

CARLOS LEMAUR: INGENIERO MILITAR, ARQUITECTO E IMPULSOR DEL DESARROLLO ECONÓMICO DE GALICIA EN EL SIGLO XVIII

María Soledad PITA GONZÁLEZ

Resumen

En el presente artículo se trata la figura y la obra de Carlos Lemaury, ingeniero militar de origen francés que vino a España a mediados del siglo XVIII, por recomendación del embajador de España en París, y por iniciativa del marqués de la Ensenada, para participar en la política de fomento de la monarquía borbónica. Lemaury se va a convertir en un especialista en obras públicas, proyectando algunas de las más importantes del momento, como el canal de Castilla, o el de Guadarrama. Una parte importante de sus trabajos los llevó a cabo en Galicia, donde fue nombrado director del camino general de este reino. Para esta región elaboró uno de los planes de intervención territorial y reforma económica más interesantes del momento, que fue el llamado plan Lemaury para la desecación de los juncales de la ría de Betanzos, una propuesta que defendió frente a sus numerosos detractores, y que, al final, tuvo que abandonar. Además de éstas, realizó otras intervenciones en Galicia, a las que también se aludirá.

Palabras clave: Ingeniería, arquitectura, reforma económica, siglo XVIII.

Abstract

The present article discusses the figure and work of Carlos Lemaury, military engineer of French origin who came to Spain in the mid-eighteenth century through the Spanish Ambassador in Paris, at the initiative of the Marquis of Ensenada, to participate in the policy of promoting the Bourbon monarchy. Lemaury would become a specialist in public works, projecting some of the most important works of the moment, such as the channels of Castile and Guadarrama. An important part of his works was carried out in Galicia, where he was appointed general director of the main road of the kingdom. For this region he produced one of the most important plans of the time for territorial and economic reform, which was called the Lemaury plan for the draining of rushes of the Betanzos estuary, a proposal he defended against its many detractors, and which he finally had to abandon. Besides these, there were other interventions carried out in Galicia, which are also referred to.

Keywords: Engineering, architecture, economic reform, 18th century.

ESPAÑA EN EL SIGLO XVIII: LA BÚSQUEDA DE LA RIQUEZA Y EL DESARROLLO ECONÓMICO

El siglo XVIII es para España una época de cambios, pero unos cambios que para llegar a ser verdaderamente efectivos, deberán intentar solucionar los problemas heredados o arrastrados de períodos anteriores, y que van a constituir la realidad del país que se va a encontrar la nueva dinastía borbónica.

Cuando Felipe de Anjou se convierte, tras la Guerra de Sucesión, en Felipe V, primer rey español de la Casa de Borbón, se encuentra con un territorio que podría ser calificado de desarticulado o desestructurado, en el que faltaban vías de comunicación adecuadas para vincular las diferentes zonas, existiendo una gran diferencia entre una periferia peninsular más desarrollada, fundamentalmente en la parte del Levante, y una zona centro más atrasada y abandonada, en la que existían enormes despoblados.

En estos momentos se va a plantear una cuestión trascendental, que es la necesidad de potenciar la riqueza del país, y para ello, se debía intentar impulsar la agricultura, la industria y el comercio. Hay una idea clave, puesta de manifiesto por figuras como Bernardo Ward¹, que considera a España un reino con recursos suficientes para posibilitar su propio desarrollo, el problema es que si no se aprovechan las fuentes de riqueza, como había ocurrido hasta el momento, el país no podría mejorar su situación.

Otra de las personalidades relevantes del setecientos, Campomanes, aludía, en 1765, a los grandes males que provocaba la concentración de propiedades por las «manos muertas»². Señalando que esa acumulación obstaculizaba el desarrollo de la agricultura, y hacía posible la existencia de amplias zonas despobladas; extensos territorios que determinados organismos o particulares se empeñaban en utilizar para pasto, cuando podrían generar muchos beneficios si eran transformados en tierras de cultivo.

Por tanto, una de las principales conclusiones a las que llegarán los hombres del momento, es que la tierra es la base de la riqueza, y para lograr el enriquecimiento, era necesario que fuera productiva. Para conseguir esto, era fundamental impulsar y mejorar la agricultura y, en relación a ella, potenciar el desarrollo de la industria y el comercio. Así pues, agricultura, industria y comercio serían los pilares que sustentarían el relanzamiento económico de España en el siglo XVIII.

Lo primero que debía hacerse, para poner en marcha las medidas adecuadas que hicieran efectivo el programa de reforma económica, era conocer en profundidad el territorio y, a continuación, actuar en él. En relación a estos aspectos, van a tener un referente fundamental en la política de intervención y ordenación del es-

¹ Economista irlandés que estuvo al servicio de Fernando VI, fue Secretario de la Junta de Comercio, y elaboró un *Proyecto Económico*, que fue editado por Campomanes en 1779, teniendo una gran influencia en el pensamiento reformista.

² TUÑÓN DE LARA, M. (dir.), *Historia de España. XII. Textos y documentos de Historia Moderna y Contemporánea (siglos XVIII-XX)*, Barcelona, Editorial Labor, 1985.

pacio geográfico, puesta en marcha en Francia, en el siglo XVII, por el ministro Colbert. Éste desarrolló una red de comunicación fluvial y terrestre, inventarió los recursos naturales, estableció medidas para la protección de las manufacturas, suprimió las aduanas interiores³.

Partiendo de este referente, se determinó la importancia de crear una nueva red de transportes, que facilitaría la comunicación y el desplazamiento de mercancías, abaratando así el coste de los productos, y de impulsar una política de repoblación, que buscaría la ocupación y puesta en cultivo de zonas despobladas. Será a partir de 1750, cuando empezarán a aparecer proyectos encaminados a lograr los objetivos indicados. En relación a esto, también hay que apuntar que los eruditos y economistas de la época, van a considerar conveniente aumentar el espacio productivo existente en las inmediaciones de las ciudades⁴.

Entre las actuaciones repobladoras llevadas a cabo en España durante el siglo XVIII, destaca la realizada en Sierra Morena y Andalucía, que fue el resultado de toda una serie de esfuerzos encaminados a generar riqueza. Entre los motivos que llevaron a la creación de estos núcleos, están las ideas higienistas que empiezan a extenderse por Europa en el siglo XVIII, llegando también a España⁵. Se intentará poner fin a los problemas de las zonas pantanosas e insalubres, y, para ello, se plantearán trazados más racionales, ubicaciones en determinados lugares, y se pondrán en marcha trabajos de desecación y bonificación de tierras⁶.

Para aumentar los intercambios comerciales era necesario disponer de un sistema de comunicaciones adecuado. Así, se va a plantear un modelo que pretendía vincular la Meseta con el Cantábrico, y Madrid con Andalucía, Valencia, Extremadura, Galicia y Asturias. Esta propuesta va a responder a un esquema radial, que sería proyectado y comenzado en tiempos de Carlos III, y que contaría con muchos detractores, entre ellos Jovellanos, quien consideraba que era un modelo ineficaz, incapaz de resolver los problemas que llevaron a su planteamiento, pues servía más a cuestiones políticas que económicas.

En definitiva, puede decirse que se estudiaron, analizaron y conocieron los problemas del momento, y para el desarrollo de esta labor fueron fundamentales los ingenieros militares, el gran cuerpo técnico de la España del siglo XVIII, que contó entre sus miembros con Carlos Lemaury. Se plantearon soluciones y hubo propuestas que, de haberse realizado, hubieran corregido muchas cosas. Sin embargo, el hecho de que unas veces no se tomaran las medidas más adecuadas para solventar una determinada cuestión, y el que en otras ocasiones las iniciativas sí fueran las más

³ SAMBRICIO, C., *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*, Madrid, Instituto de Territorio y Urbanismo, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1991.

⁴ *Ibidem*.

⁵ OLIVER POLL, A. y ABELLÁN GARCÍA, A., «Las nuevas poblaciones del siglo XVIII en España», revista *Hispania* (Revista Española de Historia), Consejo Superior de Investigaciones Científicas (C.S.I.C.), 1986, vol. 46, n.º 163, pp. 229-235.

⁶ El plan que Carlos LEMAURY elaboró para la desecación de los juncales de la ría de Betanzos, fue una obra de bonificación.

convenientes, pero diversos elementos o circunstancias obstaculizaran o impidieran su aplicación, hicieron que los logros de la política reformista española del siglo XVIII fueran inferiores a los pretendidos.

CARLOS LEMAUR

Carlos Lemaur⁷ es una de las figuras más destacadas del Cuerpo de Ingenieros Militares de España en el siglo XVIII. Era un ingeniero francés, nacido en Montmirel, en Champagne, que llega a España en 1750 por mediación del marqués de la Ensenada, ingresando en el Cuerpo de Ingenieros Militares (hay que apuntar que Lemaur era ingeniero hidráulico). El motivo por el que las autoridades españolas se fijan en él, en concreto, el embajador español en París, es su prestigio profesional, pues en Francia había llevado a cabo importantes obras, tanto arquitectónicas y de ingeniería, como textos escritos, destacando entre estos últimos su participación en la realización de una Enciclopedia sobre el comercio, en la que aparece citado el canal del Languedoc, que se convertiría en el modelo de los canales que se proyectaron en España durante el siglo XVIII.

Lemaur llega a nuestro país con el propósito de participar en la política naval de fomento, que estaba impulsando el marqués de la Ensenada durante el reinado de Fernando VI. Desde el primer momento, las obras públicas se van a convertir en su especialidad, así, uno de sus primeros proyectos en España fue el que realizó para el canal de Castilla, en 1754. Este canal fue entendido como la posibilidad de dar salida, a través del puerto de Santander, a los productos agrícolas castellanos. Para cumplir este propósito, Lemaur plantea un canal principal con sus ramales secundarios, que se va a considerar como una vía de comunicación complementaria, al camino trazado entre Guadarrama y Reinosa.

Años después, en concreto en 1785, propone la creación de otro canal, el llamado canal de Guadarrama, una obra inmensa, alabada por unos y censurada por otros, pero considerada por la mayoría como uno de los proyectos más irreales del momento, algo que el tiempo puso de manifiesto. Entre las figuras de la época que indicaron lo desmesurado y absurdo de esta empresa está José Cadalso, militar y escritor, que en la epístola XXXIV de sus *Cartas Marruecas*, hace una crítica muy dura a los autores de propuestas como ésta, burlándose de esas ideas esplendorosas que resultaron irrealizables, convirtiendo así a Lemaur en el gran exponente del arbitristo dieciochesco, que, en realidad, respondía a los deseos de grandeza de los reyes borbónicos, que pretendían organizar y redefinir España.

⁷ Horacio CAPEL recoge los datos fundamentales sobre Carlos Lemaur en su obra *Los ingenieros militares de España. Siglo XVIII. Repertorio bibliográfico e inventario de su labor científica y espacial*, Barcelona, Publicaciones y Ediciones de la Universidad de Barcelona, 1983, pp. 258-261. En el presente estudio sólo se apuntarán las obras, principalmente obras públicas y de carácter civil, que Lemaur realizó en España, y, sobre todo, en Galicia. Por ello, se ha considerado apropiado remitir a la obra de Capel en caso de querer buscar más información sobre el ingeniero tratado.

Con más rapidez que la ley de nuestro profeta Mahoma han visto los cristianos de este siglo extenderse en sus países una secta de hombres extraordinarios que se llaman proyectistas. Éstos son unos entes que, sin particular patrimonio propio, pretenden enriquecer los estados en que se hallan, o como naturales, o como advenedizos...

Los canales... son de tanta utilidad que el hecho de negarlo acreditaría a cualquiera de necio. Tengo un proyecto de hacer uno en España, el cual se ha de llamar Canal de San Andrés, porque ha de tener la figura de las aspas de aquel bendito mártir. Desde La Coruña ha de llegar a Cartagena, y desde el cabo de Rosas al de San Vicente. Se han de cortar estas dos líneas en Castilla la Nueva, formando una isla, a la que se pondrá el nombre del proyectista para inmortalizarme... Ya tenemos, además de las ventajas civiles y políticas de este archicanal, una división geográfica de España, muy cómodamente hecha, en septentrional, meridional, occidental y oriental⁸.

La propuesta que Lemaur elabora se titula: *Proyecto de un gran canal navegable desde el río Guadarrama al Océano, que pasará por Madrid y Sierra Morena*. Esta obra se puso en marcha, pero cuando ya se habían construido unos cuantos kilómetros, se produjo la rotura de la presa del Gasco, lo que tuvo como consecuencia la paralización de los trabajos, siendo uno de los grandes fracasos de la época.

Otra de las grandes intervenciones de Lemaur, es la realizada en las nuevas poblaciones de Sierra Morena y Andalucía, que surgen con la idea de proteger la ruta Madrid-Cádiz, y de ordenar el territorio. Carlos Sambricio va a considerar a Lemaur, junto a Simón Desnaux, el autor del proyecto de colonización de Sierra Morena, pues piensa que era el más capacitado para llevar a cabo una empresa de este tipo⁹.

También en Andalucía, el ingeniero francés solucionó uno de los grandes problemas que se planteaban en la construcción del camino real que atravesaba este territorio, y era el paso por Despeñaperros. Pues, cuando en 1779 se indica el propósito de construir la ruta andaluza, se apunta la conveniencia de no cruzar por el puerto del Rey, que resultaba muy complicado, considerándose más adecuada la creación de un acceso por la zona de Despeñaperros. Hay que señalar, que la idea planteada por Lemaur para lograr este objetivo, ya había sido formulada con anterioridad, aunque con poco éxito, por el Administrador General del Correo de Madrid, Joaquín de Itúrbide¹⁰.

Con las obras mencionadas, puede constatarse la importancia y el prestigio profesional de Carlos Lemaur, aunque, en algunos casos, no lograra los objetivos propuestos.

Como ya se indicó a comienzos de este apartado, este ingeniero también fue el autor de varios libros, que eran una muestra de sus estudios sobre astronomía, matemáticas,

⁸ CADALSO, J., *Cartas Marruecas*, Madrid, Editorial Espasa Calpe, 1999, Carta XXXIV, pp. 124-127.

⁹ SAMBRICIO, C., *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*, Madrid, Instituto de Territorio y Urbanismo, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1991.

¹⁰ RUIZ GONZÁLEZ, E. y SENA MEDINA, G., «Carlos Lemaur y el camino de Despeñaperros», en *Actas del II Congreso Histórico. La Carolina, 1985*, Córdoba, 1988.

economía y colonización agraria. Entre esas obras está el manual de matemáticas puras titulado: *Elementos de matemáticas puras. Aritmética Universal, Geometría Elemental y Trigonometría*. Esta publicación coincide con la proliferación de manuales y textos para la formación de los cuerpos militares, y esto enlaza con el propósito de mejorar la preparación del ejército, tal como aparece en la Ordenanza de 1768¹¹.

En cuanto a sus estudios de astronomía, puede citarse la obra: *Discurso sobre la astronomía o introducción al conocimiento de los fenómenos astronómicos, sus leyes, causas, y su aplicación a los usos de la vida civil*.

La figura de Carlos Lemaury ha sido destacada y elogiada por muchos autores posteriores, entre ellos Eugenio Llaguno Amirola, que dedica a este ingeniero el Capítulo XXXV del tomo IV de su obra *Noticias de los arquitectos y arquitecturas de España desde su restauración*.

Cuantos bienes haya hecho á la nación este célebre profesor con sus obras y proyectos de arquitectura militar é hidráulica y de matemáticas, además del elocuente elogio que de él publicó el conde Cabarrús, lo manifiestan el firme y cómodo camino del Puerto del Rey, el de Galicia, la primera parte del canal de Castilla, de cuya dirección le separaron la ignorancia y la calumnia, los Elementos de matemáticas puras que imprimió, y las obras que dejó inéditas. ¿Y cuáles serían si se hubiese llevado a cabo á efecto el gran proyecto de otro canal que él mismo trazó, niveló y computó desde Guadarrama hasta Sanlúcar de Barrameda, y que sus hijos, herederos de sus máximas, conocimientos y teson empezaron a construir?...¹²

Para Carlos Sambricio, Lemaury es el ejemplo del ingeniero ilustrado, considerado como una pieza clave en la política de fomento de la nueva monarquía¹³.

LOS TRABAJOS DE CARLOS LEMAURY EN GALICIA

Carlos Lemaury comenzará a trabajar en Galicia a partir de la década de 1750, desde ese momento va a intervenir en obras importantes y con características diversas, como es el caso del Camino General de este reino, el plan para desecar los juncuales de la ría de Betanzos, los puertos de El Ferrol o Corcubión, la catedral de Lugo, el puente de Las Cascas, o la casa consistorial de Santiago de Compostela. Junto a esto, hay que citar diversos proyectos de fomento y reforma económica, como es el caso de los informes para la mejora de la agricultura gallega, la prospección de minas de hierro y carbón, la construcción de herrerías, el uso de la turba... Hay que señalar, que el plan sobre los juncuales de la ría de Betanzos, también se incluiría en este apartado.

¹¹ En esta Ordenanza se trataba el régimen, la disciplina y la subordinación de los ejércitos, y también se abordaba la organización del Cuerpo de Ingenieros. Aquí se habla, entre otras cosas, de la estructura militar y de las facultades específicas de los ingenieros.

¹² LLAGUNO AMIROLA, E., *Noticias de los arquitectos y arquitecturas de España desde su restauración*, Madrid, 1829.

¹³ SAMBRICIO, C., *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*, Madrid, Instituto de Territorio y Urbanismo, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1991.

Todos estos estudios, ponen de manifiesto el importante papel que tuvo el ingeniero francés en el ámbito gallego, así, participó en las decisiones que se tomaban en la Real Academia de Agricultura de Galicia, institución a la que presentó diversas obras, en las que trataba los principales problemas que tenía la región, y que requerían una rápida solución.

Entre todos los trabajos indicados, se prestará una atención especial, debido a su importancia, repercusión e innovación, al plan para desecar los juncales de la ría de Betanzos, y al camino general del reino de Galicia.

PLAN LEMAUR PARA DESECAR LOS JUNCALES DE LA RÍA DE BETANZOS

Este proyecto ha sido tratado en profundidad por Antonio Pardo Mejide¹⁴, que ha recogido la información que sobre esta cuestión se encuentra en archivos, como el Archivo Municipal de Betanzos, o el Archivo de Santiago de Compostela. Partiendo de referencias como éstas, ha puesto de manifiesto la grandeza de un plan de intervención territorial, con fines fundamentalmente económicos, que de haber llegado a realizarse, hubiera supuesto importantes beneficios para la zona, sin embargo, fracasó, y este fiasco pone de manifiesto un gran juego de intereses, en el que están muy presentes los contrastes o desajustes que se dieron en el llamado Siglo de las Luces. Una época en la que bajo el estandarte de la razón, se hablaba de buscar la felicidad de los pueblos y el bien común, propósitos que chocaban con la pervivencia de instituciones y poderes característicos del Antiguo Régimen, como era el caso de los nobles o la Iglesia, que pretendían mantener sus privilegios por encima de todo. En plan Lemaure, tal como opina Pardo Mejide, no llegó a ser una realidad porque se oponía a los intereses de las clases dominantes.

En cuanto al lugar en el que se pretendía aplicar ese proyecto, Betanzos, hay que indicar, que era una población que tradicionalmente había tenido una importancia marítima considerable, sin embargo, en el siglo XVIII esto había cambiado. Desde 1700 el tramo de la ría que posibilitaba el acceso a esta población, se había visto afectado por un proceso continuo de encenagamiento, lo que había provocado que el estuario quedara totalmente cercado por extensos juncales, y el cauce acabara casi tapado por la arena y el barro. Estos juncales constituían una tierra estéril, con una extensión aproximada de 200 hectáreas.

Carlos Lemaure conoce esta situación durante su estancia en Galicia, y esto le lleva a elaborar un amplio proyecto, que tenía como objetivos desecar los extensos juncales, canalizar de una manera apropiada el estuario encenagado, y asentar en la zona de los juncales una nueva población (algo totalmente acorde con los criterios que llevaron a la creación de las nuevas poblaciones de Sierra Morena y Andalucía). Con esta intención, decide presentar al gobierno su propuesta, y como ésta se adecua a los principios de intervención en el territorio con el fin de ordenarlo y fomen-

¹⁴ PARDO MEJIDE, A., «El plan Lemaure sobre los juncales de la ría de Betanzos en el siglo XVIII», *Estudios Geográficos*, n.º 102, febrero 1969, pp. 75-105.

tar la riqueza, contaría, en un principio, con la aceptación gubernamental. Sin embargo, diversas cuestiones, que a continuación se indicarán, hicieron que las cosas cambiaran.

El origen de este plan hay que situarlo en 1765, siendo 1774 el año en el que caerá en el olvido, por tanto, serán casi diez años, en los que el ingeniero francés luchó por defender un proyecto, que consideraba verdaderamente útil e importante.

El 29 de mayo de 1765, Lemaury presenta su plan a la Junta de Comercio y Moneda, que decide aprobarlo, al considerar que sería beneficioso transformar en fértiles los terrenos de las marismas, y poner fin a los problemas que dificultaban el acceso marítimo a Betanzos, con su consiguiente decadencia comercial.

El ingeniero expuso su intención de desecar y poner en cultivo los juncales (éstos pertenecían a la ciudad de Betanzos). Así, tal como indica Pardo Mejide, los propósitos de este plan eran fundamentalmente dos: convertir los juncales en un terreno provechoso, mediante la construcción de diques que los protegerían de las mareas que solían inundar la zona, impidiendo la puesta en cultivo de estas tierras, y asentar sobre el espacio desecado una población de ciento cincuenta y cuatro familias, dando a cada colono veinticinco ferrados de superficie.

Por tanto, el elemento clave de esta propuesta era la conversión de los juncales en tierras de cultivo, lo que se lograría mediante la realización de una obra de ingeniería bastante compleja y costosa, pues se requería cerrar o encerrar los juncales con grandes diques. Junto a esto, también era necesaria la construcción de unos muros de contención, para evitar la inundación durante la pleamar. Por otra parte, se dispondría un malecón de granito¹⁵, que permitiría la introducción en el estuario de la cantidad adecuada de agua.

Estas obras suponían, además de un gasto considerable, la necesidad de dar solución a numerosos problemas técnicos, ya que sólo así se podrían crear las instalaciones adecuadas para impedir las avenidas de los ríos Mandeo y Mendo¹⁶. Ya en esos momentos, se indica que estas dificultades iban a complicar la realización del proyecto. Ante esto, a principios de julio de 1765, la Junta de Comercio y Moneda decide pedir al Gobernador General del reino de Galicia y a las autoridades provinciales, que informaran al poder central sobre los beneficios que se derivarían de la puesta en práctica del plan Lemaury. A partir de este momento empezarán a surgir inconvenientes.

El Concejo de Betanzos rechaza el proyecto y las innovaciones que proponía, y fundamenta su oposición, señalando lo beneficiosos que eran los juncales para los

¹⁵ A estas intervenciones se añadían otras puntuales.

¹⁶ El río Mandeo nace en las Pías que es un importante centro de dispersión de aguas, situado en la provincia de La Coruña. Recorre 53 kilómetros a través de las comarcas de Curtis, Aranga, Irijoa, Coirós y Paderne, y desemboca en la ría de Betanzos por el Puente Viejo. El río Mendo era llamado Cascas en el siglo XVIII. Nace en las montañas de Tieira (Arzúa), y pasa por municipios como Cesura y Oza de los Ríos, y tras un curso de 20 kilómetros, desagua por el Puente Nuevo, y se une con el Mandeo en la zona norte de Betanzos.

habitantes de las zonas rurales, pues de ellos obtenían pasto para el ganado y abono para sus tierras, además, dicen no tener demasiado claro que fuera posible asentar una población en ese terreno. Este Concejo va a buscar el apoyo de otros grandes municipios gallegos, así como de la Iglesia, argumentando para ello, que el plan Lemaur era perjudicial para sus diezmos.

En los años sucesivos esta oposición irá en aumento, y añadirán a lo ya expuesto, razones de carácter histórico, destacando la prerrogativa que Enrique II de Castilla había otorgado a la ciudad, concediéndole la propiedad de los juncales y de los pastos de la zona.

Lemaur trata de defender su proyecto en una serie de memoriales que envía al gobierno, en los que, entre otras cosas, pone en duda todas esas utilidades que atribuían a los juncales, y llega a la conclusión de que el Concejo de Betanzos, al exponer sus razones, había puesto excusas y falseado o manipulado la realidad. Sin embargo, en esos momentos las autoridades de Betanzos van a lograr que su causa sea apoyada por Santiago de Compostela, que tenía mucha influencia, por las ciudades de Tuy, Orense, Lugo y Mondoñedo, y junto a estos municipios, también se situarían los Gobernadores de Galicia (primero el marqués de La Croix, y después el marqués de Piedrabuena). Esto hace que la cuestión quede en manos de la Real Audiencia de Galicia, y como ninguna de las partes cede, se va a prolongar durante mucho tiempo.

En 1772 el ingeniero francés volverá a solicitar permiso para poner en marcha su plan, pero de nuevo, sus detractores lo impedirán, alegando, entre otras cosas, que lo que en realidad pretendía Lemaur con ese proyecto era enriquecerse, y para ello, aparentaba que iba a ser beneficioso para el pueblo, cuando verdaderamente no era así.

Ante los numerosos opositores, el gobierno de Carlos III decide rechazar finalmente el plan, una propuesta que ya planteaba algunas dudas por sus dificultades técnicas, y que debido a esa situación de desacuerdo, se presentaba prácticamente irrealizable.

Pardo Mejide señala, que, a primera vista, puede parecer que fueron razones de carácter social y humanitario las que llevaron a la desestimación del proyecto, sin embargo, indica que los intereses mercantiles de la ciudad quedaron en un plano secundario, cuando se decidió dejar las cosas como estaban, y esto se debía a argumentos más profundos, relacionados con el poder que sobre los municipios citados tenían los nobles y eclesiásticos, poseedores de unos señoríos situados en la zona de las marismas, y que obtendrían unas rentas importantes de los labradores a los que arrendaban los terrenos de los juncales, por tanto, sólo ellos se beneficiaban si todo permanecía como hasta entonces.

CAMINO GENERAL DEL REINO DE GALICIA

Ya se han apuntado los problemas de comunicación territorial con los que se encuentran los Borbones al llegar a España, por ello, se decide elaborar un sistema

de carreteras que comunicarían la Corte con los principales puntos de la geografía peninsular. El modelo viario por el optarán será el centralista, acorde con los principios de la nueva monarquía. Este sistema va a ser criticado por figuras del momento como Jovellanos, quien apuntaba que este modelo impedía a las provincias intervenir en los trabajos que se hacían en sus territorios.

Esta red radial va a ser importada de Francia, y se caracteriza por la creación de grandes vías que enlazan puntos principales o estratégicos, quedando el resto del territorio prácticamente aislado; esto se debía a que respondían más a cuestiones políticas que económicas. Diversos testimonios señalarán la anchura de las grandes vías de comunicación, y la estrechez de los caminos litorales, provinciales o locales¹⁷.

Es necesario señalar, que dentro de los grandes ejes radiales (que no llegarán a concluirse en el siglo XVIII) también existían diferencias, así, Agustín de Betancourt va a indicar que el camino Madrid-Valencia era demasiado ancho¹⁸, mientras que las carreteras de Extremadura, Andalucía o Galicia, se hicieron con una excesiva economía, lo que tenía como consecuencia el carácter perecedero de casi todas las obras que había en ellas.

Hay que apuntar, que de la dirección técnica de casi todos estos caminos se encargaron, durante el siglo XVIII, los ingenieros militares.

En cuanto al camino o carretera de Galicia, no era uno de los ejes radiales más grandiosos, como ya se ha dicho. Aquí trabajaron Carlos Lemauro¹⁹, que fue el ingeniero director, Sebastián Feringán, Felipe Cramer... Cuando se plantea su construcción, el tráfico rodado entre Galicia y Castilla era complicado por las dificultades del terreno. Además, esta región tenía pocos caminos, y la mayoría estaban en mal estado, lo que hacía que sólo fuera posible el transporte a lomo, algo que ponía en peligro vidas, el estado de la carga, y aumentaba los costes.

Ante esta circunstancia, en la segunda mitad del siglo XVIII, las diversas ciudades gallegas deciden exponer al gobierno su situación, intentando encontrar la manera de cambiarla, cosa que sucederá (al menos aparentemente), cuando se planteó la construcción del camino real o carretera general de Galicia. Esta vía va a constar de tres tramos: Benavente-La Coruña; La Coruña-Santiago; Santiago-Tuy. En 1761 se empezará a construir el primer tramo. Además de éstas, se harán algunas inter-

¹⁷ MADRAZO, S., *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos/Ediciones Turner, 1984.

¹⁸ España decide adoptar, en el siglo XVIII, el modelo viario francés para constituir sus ejes principales. Este modelo se caracterizaba por la creación de unos caminos muy anchos, frente al esquema característico inglés, en el que los caminos eran más modesto, pero se multiplicaba la red de comunicaciones.

¹⁹ Tal como indica Horacio Capel, en 1769 levantó un mapa de Galicia, y del camino que se había proyectado y construido desde La Coruña a Lugo. Antes de 1770 estuvo en La Coruña como encargado de la dirección del Camino General del reino de Galicia. El 1771 realiza, junto a Mariano Leopart, el plano de la carretera de La Coruña, desde el puerto de Manzanal al la Torre, desde Torre a Molinos de Naraleo, desde Molinos de Naraleo hasta Bembibre, y desde lo alto de Piedrafita. Intervino en otros caminos gallegos. Lemauro también trabajó en otras carreteras españolas, como las de Málaga y Toro.

venciones más, como la carretera que se dispone entre La Coruña y Bergantiños, o la que va de Santiago a Ferreiros.

A pesar de la creación de estas vías, que estaban pavimentadas, en esos momentos la situación de la zona sur de Galicia era de total abandono e incomunicación. De esto se quejarán figuras como Sarmiento o Vázquez del Viso²⁰, que consideraban que habría sido más adecuado, en lugar de construir la carretera de Benavente a Santiago, crear vías que enlazaran Benavente con Vigo, con desvíos a Santiago, Pontevedra y Tuy, que resultarían más beneficiosos para la mayoría de los habitantes, y para los intereses económicos de Galicia.

Santos Madrazo cita ejemplos, como el de Orense, que no tenía carreteras interiores que posibilitaran su comunicación con los puertos marítimos, o el de la provincia de La Coruña, donde no se recomendaba ir por los caminos más cercanos a la costa.

Hay que decir que, hasta mediados del siglo XIX, no se introducirán cambios verdaderamente importantes en la red de carreteras gallegas.

OTRAS OBRAS DE LEMAUR EN GALICIA

En 1755 trabaja en el puerto de Corcubión, años después revisaría las baterías del puerto de El Ferrol²¹. En 1764 trazó y delineó la Capilla de la catedral de Lugo, y en relación a esta obra, Llaguno Amirola dice: *También nos dejó pruebas de su saber en la arquitectura civil este insigne ingeniero y brigadier de los reales ejércitos, que el político marqués de la Ensenada nos trajo de Francia, en los planes que trazó y delineó para la capilla mayor de la catedral de Lugo, con un gusto y proporciones que había estudiado en los autores clásicos y en los edificios de la Antigüedad. Carlos III, que se los mandó hacer en 1764, contribuyó para esta obra con dos mil doblones: el prelado Saenz de Buruaga con mil, y con la misma cantidad el cabildo y el arzobispo de Santiago don Bartolomé Rajoy, que había sido doctoral en Lugo*²².

A Carlos Lemaury y a Julián Sánchez Bort se les atribuye la fachada de esta catedral de Lugo²³.

En el año 1764 también diseñó el puente de Las Cascas, en La Coruña²⁴, y descubrió la antigua vía militar que enlazaba Astorga con Bergidum. En esta línea,

²⁰ VÁZQUEZ DEL VISO, *Viage de Galicia desde la Villa de Benavente o breve descripción de sus dos carreteras. De la construcción desde Astorga a La Coruña, y de la que debe construirse desde dicha Villa a la ciudad de Orense*, 1798.

²¹ CAPEL, H., *Los ingenieros militares de España. Siglo XVIII. Repertorio bibliográfico e inventario de su labor científica y espacial*, Barcelona, Publicaciones y Ediciones de la Universidad de Barcelona, 1983, pp. 258-261.

²² LLAGUNO AMIROLA, E., *Noticias de los arquitectos y arquitecturas de España desde su restauración*, Madrid, 1829, tomo IV, p. 287.

²³ CÁMARA, A., *Arquitectura e ingeniería en el reinado de Carlos III*, Madrid, Ayuntamiento de Madrid, Aula de Cultura, 1989.

²⁴ CAPEL, H., *Los ingenieros militares de España. Siglo XVIII. Repertorio bibliográfico e inventario de su labor científica y espacial*, Barcelona, Publicaciones y Ediciones de la Universidad de Barcelona, 1983, pp. 258-261.

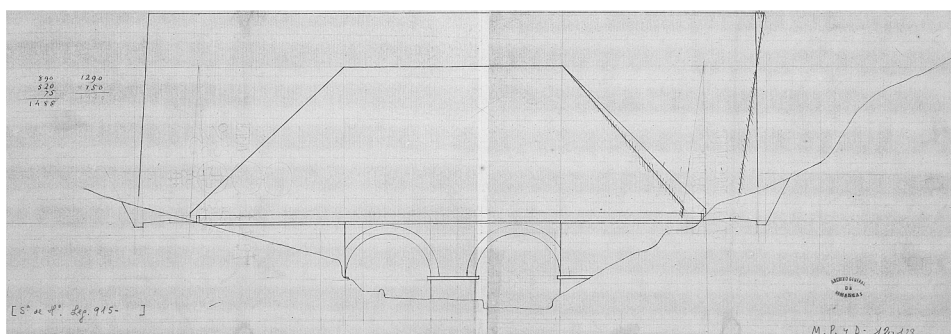


FIG. 1. Diseño del puente de Las Cascas, y del terraplén del terreno donde está situado²⁵.

hay que decir que los ingenieros militares mostraron, en general, gran sensibilidad ante los restos de la Antigüedad Clásica que se encontraron en el desarrollo de sus trabajos. Horacio Capel, en su obra *De Palas a Minerva...*, habla del dibujo²⁶ de unas piezas antiguas, que Lemaur realizó sobre la vía romana citada, y que envió a Manuel Múzquiz, el 1 de septiembre de 1767. Este dibujo va acompañado por la leyenda: *Representación de cinco de las seis piezas que se han hallado a 720 toesas, medidas desde el medio del puente de Torre, yendo a Manzanal cavando el camino nuevo sobre la dirección de la antigua vía militar que conducía desde Astorga a Bergidum, descubierta en 1764 por el theniente Coronel de Ingenieros don Carlos Lemaur*²⁷. En relación a este gusto por los restos clásicos, hay que señalar que fue un ingeniero militar español, Roque Joaquín de Alcubierre, comandante de las tropas de zapadores de Nápoles, quien realizó las excavaciones de Pompeya y Herculano²⁸.

Continuando con sus trabajos en Galicia, en 1767 Lemaur trazó los planos del Palacio del Arzobispo Rajoy, edificio que actualmente es el Ayuntamiento de Santiago de Compostela.

CONCLUSIÓN

La trayectoria del ingeniero militar Carlos Lemaur fue muy destacada, su capacitación y logros han sido puestos de manifiesto, y siempre ha ocupado un lugar significativo dentro del Cuerpo de Ingenieros Militares de España. Contribuyó de manera eficaz al plan de reforma política y económica de los primeros Borbones, y

²⁵ Ministerio de Cultura, Archivo General de Simancas, M.P.D., 12, 128.

²⁶ El dibujo al que se hace referencia se encuentra en la sección de Mapas, Planos y Dibujos del Archivo General de Simancas.

²⁷ CAPEL, H., *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*, Barcelona, Serbal/C.S.I.C., 1988, p. 181.

²⁸ FERNÁNDEZ MURGA, F., *Carlos III y el descubrimiento de Herculano, Pompeya y Estabia*, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, 1989.



FIG. 2. Representación de las seis piedras encontradas por Lemaur²⁹.

elaboró algunas de las propuestas más innovadoras y significativas del siglo XVIII español, como es el caso del citado plan para los juncales de la ría de Betanzos.

²⁹ CAPEL, H., *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*, Barcelona, Serbal/C.S.I.C., 1988, p. 181.

Sin embargo, ese servicio que prestó a la nueva dinastía reinante y a sus ministros, deseosos de realizar grandes obras, de las que se decía que beneficiarían al pueblo, aunque al final no fueran las más eficaces para esto, hizo que llegara a concebir proyectos demasiado grandiosos e irrealizables, como es el caso del canal de Guadarrama, que le convirtieron en el ejemplo de arbitrista o proyectista. Pero, al margen de esto, es indudable la aportación de Lemauro a la ingeniería y la arquitectura española, y los beneficios que se derivaron de su labor, no sólo en Galicia, sino también en el resto del país.