obligada à entregarlos la
Justicia natural de que dependan.

2 La inhibicion , de que trata el Ar-
ticulo antecedente : declaro , que no solo
debe entenderse con la Jurisdiccion Or-
dinaria , sino con la Militar de qualquier
otro Regimiento , ò Cuerpo del Exercito,
de la Armada , ò de Tropas ligeras , ò
Milicias ; pues es mi voluntad , que el
Cuerpo de que fuese el Desertor , à quien
se le huviere ocultado , comprado su Ro-
pa , ò Armamento , ò dado otra de dis-
fraz , tenga derecho de reclamar à los
Reos auxiliares de su fuga , aunque sir-
van en otro Regimiento , ò Cuerpo del
Exercito , Marina , Tropas ligeras , ò Mi-
licias ; y que reciprocamente se entreguen
de unos à otros Cuerpos los Reos recla-
mados por este delito , à fin de que se
les juzgue por el Consejo de Guerra del
que le reclama , imponiendoles la pena
que en el Titulo de ellas se previene.

3 Los Cuerpos del Exercito , que
aprehendieren Reos dependientes de otros
Regimientos de él , ò de la Marina , Tro-
pas ligeras , ò Milicias por delito que no
sea

SECRETARIA

DOCUMENTO 14

Carta del Intendente, Marqués de Piedrabuena, de fecha 14 de febrero de 1.770, dirigida a Miguel de Muzquiz.

M. S.^{ox}

Muy S. mio: en consecuencia de la orden de S. M. que me comunicó V. V. en 20 de Enero proximo pasado para el conocimiento de la causa contra d.ⁿ Carlos Lemaux, en razon de las Excepciones, que ha constituido de su cuenta con perjuicio del nuevo Camino cerca de Bemibre, y el Marzanal del Puerto, instruido con el Asesor de los Papeles que en ella se sirvió V. V. acompañame, di auto en los 7 del corriente nombrando por Promotor Fiscal al Licenciado d.ⁿ Joaquin Garcia Abogado de los de mayor nota de esta Audiencia, quien, habiendo — acetado, y hecho el juramento de cumplir con el encargo, presentó el dia 12 del mismo su pedimento, en que representó, que para proceder legalmente necesitaba con precision dos previas providencias, la primera que el Comandante Intero de las Armas Conde de Croix, remitiese los papeles, que obraban en su poder, y diese las noticias conducentes, uno, y otro en conformidad de lo que contiene su informe: y la segunda que se librase despacho para hacer saber á d.ⁿ Carlos Lemaux se presentase en esta Ciudad

dentro de un termino competente.

A este pedimento di auto pora que se pascase el oficio correspondiente al Conde de Caxia, á fin que ministrase los documentos, y noticias que se pidiere acompañandole Testimonio con inserción de la R.^l orden, de la instancia Fiscal, y del auto proveído á ella, como asi lo executé el 13 del corriente en la forma que comprende la copia adjunta, quien bolvió el sobrescrito, sin haber respondido hasta ahora, que se llega ya el tiempo de partir el Conde.

En el mismo auto previene igualmente se librase despacho para citar á d.ⁿ Carlos Lemaux, á fin que parezca á oír su acusación, y dar los descargos que tubiere: pero como no sé su paradero, ni principalmente si es del R.^l agrado que se presente en esta Ciudad, diyo á V. V. el despacho para que se sirva dar en su ejecución la orden que tubiere por mas conveniente, en el que hallará V. V. la copia del pedimento Fiscal, y de mi auto, y quedará V. V. enterado de todo el hecho, y de lo adelantado hasta aquí en la dependencia.

Y mediante que en este negocio es indispensable algun reconocimiento, ó mas; que para executar los no me parece proporcionado se nombre algú Maestro de Obras, una vez que en los anteriores han intervenido Ingenieros de graduación, y que de esperar á exponer á V. V. esta circunstancia en el tiempo preciso de practicarse se perderá mucho, lo represento con anticipación á V. V. para

que se sirva destinar á este fin el sugeto de ciencia,
conciencia, y honor que fuere del agrado de V. Y. y ven-
ga con las instrucciones necesarias, además de las
que aqui se le deben dar por los Autores, pues asi se
precaban sospechas, y recursos de parte á parte, me-
diante la elección, y orden de V. Y.

Nro. S. g. á V. Y. m. s. a. s. como deseo. Comuna
14 de Febrero de 1770.

aymo tenor

Al m. s. a. s.

Qu m. s. a. s. at - Serwon

el m. s. a. s. a. s.

DOCUMENTO 15

"Dictamen", de fecha 10 de agosto de 1.771.

10 de Mayo 1771

Copia
Dictamen.

Señor.

En conformidad de lo que U. M. se ha servido mandarme, con fecha de V. de Noviembre del año proximo pasado, se ha procedido à la averiguacion de los excesos, y conducta, que se suponian al Ingeniero en Segundo D.ⁿ Carlos Lemaux, en la direccion de las Obras de el nuevo Camino General de este Reyno, formalizando la causa, con arreglo à lo igualmente prevenido en 20. de Enero del mismo año à este Intendente Marques de Piedrabuena, y remitiendola, con mi Dictamen, como lo executo, despues de substanciada por mano de Vuestro Secretario de Estado, y del Despacho universal de Hacienda; segun se contiene en la ultima Real Resolucion.

En su obediencia, debo exponer à U. M., que despues de haberse examinado las Copias de los Documentos de la 1.^a Pieza, que el Conde de Croix Comandante accidental en este Reyno, dirigió por la via reservada de Guerra, separandose de la primera, y se me remitiéron à este fin, se han solicitado los Originales, en la Secretaria de esta Capitanía General, con los mas que se enunciaban: en la Contaduría públ. las Copias de las Relaciones de las Obras hechas en las partes de Camino comprendidas entre los Puertos de Piedrafita del Zebro y el Manzanal

//
con los ynfirimos, que, sobre diversa justificacion se halla
evacuax; y en la Comandancia de esta Comiera. los Planos
de aquellas partes, y mas Documentos relativos à la sus-
ta materia, haciendo presentax à dicho Ingeniero los mas,
que decia en su declaracion existian en su poder.

Con presencia de todos, no solo se hallan desva-
necidos en sumario los cargos, que se le han ymutado,
como confiesa el Fiscal en su alegacion, si no que en
tiempo de d.ⁿ Carlos Lemaux, se ha seguido, segun ob-
serva la Contaduria un orden claxo, y conciso, cumpli-
damente arreglado à la Real Instruccion de 2. de Di-
ciembre de 1761.; y particularmente à el Art.^o 32., que
ha producido una singular economia en un todo desconoci-
da, despues de su separacion: en cuya conseqüencia, y aten-
diendo à la falta de expresion, y formalidad en las Rela-
ciones, la misma Contaduria en su ynforme amenaza
poner en resulta gran parte de los gastos hechos en el
año de 1769. contra aquellos, que yntervinieron en la
distribucion de los fondos.

Parece singular, como advierte el Fiscal, que
este Ingeniero, que se esmexó en poner tanto orden, lo
hiciese con fines de ynteresarse, por ser regla en aquellos,
que tienen semejante inclinacion solicitar la obscuridad.

y así los ynfames de la Contaduría, los Documentos presentados en la causa, y las Declaraciones de los Sobrestantes de Intervencion, y Construcción, justifican, que dicho Ingeniero, no solo siguió con exactitud sus primeras Reglas, y formalidades referidas, si no que añadió otras, para obviar el menor extravío, aun en los ynteresses de los Destacistas, y de este modo ataxa mas, y mas su confianza.

No era necesaria otra prueba, para ponerle á cubierto de toda sospecha de mala versacion, ó extravío de caudales, y escusar la averiguacion de los fondos, con que construyó las dos Oterreñas, que se han tomado por pretexto, para capitularle en este particular: pero sin embargo se ha evacuado como se prevenia, y se justificó plenamente en sumario, ya por Documentos, y ya por testigos habersele suministrado á este fin por D.^o Augustin Alvarez de la Iglesia su compañero en el establecimiento, y por D.^o Miguel Valls, 2430301. reales y 23. mrs., que con su yndustria, y algun dinero, que podrá tener, pudo muy bien haberlo perfeccionado, segun reconoce tambien el Fiscal

Los cargos, que se le han puesto por el
Ingeniero en este ...

pretendidas ymperfecciones de las Obras, respecto a los
Derumbaderos de las Fierzas, sobre el Plano de el Cami-
no, quedan desvanecidos, por sola la consideracion, de que,
sin embargo de las precauciones, conque pretendia evi-
tarlos este Ingeniero, los ha experimentado mayores
en la parte de Camino executada bajo de su Direccion;
pues el gasto hecho en estos ultimos a proporcion del
gasto principal, fue casi tres vezes tanto, que el de los
primeros. Y los defectos de las Alcantarillas en el de
Piedrafita se hallan reducidos a tres. Las caidas de
un lado en la de Penacervera, (que es la 16) cuya re-
paracion se podia hacer, con poco gasto, segun expresa
el Ingeniero ordinario D.ⁿ Mariano Leopant, que
las reconoció de orden del mismo D.ⁿ Balthasar, y a
la reedificacion de otras tres, no por arruinadas, si
por pequeñas, cuya primera construccion de todas
ellas ha hecho un gasto solo de 19600. reales, como
lo reconoce el Fiscal: Y asi no procedió con el corres-
pondiente celo en habex arruinado la primera con
toda la parte correspondiente de el Camino, para volver-
la a hacer toda de nuevo, sin embargo de lo que le
expuso el D.ⁿ Mariano, expendiendo sin necesidad

Finalmente la ynsubordinacion, y espíritu de yndependencia no se justifica por hecho alguno, que la califique, ni se descubre en ninguna de las operaciones de el mismo D.^o Carlos; antes bien se reconoce una perfecta exactitud, y orden en las noticias, y avisos, que hà dado de ellas regularmente à los Capitanes Generales, al Conde de Croix, y al mismo D.^o Balthasar, y no se hà seguido, despues de su separacion; por lo mismo, que se omitiò en las Relaciones de las Obras los numeross, que relativamente à los Planos señalaban los parages, donde cada una se executaba. Y si el Ingeniero General atribuye la yndependencia, de que nota al D.^o Carlos, por haberse separado de estar à sus ordenes, no debe este responder de haberse asi dispuesto por la Superioridad.

En cuya consideracion, y à lo mas que resulta de autos, es mi dictamen, que conforme à justicia, declarando al D.^o Carlos Lemana por Oficial de honor, que hà desempeñado, con celo, y con ynteligencia la comision, que V. M. le hà confiado, se le absuelva libremente, y sin costa alguna de los Capítulos calumniosos contra el propuestos, reintegrandole en el empleo de en la misma Comision de el Camarero en

el modo, que V. M. se dignó concederle, en virtud de
orden de 27. de Junio de 1766., con sus sueldos, emolimen-
tos, y la satisfaccion correspondiente a su desagravio. Y
aunque a las diferencias, que han promovido esta cau-
sa dió motivo el Comisario D.ⁿ Juan de Foxes, saliendo
por autores de dichos Capítulos el Conde de Croix, los
Ingenieros D.ⁿ Baltasar Ricand, D.ⁿ Pedro Tardín, y D.ⁿ
Manuel Fravesi, en que no dejó de haber yntervenido
el Secretario de esta Capitanía General D.ⁿ Luis Roel, por
haber trasumptado, y certificado algunos Documentos de
la pieza 1.^a, sin los yncidentes, que desvanecian los cargos,
que aquellos manifestaban; y aunque por lo mismo parecen
todos comprendidos en la disposicion del Art.^o 10. Tit. 17. Tra-
tado 2. de Vuesttras Reales Ordenanzas, y mas penas estable-
cidas por Leyes de estos Reynos, sin embargo la causa no se
halla en este estado; pues no se les ha oydo, ni aquella se ha
substanciado con los sobredichos, por defecto de Comision; Y
asi V. M. se sirviera resolver en el asunto lo que fuere
de su Real Agrado. Comaña 10. de Agosto de 1771. = El
Marq^z de Casa Tremañes = Joseph de Silesa //