

## RESUMO

Este artigo pretende achegar o lector a un dos feitos camiñeiros máis importantes da recente historia de España: a construción dos camiños reais por parte dos primeiros borbóns. Este achegamento pretende facerse a través da análise dos restos que aínda hoxe son visibles destes camiños e onde son senlleiros os leguarios.

## PALABRAS CLAVE

Camiño real, leguario, rede radial, Carlos III, Carlos Lemaur, legua.

## 1 LIMIAR

A construción de camiños sempre foi, e aínda é, unha tarefa enormemente complexa porque implica intervir directamente sobre o territorio e proceder á súa modificación. Unha transformación que require por unha banda un completo coñecemento do territorio pero tamén a delimitación clara dos obxectivos a acadar. Pois ben, estas dúas premisas non se lograron durante boa parte da historia da humanidade. De feito, antes do século XVIII, tan só Roma foi capaz de levalas a cabo implementando unha rede de case 100.000 km que aseguraban un completo control do territorio tanto militar como comercial.

Durante o resto das épocas anteriores á contemporánea, Idade Media e Moderna, tan só se modifica o territorio a través da agricultura pero non cos camiños. As intervencións sobre as rutas terrestres limitábanse á mellora dos pasos difíciles, á construción dunha ponte ou a pequenas reparacións e rectificacións de sección e trazado, pero non había unha planificación a nivel de estado. Esta ausencia débese a varios factores dependendo da época, pero podemos resumilos en tres. Inexistencia de estado en determinados momentos, descoñecemento do territorio e polo tanto incapacidade técnica, e falta de visión económica ao descoñecer a estreita relación existente entre camiño e desenvolvemento comercial.

O panorama cambia completamente a mediados do século XVIII coa chegada ao trono de Carlos III (1759-1788) e o seu fillo Carlos IV (1788-1808). O culpable do cambio foi a Ilustración, un pensamento que se estendía por Europa como un

### Gómez Vila, Javier

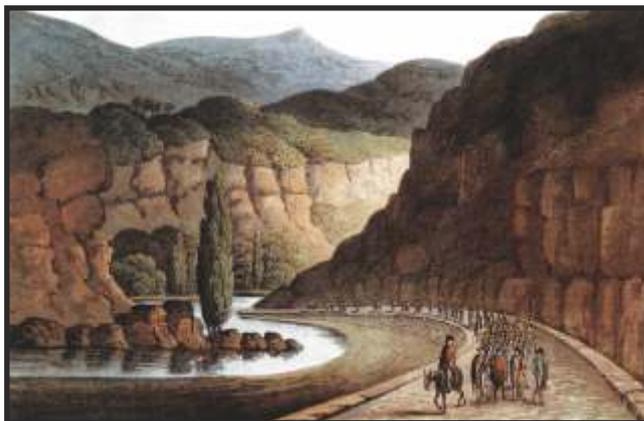
info@javiergomez.org. www.javiergomez.org

Doutor en Arqueoloxía e Hª Antiga

Profesor de Ensino Secundario no IES

N. S. dos Ollos Grandes (Lugo)

regueiro de pólvora e que prometía empregar a razón para mellorar a vida. Os reis adaptárono axiña como unha forma de afianzar o seu poder absoluto pero disfrazado como un medio para incrementar a riqueza do reino e lograr a felicidade e benestar dos seus súbditos. Así apareceu o rei déspota ilustrado que ía empregar o seu poder xunto coas luces da razón e os adiantos da época para impulsar as reformas que transformasen a mala situación vixente. Pero para facer isto, considerábase que non era necesario contar coas masas, xa que se presupoñía que a miseria e ignorancia en que vivían lles impedía coñecer cales eran os remedios para resolver a súa patética situación. En consecuencia o rei faría o de sempre, o que lle dera a gana baixo o lema: todo para o pobo pero sen o pobo.



Lám. 1 Camiño Real de Acceso a Galicia a carón do río Valcarcel en 1809. Debuxo orixinal de R.W. Bradford do libro *The campaign of the british army in Spain*

## 2 A POLÍTICA CAMIÑEIRA DE CARLOS III

Dicir que o logro principal do reinado de Carlos III foi o fomento da enxeñaría camiñeira sería, sen dúbida, unha esaxeración; pero forzoso é recoñecer que durante o seu reinado, -sen desvalorizar os logros do seu predecesor, Fernando VII, nin os do seu fillo, Carlos IV-, deixou sentir un notable interese no referente ás obras públicas en materia de comunicacións, o que, tamén é boa verdade, non podía ser doutra maneira dadas as circunstancias.

En efecto, o proxecto ilustrado de Carlos III contou, entre outras, coa vantaxe engadida dunha relativa paz, polo menos nos seus comezos e de auxe económico considerable e inusitado.

A mellor maneira de coñecer a situación económica que estaba a sufrir España é botarlle unha ollada ao “Proxecto Económico” do que fora ministro da Real Xunta de Comercio e Moeda baixo o reinado de Fernando VI, o irlandés Bernardo Ward (1762).

Comeza Ward a súa obra preguntándose algo obvio: como é posible que tendo España nese momento as mesmas posesións que na época de Filipe II quedase tan atrasada mentres o resto das potencias veciñas avanzaran moitísimo? O “Proxecto económico” trataba, en suma, de resolver esa situación ao expor as reformas necesarias para fomentar a economía, tanto en materia de agricultura, como de industria, comercio, crecemento demográfico, etc.

A parte que nos interesa deste “Proxecto...”, o terreo das comunicacións, desenvólvese no capítulo 1, parte primeira. Xa ao principio de todo ponse de manifesto que é a carencia de vías de comunicación entre as provincias interiores e o mar, a causa dos males da “industria del cosechero labrador y la fertilidad de la tierra”. E máis, continúa Ward dando no cravo, “de nada servirá la libertad de comercio, si no se cuenta con ríos navegables y caminos hechos para facilitar el transporte”. Serán pois “los buenos caminos” os que reducirán os custos do transporte, feito que, forzosamente, haberá de redundar en beneficio de toda a “nación”. Xa non se trataba, e aí radica a novidade, de facer camiños para evitar os bandidos ou facer máis cómodas as viaxes, -idea pola que se rexía a construción de camiños en épocas anteriores-; Ward expuña, desde un punto de vista moito máis práctico, a necesidade de relanzar a economía fomentando, entre outras cousas, pero como condición necesaria, as obras públicas.

En definitiva, a obra de Ward viña chamar a atención sobre a máis que urxente necesidade que tiña España de boas vías de comunicación, co obxecto de revitalizar o comercio, a industria, a agricultura, e en definitiva, o benestar da “nación”.

Non en balde, todos os economistas coincidiron sempre en que canto menores sexan os custos de información, maiores as posibilidades de intercambio comercial, con todas as consecuencias económicas que de tal proposición derívanse. Así, o famoso Adam Smith sinalaba que “os bos camiños, canles e ríos navegables, ao diminuír o custo do transporte, achegan as máis remotas partes dos países, aproximándoas nun nivel similar ás veciñanzas dunha cidade; polo tanto -os camiños- desde ese punto de vista, son os máis grandes de todos os avances”.

Este autor propuña a construción de seis grandes camiños partindo de Madrid: á Coruña, Badaxoz, Cádiz, Alacante e á raia de Francia, tanto por Baiona como por Perpiñán, aparte doutros transversais. E será este precisamente o plan que leve adiante o rei Carlos III a través do que poderíamos denominar, se se permite o anacronismo, “plan xeneral de estradas”, dado polo Real Decreto do 10 de xuño de 1761, que tanta fama lle proporcionou ao monarca.



Lám. 2 O Camiño Real nas inmediacións de Pedrafitá do Cebreiro

### O real Decreto de 1761

Expedido “para hacer caminos rectos y sólidos en España que faciliten el comercio de unas provincias a otras dando principio por las de Andalucía, Extremadura, Galicia y Valencia”. O obxectivo técnico era construír “rutas majestuosas... grandes caminos reales” a imitación do modelo francés xa en uso dende 1720. Os defensores destas ambiciosas propostas técnicas foron Fernández Mesa e frei Martiño Sarmiento, o noso querido Perucho, a través de sendos escritos nos que se defende que a única

maneira de acadar esta maxestosidade era “imitar a los romanos” tanto nos trazados rectos<sup>1</sup> como na técnica construtiva.

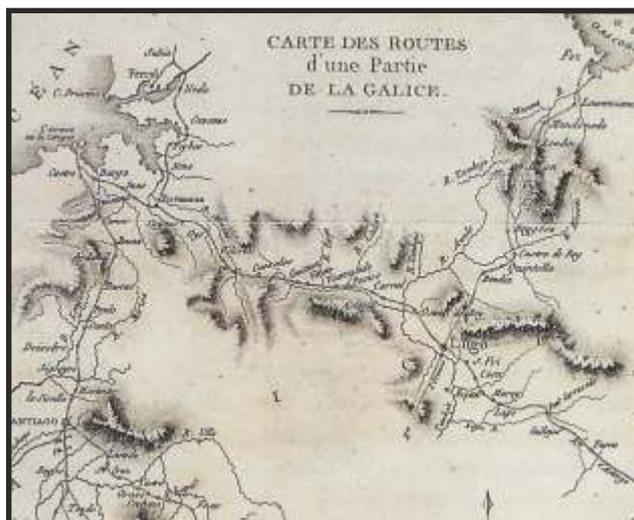
Nesta instrución de 1761 nomeábase ao Marqués de Esquilache superintendente xeral de camiños, que tiña, ao igual que tódolos cargos mencionados no artigo segundo, plenos poderes “con inhibición de todo Tribunal para conocer en los incidentes que puedan ocurrir con los trabajadores, empleados, dueños de las tierras, y posesiones por donde sea necesario que pase la carretera... con motivo de los desmontes de tierra, piedra o cascajo, o corte de madera y leñas”. É dicir, creábase unha xurisdición especial en dúas cuestións básicas para a construción dos camiños: as expropiacións e talas de árbores.

O Regulamento prevía tamén quen sería o encargado e como habían de facerse os proxectos para os camiños a construír. Por riba de todo o sistema técnico estaría sempre un enxeñeiro director, de quen dependían todos os enxeñeiros da provincia, mentres que el, á súa vez, facíao do seu Capitán Xeral. En definitiva, un enorme e complexo armazón xerárquico de persoas implicadas nas obras de camiños que moitas veces dificultaban máis que axilizaban o proceso, dadas as continuas desavinzas entre eles, e cun constante retardo da obra dada a complexidade burocrática.

### O Camiño Real de acceso a Galicia

As críticas sobre o mal estado dos camiños en Galicia eran unha constante dende había séculos. A cuestión debía ser moi grave se temos en conta que xa en 1804 e co Camiño Real de acceso rematado, Lucas Labrada aínda está a opinar que con estes camiños “mal puede adelantar la cultura de la tierra, ni dar salida a sus productos... por la mayor parte montuosa cual Galicia, con los peores caminos transversales que se pueda imaginar”. Certo é que especifica que os malos eran os transversais, polo que supoñemos que está satisfeito cos principais, entre os que se atopa o noso protagonista.

Creo que a primeira pregunta que debemos facernos é, por que o camiño a Galicia era prioritario? “Formar las instrucciones correspondientes para que con la brevedad, y economía posibles se comiencen los de



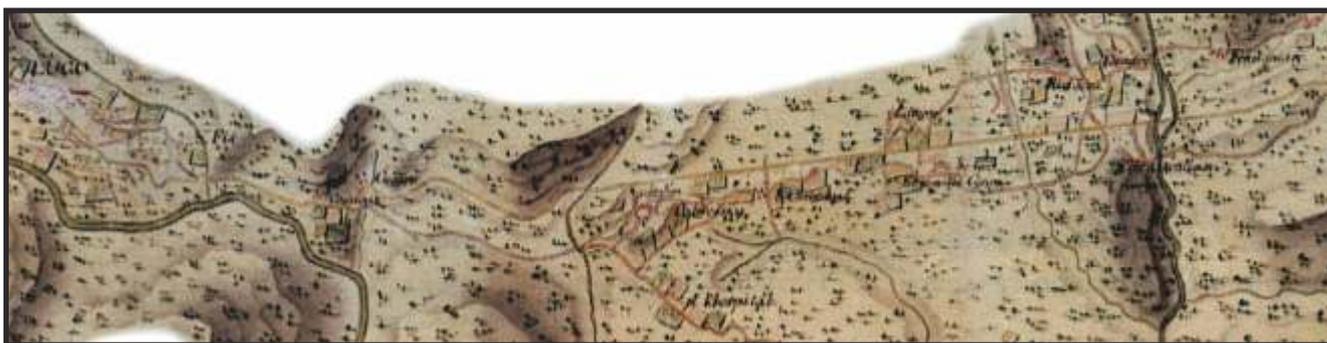
Lám. 3 O Camiño Real de acceso a Galicia na Carte des routes d'une partie de la Galice, por P Lartigue (1808)

Andalucía, Cataluña, Galicia...” e non a Bilbao, a San Sebastián ou, mesmo, a Badaxoz, por pór algúns exemplos. Quizais sexan varias as causas, entre as que podemos destacar, o gran crecemento demográfico de Galicia motivado seguramente pola aparición, a mediados do século XVII, do cultivo do millo.

Doutra banda, segundo o catastro de Ensenada, a Galicia sur, -Santiago, Ourense-, representa un 66% da poboación total, e a Galicia norte, -A Coruña, Lugo-, unicamente o 33%. Pero en 1787, mentres que no sur mantense, cun lixeiro descenso, a poboación do eixo A Coruña-Ferrol-Betanzos aumenta a súa. As razóns deste incremento poderían explicarse pola acción conxunta de varios factores, como son: o auxe do porto da Coruña, o arsenal de Ferrol, e a existencia na cidade da Capitanía Xeral de Galicia. Con todo, o que parece un feito incontestable é que Galicia viu aumentar a súa poboación durante o século XVIII, en maior proporción que España no seu conxunto, sobre todo durante os anos 1717 a 1749; aínda que, a partir dese momento a emigración foi bastante elevada.

Se temos en conta estes datos tamén poderemos explicar por que non se aceptou o trazado proposto polo primeiro enxeñeiro do camiño, José Crame, en 1762. Un trazado que desde Madrid ía a

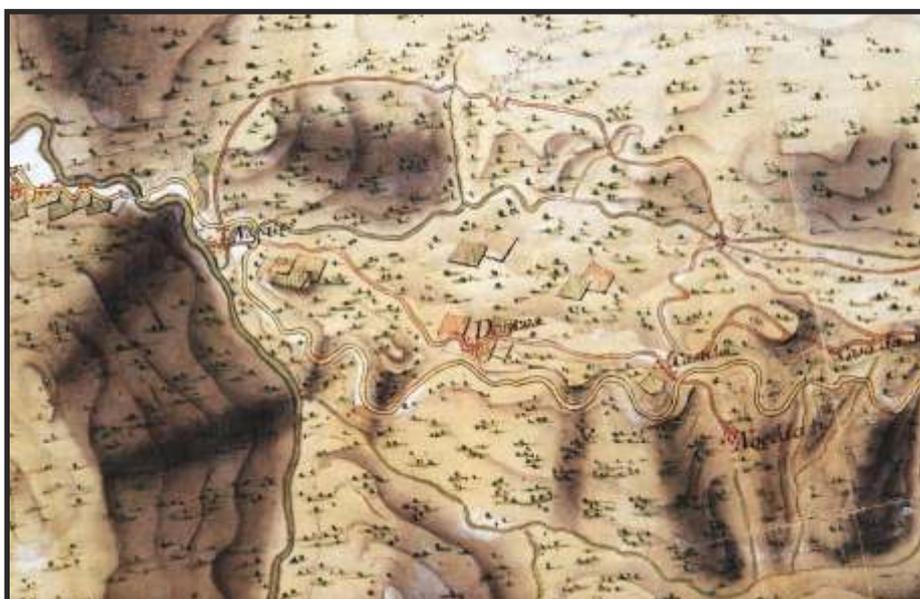
(1) “desde Madrid como centro, deben salir líneas rectas hasta las extremidades de toda España”; Sarmiento, Fray Martín, *De caminos. Apuntamientos para un discurso sobre la necesidad que hay en España de unos buenos Caminos Reales y de su pública utilidad, y del modo de dirigirlos, demarcarlos, construírlos, comunicarlos, medírlas, adornarlos, abastecerlos y conservarlos*, 1757, páxs. 55 e ss.



Lám. 5 Detalle da zona do Corgo - Lugo do "Mapa del Pays y del camino entre Lugo y Villafranca" elaborado por Carlos Lemaur en 1769

Zamora para despois entrar a Galicia polo sur seguindo a antiga ruta de arrieiros cara a Ourense, Santiago e A Coruña. Maila a indubidable superioridade demográfica do sur, a razón que

creouse desde A Coruña á Habana un servizo mensual de buques de correos, permitindo levar media carga de mercadoría en cada viaxe, tanto de ida como de volta.



Lám. 4 Detalle da zona de Doncos e Noceda do "Mapa del Pays y del camino entre Lugo y Villafranca" elaborado por Carlos Lemaur en 1769

inclinou a balanza cara ao norte foi a enorme importancia do porto da Coruña, coa necesidade engadida de facilitar o comercio cara ao interior e exterior.

Sen ir máis lonxe, o Real Decreto de 1761 contemplaba a necesidade de bos camiños "para conducir con facilidade los frutos y los géneros que sobran en unas provincias, a otras que están necesitadas de ellos, introducir en las interiores los géneros extranjeros, y llevar a los puertos para extraer a otros países los que no son precisos en estos".

Neste senso, hai que ter en conta ademais que tres anos despois da promulgación do plan de camiños

Se a este dato lle engadimos a enorme importancia estratéxica e militar do arsenal de Ferrol, unha creación por certo que se comezou na época de Filipe V, pai de Carlos III, queda claro por que se elixiu Galicia e dentro dela o trazado norte.

O substituto de José Crame foi un técnico traído a España para redactar e levar a cabo, sobre todo, proxectos de canles nos que fracasa estrepitosamente.

Máis sorte tivo Carlos Lemaur cos camiños, véxase por exemplo a brillante solución

que propuxo para o paso de Despeñaperros, ou cos edificios, dos que en Galicia queda o testemuño do palacio do arcebispo Raxoi -actual concello de Santiago de Compostela- que, cremos, non desmerece en nada a fachada de Fernando de Casas ou a reforma da catedral de Lugo, ambos os dous proxectos executados ao mesmo tempo que as obras do Camiño Real de Galicia.

Pero pouco sabemos deste enxeñeiro antes da súa chegada a España, agás o seu lugar de nacemento e o que el mesmo conta no seu curriculum, no que pouco aclara por certo, no relativo á súa formación académica e profesional. Segundo palabras do propio Lemaur, cursou

---

estudos en París con distinción, e traballou posteriormente como enxeñeiro no exército francés en 1744.

Nada máis chegar á península emprende a construción dunha serie de obras realmente importantes e complexas que provocaron constantes enfrontamentos cos seus superiores e certas acusacións de desobediencia e malversación de fondos. A primeira foi o Canal de Castela, unha antiga idea das cortes de Valladolid de 1548, que consistía en construír un canal de navegación que puxese en contacto “el gran centro productor que era Castilla con el puerto de Santander, lo que supondría la posibilidad de tráfico comercial con las colonias de Ultramar”. Posteriormente traballou en 1755 no porto de Corcubión e en 1757 noutros portos de Galicia para reparalos e mellorar as súas defensas.

Despois da súa intervención nas obras do camiño de Galicia, Lemaur traballou en dous importantes proxectos de enxeñaría: o porto de Despeñaperros e o canal do Guadarrama en 1785.

Ademais de levar a cabo todas estas obras, e como bo ilustrado, dedicaba o seu tempo ao estudo doutras materias, como a Astronomía, as Matemáticas ou mesmo, a Arqueoloxía. De feito, en 1758 reclámano na Corte a fin de formar parte da recentemente creada Sociedade de Matemáticas, da que era daquela director, Pedro Lucuze. Froito destas actividades foi a elaboración de diversos escritos sobre unha variada temática como, por exemplo, “Tratado de Dinámica” elaborado para a Sociedade Matemática, “Discurso sobre la Astronomía o introducción al conocimiento de los fenómenos astronómicos, sus leyes, su causa, y su aplicación a los usos de la vida civil” publicado en 1762, ou mesmo o “Examen de los carros actualmente en uso en Galicia” presentado en 1765 ante a Sociedade Galega de Agricultura.

Lemaur tamén tomou parte activa nas deliberacións da Real Academia de Agricultura de Galicia, ante a que presentou varias disertacións como a súa “Explicación de la causa porque no se cultivan anualmente gran parte de los montes en Galicia y del medio con que se podrán cultivar”, “Causas generales que obran en el abandono de las tierras cultivadas”, e “Sobre la turba descubierta en la plaza de Orzán, de La Coruña”.

Pero quizais os traballos máis interesantes para o noso estudo foron un conxunto de excelentes mapas sobre o camiño real e outros camiños da zona denominados “Mapa del pays y del camino entre Lugo y Villafranca”, conservados actualmente na cartoteca histórica do Servizo Xeográfico do Exército, así como o achado de restos arqueolóxicos de época romana que tan cientificamente soubo catalogar.

En resumo, son moitas as obras legadas por Lemaur e vemos nelas a man dun home cun talante investigador incuestionable, e sobre todo, un espírito inquieto, inmerso nunha personalidade polifacética, propia dun singular enxeñeiro en nada semellante aos seus coetáneos.

Pero volvendo ás obras do Camiño Real de Acceso a Galicia, despois da destitución de José Crame en 1762, Carlos Lemaur dirixe as obras en dúas fases sempre marcadas pola polémica.

A primeira iniciouse co seu nomeamento como enxeñeiro de “detall”, denominación que se lle daba na época, o 13 de maio de 1763 e concluíu co seu cesamento, mediante decreto do 18 de decembro de 1765. Como vimos, as causas deste cesamento son as continuas desavinzas co marqués de Croix que era o máximo responsábel da execución das obras de camiños.

O primeiro enfrontamento directo co marqués, e quizais o principal motivo desta primeira destitución, foi a causa do trazado que debía seguir o camiño a partir do lugar coñecido como a venda de Cortiñán (A Coruña). A decisión, finalmente, foi seguir o trazado que elaborara Croix, pero o enfrontamento debeu de ser bastante forte, ata o punto de que se paralizaron as obras, xa que ninguén sabía que dirección tomar. A disparidade de criterios supuxo que un problema que empezara a discutirse en outubro de 1765 chegase á primavera do 1766 sen resolver ao non adoptarse ningunha decisión. A mesma disparidade de criterios tamén é apreciable posteriormente na propia provincia de Lugo (Gómez Vila 2006, 153), cando en 1767 volve xurdir a discusión sobre o trazado que debe levar o camiño para salvar o porto de Pedrafita do Cebreiro. Lemaur dálle a razón aos xuíces de Doncos e Noceda (V. Anexo 1, docs 1 e 2) ao pretender seguir pola antiga vía militar romana, da que dicía ser o descubridor “...en estas

travajossísimas marchas he descubierto la antigua vía militar...". De feito, unha das principais acusacións que se lle fixeron foi a de que, a pesar de seguir o camiño pola devandita vía, gastara moito, cando o normal fose que, ao aproveitar un camiño preexistente, as obras resultasen menos custosas (v. Lam. 4).

Croix, do mesmo xeito que Esquilache antes da súa caída, consideraba a Lemaur persoa de espírito "despótico e dominante", que non admitía "boa sociedade e harmonía...", para concluír que non se conseguiría nada bo se Lemaur continuaba ocupándose das obras. Parece que Esquilache comprendeu á perfección as razóns do marqués, porque nada máis producirse o conflito, promulgábase un decreto no que se ordenaba que pasase ao camiño de Galicia, como enxeñeiro director, Gregorio Espinosa de los Monteros, quen dirixiu o camiño por pouco tempo, concretamente desde o 18 de decembro de 1765, data do decreto de nomeamento, ata a primavera de 1766, momento en que se produciu a caída do ministro, reiniciáronse as obras e tivo lugar a definitiva reincorporación de Lemaur ao camiño, concretamente en xuño dese ano.

A segunda fase, iniciouse polo tanto o 27 de xuño de 1766 e rematou o 2 de maio de 1769, por orde do rei, quen lle encargou ao enxeñeiro Baltasar Ricaud que se fixese cargo da dirección do camiño, aínda que, de feito, o Conde de Croix ordenara o seu cesamento algúns meses antes, mandando que pasase a Barcelona, sen esperar sequera a real orde. Nesta ocasión o enfrontamento provocou a suposta insubordinación do enxeñeiro e a malversación de caudais públicos, concretamente dunha partida de 66.748 reais e nove marabedís que se lle entregarán para facer pagos atrasados e que



Lám. 6 Leguario de Laxosa

Lemaur supostamente destinou a outros mesteres.

O nomeamento de Baltasar Ricaud como enxeñeiro xefe e de Miguel Múzquiz como superintendente implican unha maior orde e control na execución dos traballos. Será nesta segunda etapa, entre 1769 e 1780, cando se rematan a case totalidade das zonas pendentes de execución e se recompoñan multitude de treitos que xa amosaban un palpable deterioro. De feito, en 1772 ao mesmo tempo que rematan as obras entre Astorga e Pedrafita, iníciase a reparación do camiño entre Valcárcel e Noceda, e ao ano seguinte, entre A Coruña e a venda de Cortiñán. Segundo se deduce dos informes de Ricaud este precoz deterioro débese á realización precipitada e sen consistencia das caixas e dos pavimentos, circunstancia agravada polas "copiosas lluvias ... que inundan y destruyen los caminos". Ademais, a gran cantidade de carros "que el país tiene para su comercio" armaban nas lamias prominentes cravos que "surcan en exceso y destruyen el firme del camino"<sup>2</sup>.

A coroa, decatándose axiña destes males, dita en 1772 unha Real Célula onde prohibe expresamente empregar a roda estreita e os cravos prominentes, establecéndose a obrigatoriedade da lamia ancha e lisa con tres polgadas (7 cm) como mínimo. Estas mesmas esixencias aprécianse na Orde da Superintendencia de 1777, engadindo a obriga de levantar a altura dos carros en oito dedos (14 cm) co obxectivo de conseguir maior radio de xiro sen danar o pavimento. De non cumprir ambas as dúas obrigas "se les confiscará el carro y su valor será aplicado al fondo de caminos".

Aínda que non se pode determinar unha data exacta para a conclusión dos traballos, debido ás múltiples reformas que se seguen a realizar, é entre 1777 e 1785 cando se unen os derradeiros treitos pendentes de execución: Becerreá-Lugo e Lugo con Betanzos.

(2) As mesmas circunstancias aprécianse noutros tramos. Vid. 19 de xullo de 1777. Informe do enxeñeiro Jaime Amphoux a Felix O'neille sobre as causas e gastos ocasionados polo esborramento do Camiño Real de acceso a Galicia no tramo de Pereje - Trabadelo. Archivo General de Simancas, S.S.H. 914. "Mui señor mio: Aunque por la relación de adelantamiento y gastos de las obras de este camino general en los seis primeros meses del corriente año que dirigí á usted con carta de Agosto del presente. Se impondría de haberse concluido la limpia de la porción entre Pereje y Trabadelo de los derrumbos que en los terrenos superiores á él causaron los temporales del invierno último, con el gasto de nueve mil cincuenta y nueve reales..."

### 3 LEGUASE LEGUARIOS

Son varias as similitudes dos leguarios cos antigos miliarios das vías romanas. A primeira é o feito de sinalar a distancia que queda para chegar á cidade de destino, aínda que un faino en leguas e outro en millas (1480 m). A segunda é a propia forma, así mentres o miliario é cilíndrico tipo columna, o leguario é rectangular con sombreirete de remate. Tamén en ambos os dous casos colócanse a unha distancia determinada, cada milla ou cada legua. Porén, no caso do leguario límitase a indicar a distancia mentres que o miliario tamén tiña un papel propagandístico ao incluír todos os títulos do emperador vixente nas primeiras liñas.

A obriga de colocar indicadores de distancia estipulouse nas Ordenanzas de Intendentes e Correxidores de 1718, 1749 e 1788. Así por exemplo, xa Fernando VI estipula en 1749 que en todas as encrucilladas importantes "hagan poner un madero levantado fijo, con una tarjeta, en que diga camino para tal lugar..." (Ordeanza do 13 de Outubro de 1749, art. XXIX).

Se ben a tipoloxía era moi variada, sen dúbida, foi o leguario o soporte máis empregado ata que, a mediados do XIX é substituído polos postes quilométricos e miriamétricos nas rutas máis importantes.

Xa vimos noutro lugar (Gómez Vila, J 2001, 347-356) como o Camiño Real de acceso a Galicia non era alleo a estas ordenanzas e como, de feito, había en cada legua un poste indicador. A propósito deste tema tamén mencionábase as informacións orais recollidas dalgúns veciños de Doncos que aínda lembraban os leguarios que balizaban o camiño no monte Xirondo: *"eran cuadrangulares, de dous metros de alto, e nunha cara poñía a distancia á Coruña. Estaban apoiados nun zócolo e cubertos cunha especie de sombreiro"*



Lám. 7 Leguario de Garabolos onde aínda se aprecia nitidamente o texto

Neste camiño real de acceso a Galicia hai actualmente documentados catro leguarios, tres deles xa publicados polo que subscribe hai uns anos (Gómez Vila 2001, 347-356) e o cuarto descuberto recentemente preto da ponte vella de Gomeán.



Lám. 8 Fragmento do leguario da Ferrería

Todos eles participan dunha mesma tipoloxía e, polo tanto, presentan características comúns con outros de distintos puntos da península. Cantaría de granito a modo de prisma rectangular con zócolo, faixa e sombreirete, aparecendo nun dos seus costados a distancia en leguas Á Coruña.

Un dos publicados, localizado nesta zona, e que atopei casualmente alá por 1999, é o leguario de Laxosa (Lám. 6) que está situado nunha encrucillada de camiños na estrada de Arxemil, a uns 700 m do empalme coa N-VI. Decía nese traballo (Gómez Vila, J 2001, 350) que aínda que posiblemente non fose esta a súa situación orixinaria non debía de afastarse moito dela, xa que por este núcleo pasaba o Camiño Real, como o testemuña a ponte do Vao e a literatura camiñeira decimonónica. O zócolo, ao igual que todos os demais, é cuadrangular de 50 cm de alto e 70 cm de ancho e está fincado no chan uns 20 cm. Sobre el apoia un bloque de granito de gran grosor, desbastado a modo de prisma, de 155 cm de altitude e 55 cm de ancho. No costado, a carón de Madrid aparece unha inscrición coa indicación da distancia á Coruña en leguas: A LA / CORUÑA / 16, tendo as letras unha altitude de 10 cm. Rematando o conxunto sitúase un sombreirete piramidal de 45 cm de alto, e deles, 10 cm corresponden á base cuadrangular. Estas mesmas medidas son as que presentan tamén os demais leguarios dunha maneira exacta, o que demostra claramente que

foron colocados nunha mesma época e que posiblemente foron elaborados polo mesmo obradoiro de canteiros.

O leguario de Garabolos (Lám. 7) dicíamos que se sitúa actualmente a carón da porta principal do parque de bombeiros nunha mediana dos accesos á capital. Tanto na tipoloxía, como no material e nas medidas xa vimos que é idéntico ao de Laxosa, agás a distancia ao punto de destino: A LA / CORUÑA / 14.

O terceiro leguario xa publicado é en realidade un fragmento que estaba situado no peitoril da ponte da aldea de Ferrería (Lám. 8) moi preto das Nogais, e digo estaba porque recentemente desprendeuse desta obra e agora fica tirado no chan con grandes posibilidades de ser estragado. O material desta peza é, ao igual co resto de exemplares, de granito de gran grosa pero neste caso de tan só 38 cm de alto en forma de prisma de 50 cm de lado. A inscrición que amosa presenta unhas letras de 10 cm moi erosionadas e danadas por golpes con perda dalgunha delas. Porén, pode reconstruírse do seguinte xeito: [A] LA / [CO]R[U]ÑA / 23.

Mario Outeiro tivo a amabilidade de comunicarme o recente achado doutro leguario situado moi preto da ponte vella de Gomeán (Lám. 9). Presenta a mesma tipoloxía e as mesmas medidas que os casos anteriores pero ten o valor engadido de atoparse no seu lugar orixinario, sendo este o único caso que coñecemos. Aínda así, e despois da limpeza que lle fixemos, púidose comprobar que non conserva o texto debido á erosión do soporte pero, a



Lám. 9 Leguario da ponte vella de Gomeán

pesar disto, aínda é posible intuír algunhas letras como o “N”. O que non se le de ningún xeito é a distancia que marcaba á Coruña que sería de 17 leguas. Presenta un estado de conservación aceptable, se exceptuamos a ausencia de texto e o feito de que o sombreirete está un pouco descolocado.

A localización deste último leguario é moi interesante sobre todo para determinar con exactitude o valor da legua. De feito, ao longo da historia este valor foi cambiante, incluso nunha mesma época variaba segundo a zona da península de que se tratara. Nun principio indicaba a distancia que unha persoa a pé, ou en cabalgadura, poden andar durante unha hora. Dado que unha persoa percorre normalmente a pé unhas distancias similares, a legua mantense neses valores, pero segundo o tipo de terreo predominante en cada país ou segundo a conveniencia estatal, a legua varía e abarca distancias que van dos 4 aos 7 km, sendo as máis frecuentes as leguas que se atopan na media de tales extremos.

Deste xeito, se calculamos a distancia entre este leguario e o seguinte, que é o de Laxosa, podemos calcular o valor da legua xa que son contiguos. A distancia entre eles é de 7.300 m. Se temos en conta que o de Laxosa está desprazado e que a situación orixinaria sería a carón da N VI, daría a distancia exacta de 7 quilómetros.

Este dato agora confirmado, intuínno no traballo referido anteriormente (Gómez Vila, J 2001, 351) no que afirmaba que “estes leguarios, segundo a súa tipoloxía, parecen xurdir concretamente da Real Resolución do 16 de xaneiro de 1769. Nela establécese que cada legua tivese oito mil varas castelás de Burgos, é dicir, vinte e catro mil pés, equivalentes, polo tanto, a 6,687 quilómetros” e especificaba que “tamén é chamada legua real ou camiñeira de Carlos III para diferenciala da legua común (5,571 quilómetros) e da legua maior (6,352 quilómetros)”. Argumentaba así mesmo que as 14 leguas á Coruña sinaladas no leguario de Laxosa equivalen aos 94 quilómetros reais e que este valor tamén coincide coa distancia entre Madrid e A Coruña que en 1761 era de 101 leguas, é dicir, de 667 quilómetros. Máis distancia que en percorridos posteriores debido, en parte, aos excesivos reconcos que este camiño emprega para salvar os accidentes xeográficos.

A pesar de que oficialmente o valor da legua era como vimos de 6.687 m, na práctica simplifícouse a 7.000 m. en distintas partes da península. Porén, e dados os problemas que ocasionaba a convivencia de distintos valores na península, o Goberno unifica o valor de legua a 5,572 quilómetros, a través do Real Decreto do 26 de xaneiro de 1801. O cambio, aínda que efectivo, non foi duradeiro xa que a verdadeira pretensión era establecer un proceso de unificación, non só na península, senón tamén, co resto de Europa. Isabel II non dubida, polo tanto, en sancionar a Lei do 19-VII-1849 do ministro de Obras Públicas, Bravo Murillo, que introduce o sistema métrico decimal a imitación de Francia, onde xa se aplicaba dende facía dúas décadas. Isto trae como consecuencia inmediata un abandono dos leguarios como postes sinalizadores de distancias e a adopción duns novos indicadores como os postes hectométricos, os miriamétricos, dos que aínda se conserva un exemplar no lugar de Agüeira (Gómez Vila, j. 2001, 353) e os quilométricos.

A construción destes leguarios foi decretada na Real Resolución do 16 de xaneiro de 1769, na que tamén se estipula que as leguas para cada camiño se conten dende Madrid e dende a porta "que máis en derechura se dirigiese a la línea del camino"; sinalándose cun fito alto de pedra, en cuxo frontal se esculpe, con números romanos, a inscrición *A (o lugar de destino) tantas leguas*.

Outra resolución importante para comprender a importancia e a protección que a coroa lles concede a estes leguarios é a de 1 de xuño de 1767 que, no seu artigo oitavo, especifica: "Que a cualquier persona que rompa, pique, de golpes, tire piedras o haga otro cualquier daño ... a las pirámides que señalan las leguas, o que borre las inscripciones que estas tienen, las mancha o escriba en ellas, como se ha experimentado que lo ejecutan, se les asegure en la cárcel, y den cuenta las justicias para imponerle el castigo que merece su malicia, como a los dañadores de la cosa pública"<sup>3</sup>.

#### 4 CONCLUSIÓN

A importancia e transcendencia dos camiños reais de Carlos III e Carlos IV, e da súa política viaria en definitiva, é incuestionable e supuxo o primeiro intento serio de comunicar as distintas rexións da península desde a época romana. A pregunta que

nos salta na mente nestes momentos é como é posible que durante o imperio español non houbera uns camiños en condicións? A resposta é sinxela. O estado non se facía cargo nin da construción, nin da reparación nin da conservación. A súa participación limitábase a ditar leis para que cada concello "en parte en su término faga abrir y adobar los carriles y caminos por do pasan y suelen pasar y andar carretas y carros".

A pegada destes Camiños Reais está presente na paisaxe actual con multitude de obras de fábrica que salpican a nosa xeografía e falan das bondades, e tamén maldades destes camiños. Cantas aldeas e vilas presentan esa típica disposición lonxitudinal por naceren e creceren a carón do camiño? As Nogais, por exemplo, que naceu ao abeiro do camiño. Esta importancia e maxestividade aínda está hoxe en día na mente dos habitantes das zonas rurais. Cantas veces ao referirse a un relevante camiño antigo ou ponte se menciona como Camiño Real ou, se é moi impresionante, romano, sexa da época que sexa.

Estes camiños reais supuxeron un auténtico revulsivo económico para a época e permitiron o despegue de multitude de zonas que viron como por fin podían transportar as mercadorías e polo tanto vender os seus produtos.

Pero non todo foron vantaxes para os propios veciños do camiño. Evidentemente, moitos vivían ás súas expensas, pero para outros o camiño o que lles trouxo foi unha morea de problemas e desgrazas. Por unha banda baixísimas, irrisorias poderíamos dicir, taxacións de leiras expropiadas excepto, claro está, para os poderosos como o señor de Noceda. Neste senso, a lexislación tamén permitía non indemnizar polas obras efectuadas nos terreos do común e baldíos. Iso implicaba que, á parte de non recibiren os veciños ningún diñeiro, tampouco se necesitaba pedir permiso, polo que non poden estrañar as queixas que os afectados manifestaban, non só por non cobraren, senón tamén pola provocación que supoñía o feito de chegar, ver e cortar, sen llelo comunicar sequera aos particulares, concellos e xustizas respectivas. Outro problema grave era a

(3) Disposición do Marqués de Grimaldi titulada: "Ordenanza para la conservación del Puente Real de Jarama, nuevo camino y plantío de árboles que a costa del Real Erario se ha hecho y construído desde el Real Sitio de Aranjuez a Madrid". A importancia desta disposición radica en que é o primeiro regulamento de conservación de estradas, e de feito, o seu ámbito de actuación estendeuse a todos os camiños reais.

tala indiscriminada de árbores para a construción do camiño que supoñía o enorme prexuízo de verse privados de madeira, imprescindible para as vivendas, ou como substituto do carbón para queentarse, -por citar dous exemplos-, ao que había de engadir a carga de ter que repoboar os seus montes sen se veren compensados por iso.

En resumo, os Camiños Reais marcaron o inicio dunha política viaria a nivel estatal que pretendía revitalizar a economía facendo accesible as distintas zonas peninsulares. Esta política tivo continuidade, por citar un par de exemplos, na época de Isabel II ou tamén durante a ditadura de Primo de Rivera época na que se construíron milleiros de quilómetros de estradas grazas ao labor do Padroado do Circuito Nacional de Firms Especial.

## 5 ANEXOS

### Documento 1. 22 de setembro de 1767

**Carta dos Xuíces de Doncos e Noceda suplicando se trace o Camiño Real de acceso a Galicia pola antiga vía romana entre As Nogais e Pedrafita.**

Arquivo xeneral de Simancas, atado. 911.

Señor.

Los jueces de las villas de Doncos, y Noceda, en el Reyno de Galicia, de nuestra majestad.

Suplican.

Señor.

D. Francisco Velázquez, juez por el duque de Bervvick en la jurisdicción, y feligresía de Santiago de la villa de Doncos, y Don Joseph Álvarez que lo es de la de Santiago de Noceda por nombramiento de don Pedro Luis de Ulloa, coronel de milicias de Lugo, ambas antiguas en las montañas del Cebrero, Reyno de Galicia P.A.L.R(s).P(s) de vuestra Majestad con la maior veneración, en cumplimiento de la obligación de sus officios, y con deseo de la pública utilidad, dicen: que haviendo llegado a su noticia la piadosa deliberación de vuestra majestad para que se conpusiesen los caminos públicos, siempre se persuadieron a que, desde el puente llamado de la Herrería, que se está fabricando sobre el río Navia, prosiguiese la dirección por el camino antiguo existente, hasta el lugar de Piedrafita, último de este Reyno, en los confines del de León mediante las patentes

ventajas, que se siguen, conducentes al maior beneficio común.

1ª. Que desde d(ic)ho puente al citado Piedrafita (distantes tres leguas vulgares) passa por las poblaciones de la villa de Nogales, la de Doncos, ventas de la entrada de Castelo, casas de la Sierra, Campa de Colmo, y Pozas, que sirven para el preciso abrigo, y aloxamiento de tropa, y caminantes, teniendo entre si a este fin una proporcionada distancia.

2ª. Que todo este camino se halla hecho y bien ensanchado con órdenes superiores sin que necesite más fábrica que tal qual reparo en lo que esté descompuesto, poco nivelado de piso, o ancho, sin embargo, que generalmente tiene el de veinte a veinte y quatro pies.

3ª. Que con estas apreciables circunstancias concurren las no menos útiles, de ser macizo, el más seguido, libre de avenidas tempestuosas, y sus fosos; de que por necessario consiguiente resulta la mayor facilidad del tránsito, permanencia de la obra, y de despejo de nieves en lo que gira por la sierra, movidas del ayre a los vaxios; y que assimismo escusarse mucho tiempo, e inmensos caudales en su total rotura, y fábrica, cuyo dispendio se haze inevitable rompiéndose de nuevo por otro sitio.

4ª. Que desde el referido puente de la Herrería hasta la salida de la villa de Nogales viene llano, y de allí, pasando por el río Lavandeyra, mediante otro puente, a cuya fábrica aun no se dio principio, prosigue subiendo en lenta disminución a d(ic)ho Doncos, Castelo, y un trecho antes de las casas de la Sierra, de donde vuelve a seguir llano por el de ésta, hasta cerca del lugar de Piedrafita, al que declina suavemente.

5ª. Que toda la subida, que hay en este camino, a demás de que no llega a legua y media, ni poder dexar de haverla por otra qualquiera parte, que se dirija, no es tanta que deba llamarse agria, ni merezca compararse a la de Guadarrama, Vistillas de San Francisco, Cuesta de la Vega, ni aun a la calle de Segovia y otras de la corte; y después de esto aún contiene a techos muchos sitios llanos, que embebidos en los repechos se disimularon en tanto grado éstos, que apenas veran perceptibles, y quedarán, puestos por nivel, mucho más suaves que lo está la calle de Segovia; no debiéndose conceptuar por preciso, el que sea enteramente de llano, quando la naturaleza del terreno lo resista, se gasta más que utiliza, y puede, sin tanto

dispendio, ser con toda seguridad transitable, que es el fin y esencia de todo camino, de modo, que aun con sólo la que tiene, le sobra capacidad, para que le transite cualquiera coche sin riesgo.

Pero no obstante la notoria utilidad de estas ventajas, observaron los súplicantes, que tan lejos de aprovecharlas, como era regular, se dirigió el proyecto desde el puente de la (Herre)ria no por d(ic)ho camino existente, que las contiene, sino por fuera de el, sacando la ruta de el centro a la extremidad oriental de la villa de Nogales, dirigiéndola después por la falda de la sierra de Juncedo, chozas de Furco, Herrería de Bueyes, y casas ya expresadas de la Sierra, adonde se incorpora y prosigue el camino existente: cuya delineación corrió de público haberse presentado en la corte y aprobado su plan.

Y aunque por ella se consiguen las utilidades de abrebriarse alguna cosa el camino, por no sondear tantos valles; ser escusado el puente sobre el río Lavandeyra; y livertarse la ruta de torrentes, y avenidas por passar sujeta a tierras incultas, no causarse en estas a los naturales perjuicio digno de satisfacción, y venir en bastante llano, hasta poco antes de la Herrería de Bueyes; también se siguen los perjuicios de ser necesario romperla enteramente de nuevo desde el citado puente de la Herrería hasta cerca del lugar de casas de la Sierra distantes cosa de cinco quartos de legua, y para ello gastar crecidos caudales, por las durezas y escolos que hay que vencer; deberse formar una Z desde antes de la Herrería de Bueyes, hasta la incorporación en el camino existente para de este modo disimular la subida, que hay en aquel trecho, donde se halla reunida la de esta delineación que será su longitud el de poco más de medio quarto de legua, y no aprovecharse el tránsito de Castelo, y Doncos, que son de mayor vecindad que la Herrería de Bueyes y chozas del Furco, no obstante, que Doncos tiene que las casas muy dispersas.

Y sin embargo de este proyecto aprobado por la superioridad, observaron también, que se quiere mudar dirigiendo la delineación, no por el camino existente ni por la referida falda de Juncedo, sino que, desde los confines de Nogales se procura torcer atravesando el camino existente y río Lavandeyra, mediante elevado puente, que a este fin se intenta fabricar con ánimo de sondear un fronterizo y eminente Cerro llamado Gironde y dirigirla por el lugar de Espariz a d(ic)ho Doncos, castelo y Piedrafita.

Esta nueva, y última delineación, no contiene utilidad alguna conducente a la permanencia de la obra, bien público, y naturales, ante sí, muchos y muy considerables perjuicios.

1º. Que desde el puente ya citado de la Herrería hasta d(ic)ho Piedrafita, se dirige por donde, además de exceder la longitud de las tres leguas vulgares, es preciso romperla enteramente de nuevo, y gastar sin comparación mucho más, que por la antecedente de Juncedo, y antigua existente.

2ª. Que con lo antecedente concurre ser el terreno en la mayor parte agrio, y pendiente al río Navia, en tanto grado, que a lo menos desde Castelo bajando a Doncos, y Espariz, hasta los Nogales, es cosa intolerable, y el menos advertido ha de reconocerlo, a vista de los precipicios, y durezas, que coge el proyecto, cuyo descenso pasa de cinco quartos de legua, siendo digno de consideración (omitiendo otros) el que media al sitio del Christo entre Espariz, y Doncos, y sigue toda la bajada a los Nogales pues sobre ser cerca de media lengua, horroriza el deslizadero a d(ic)ho río Navia, necesitando petril, y romperse en peña a fuerza de manos, por no ser en la mayor parte de calidad, en que obre la eficacia del barreno; por lo qual concurre ser imposible disimular la cuesta tan agria que apenas se sube a cavallo por todo lo que este trecho, donde la conclusión del cerro reúne lo más fatal del precipicio.

3º. Esta delineación la cruzan de alto a bajo muchas arroyeras, y fosos tan profundos de las tempestuosas avenidas, que se necesita para cada uno, además del puente sobre el río Lavandeyra, otro tan elevado y formal como el de cualquiera río; pues en los casos de sus torrentes, a que es propenso el Pays, son formidables, arrancando peñas, árboles, y quanto encuentran, con que atascan, y sacan, como es notorio, de su curso al Navia.

4º. Que atraviesa, especialmente desde Castelo a los Nogales distantes por esta línea cosa de cinco quartos de legua, tierras labradas, casas, arboledas, y cercados de d(ic)ho Castelo, Doncos, y Espariz, causando a sus naturales en uno, y en otro crecidísimos daños, que por poderse evitar, se hace escusable al Real Erario un crecido desembolso para su pago.

5º. Que por los muchos valles, que tiene que sondear, no sólo es más largo el camino, por esta

delineación, que por la antecedente de la falta de Juncedo, y antigua existente, sino que como lo labradío, y arroyeras quedan en muchas partes superiores, es preciso, que continuamente padezca quiebras, atascándose y rompiéndose, faltando de consiguiente su estabilidad, fin principal de la obra.

6º. Que siendo circunstancia muy apreciable para todo viajante, que el camino gire por repetidas poblaciones, se abandona en este proyecto tan importante objeto; pues desde d(ic)ho Castelo, hasta Piedrafita, se delinea por parage yermo, respecto que las aldeas de Pozas, Campa de colmo, y casas de la Sierra las dexa en el alto de esta, y las de Brañas, Ferreyras, y Pía quedan tan abajo de la proyectada ruta, que, pasando esta por el despoblado intermedio nada le aprovechan a su abrigo, antes bien se patentiza, que en todo este despoblado, cuya distancia pasa de dos leguas, se exponen a insultos, robos, y muertes los caminantes, y a ser sufocados en los vaxios opilados por las nieves, que desde lo alto y impele el ayre, y molestados en el estío, con repetidos bochornos: cuyos perjuicios experimentados en lo antiguo motivaron elegir la ruta despejada, que oy se cursa por el llano, y limpio de la Sierra, y borrar una estrecha senda monstruosa, y emboscada, que por tenues indicios se dice girada por donde se intenta construir la de este nuevo proyecto.

7º. Que por lo antecedente se evidencia pasar sólo esta última delineación desde el puente de Herrería a Piedrafita por las poblaciones de Nogales, Espariz, Doncos y Castelo: la dirigida por la falda de Juncedo lo hacen por la del mismo Nogales, chozas del Furco, Herrería de Bueyes, casas de la Sierra, Campa de colmo, y Pozas; y la del camino existente gira por el centro de d(ic)ho Nogales a Doncos, Castelo, casas de la Sierra, Campa de colmo, y Pozas, de modo, que en este importante particular, ninguna de las tres delineaciones es menos surtida de commodas poblaciones, para abrigar el tránsito, que la del expresado último proyecto, ni más ventajosa que la del camino existente.

Con lo antecedente concurre que toda variación induce perplexidad causativa de que se dude el acierto, además de siempre entenderse, que la aprobación de Vuestra majestad en estos assumptos se funda en el concepto de que no halya otro parage más ventajoso, que ló es en el presente, como queda insinuado, el camino

existente, sinque en su comparación lo pueda ser alguna de los restantes proyectados, y mucho menos el último.

Por todas estas razones, señor, se contemplan los súplicantes, como tales jueces, únicos oficiales en sus respectivas judicaturas, fieles vasallos de Vuestra majestad amantes del bien común, y de la patria, constituidos en la precisa obligación de exponerlas a vuestra majestad como lo hacen con la mayor utilidad, y sumisión, deseando, que las piadosas resoluciones de vuestra majestad tengan aquel efecto que apetece de mayor permanencia, utilidad, y menos gravamen al Real Erario, y que por todos modos resulte aquel fiel cumplimiento de los benignos decretos de vuestra majestad quede el público servido, y en nada perjudicado el particular.

En esta atención, señor, paraque más por menor puedan los suplicantes con el mayor arreglo, y sin la menor dilación manifestar con toda puntualidad quanto dexan expuesto.

Suplican a vuestra majestad se digne mandar se comunique orden, para que se entregue a los pueblos de las feligresías de Doncos, y Noceda, por donde gira la variación de d(ic)hos proyectos, especialmente a los súplicantes, copia arreglada de los respectivos planes correspondientes a las precitadas delineaciones: que en ello esperan de la R(eal) piedad de vuestra majestad recibir especialmente.

Doncos 22 de septiembre de 1767.

Señor

Francisco Velázquez. (signo)

Joseph Santín y Alvarez (signo)

## Documento 2. 2 de decembro de 1767

**Carta do enxeñeiro xefe do Camiño Real de acceso a Galicia D. Carlos Lemaury en resposta á enviada polos xuíces de Doncos e Noceda con relación á petición de cambio de trazado do Camiño Real entre As Nogais e Pedrafita.**

Arquivo Xeneral de Simancas, atado. 911.

Mui señor mío: a Vuestra Señoría consta así por los planos de la traza de la obra echa, y emprendida, como por las noticias subcesibas de los progresos de ella, que no se ha tocado a la parte comprendida entre el puente de la Herrería de los Nogales, sobre el río Navia, y el lugar de Piedrafita, y por consiguiente, que no puede haver

llegado el caso de alterar lo proyectado, ya probado por la superioridad, respecto a esta parte.

Es verdad, que este proyecto tiene los grandes inconvenientes, que observan los Jueces de Doncos y Noceda en su representación, que Vuestra señoría se sirve incluirme, con fecha 30 del mes próximo pasado; esto es, de ser muy costosa la ejecución y sujeto el camino, desde la Herrería de buey acegarze por las Niebes, mediante dirigirse sobre la ladera de la montaña opuesta al Norte; pero estas dificultades, que no deje de conocer al tiempo de levantar el plano, y no pude resolver, por faltar de el tiempo, y ser necesaria entonces mi presencia en la obra, que se estaban executando, las he visto en toda su fuerza, mientras he permanecido en el lugar de Piedrafita, andando a pie todas las montañas, para reconocer mejor sus laderas.

En estas trabajosísimas marchas he descubierto la antigua vía militar, la qual he echo observar a vuestra señoría, quando vino a este Reyno, entre Piedrafita y Castelo; y ofreciendo este camino antiguo gran comodidad en la ejecución del nuevo, he pensado, como entonces insinué a vs, dirigirlo sobre ella; y las niebes, que don Pedro Luis de Ulloa pintó a vuestra señoría en sus cartas, como dificultad de más momento en esta ladera que en la cumbre de la montaña, donde dize, que no permanecen, se han reconocido en el invierno anterior, que han sido más copiosas que el de veinte años a esta parte, ser muchas menos las que caen, y se conserban sobre esta antigua via militar, que en lo alto, y por consiguiente, que es más útil y más conbeniente a todo respecto conducir el camino nuevo por ella, desde Piedrafita a Castelo.

En quanto al proyecto de la parte, desde Castelo a los Nogales, no se puede intentar la formación de él por el camino actual, sino conformandose, como lo confiesan los mismos Jueces a dejarlo tan agrio, como está, e igual a las subidas de las Vistillas de San Francisco, y cuesta de la Nega en Madrid, que nadie ciertamente alla comodas, y se tendrían por absolutamente impracticables, si, como el camino de que se trata, tubiesen una legua de largo.

A fin pues de precaber este inconveniente el maior de todos; pues de no suabizar las subidas, y vajadas para facilitar el transporte con todo género de carruajes, minorando su precio, es lo mismo, que dejar el camino en su estado actual, contra la

mente de su Majestad he pensado dirigirlo por la cuesta de Esparis, después de haver pasado el río Labandeira, sobre un puente tan alto, como es necesario, para libertarlo, y al camino de las grandes avenidas, a que está sujeto este río, ganando al mismo tiempo quánta altura se pudiese, para que esté más suave la subida hasta Castelo, y evitar una ladera de peña muy agria, que sin esta precaución, deviera atravesar el proyecto; y aunque la rapidez de la desde este ideado puente, hasta más allá de Esparis sea tan grande, como lo expresan los citados Jueces, la dificultad, que ofrece es mucho menor, que las ya venzidas en el camino echo entre Piedrafita, y Ruitelan, Forre, y el Manzanal; y a lo menos iguales a las que se devieran vencer, siguiendo la dirección de el camino actual hasta el mismo Castelo; en lugar que, dirigiéndose por Esparis, estas dificultades se terminan un quarto de legua, antes de llegar a Doncos, por consiguiente será menos costosa la ejecución por esta dirección que por qualquiera otra, el camino será más cómodo, y abrigado, y estando expuesto al medio día, en toda su extensión, será menos sujeto a los yelos, que, en tiempo de invierno, suelen hacer todos los demás de la montaña muy peligrosos.

Esto mismo, y quanto expongo en esta carta, lo conoce vuestra Señoría; ya porque en su viage à este Reyno ha podido observar el terreno, de que se trata, ya porque he procurado en todas las conversaciones, que se han ofrecido sobre este asunto, con motivo de las repetidas cartas, que al mismo fin escribió a vuestra majestad don Pedro Luis de Ulloa, expresar todos los fundamentos, que tenía, para intentar el nuevo proyecto, el qual, hasta aora, sólo existe en idea; últimamente, respondiéndome en 15 de abril a la capitulación, que me hacía este caballero, acusándome de haver alterado el proyecto aprobado por su majestad, no he podido menos de hacer presente a vuestra Señoría el mucho trabajo, que tendría yo, si deviera responder a todas las objeciones infundadas de qualquier interesado, que querría conducir el camino, por donde juzgare serle más útil; y aora veo en la representación de los Jueces el mismo espíritu de las cartas de Don Pedro Luis de Ulloa de reducir apleito ordinario, haciéndome parte, la dirección de el camino, entre los Nogales, y Piedrafita: pues estos Jueces sin hacerse cargo, que la determinación del proyecto no es asunto de justicia, y sólo depende de el pleno poder de su majestad, para obxar lo que allare más conbeniente al bien de su Reyno, piden copia de

los planos, para su examen, arreglado a ellos, exponer nuebamente, y más por menor quanto tengan, que decir: esto es para molestar sin fin a la superioridad, con sus recursos, y tener siempre ala mano un pretexto, para estorbar mis operaciones.

Esto es cuánto puedo informar a vuestra majestad, sobre este asunto, ratificandome siempre, en que no tengo maior interés, en el acierto, assí respecto a la perfección, y comodidad del camino, como ala economía en su construcción, y que este principio será siempre la guía de mis reflexiones, y conociendo por otra parte que lo primero es obedecer los preceptos de la superioridad qualquiera determinación será para mí una regla, de la qual nunca me apartaré.

Dios guarde a vuestra majestad muchos años como desco(¿)

Coruña diciembre 2 de 1767

Excelentísimo señor.

B. ilustrísimo de V. C. Su mas attento servidor.  
Carlos Lemaur (signo)

## 6 BIBLIOGRAFÍA

- ALVARADO BLANCO, S / DURÁN, Manuel e NÁRDIZ, Carlos. *Puentes históricos de Galicia*. Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Xunta de Galicia, 1989.
- ALZOLA Y MINONDO, Pablo, *Historia de las obras públicas en España*. Ed. Turner, 1979.
- AMPHOUX, Jaime. *19 de julio de 1777. Informe do enxeneiro Jaime Amphoux a Felix O'neille sobre as causas e gastos ocasionados polo derrube do Camiño Real de acceso a Galicia no tramo de Pereje-Trabadelo*. Archivo General de Simancas, S.S.H. 914, 1777.
- BONET CORREA, A., et al. *La polémica ingenieros-arquitectos en España siglo XIX*. Madrid: 1985.
- CAMPOMANES, Pedro Rodríguez, Conde de. *Itinerario real de las carreras de postas*. Ed. facsímil del original, impreso en 1761, Centro de publicacións do ministerio de transporte, turismo e comunicacións.
- CORNIDE, J. A. *Advertencias a tener en cuenta para la dirección del camino que va de Betanzos a Lugo*. Archivo General del Reino de Galicia, papeles de Cornide, leg. 13, n.º 216, sen data.
- FERNÁNDEZ CASADO, Carlos. *Breve historia de las obras públicas*. Madrid: Ed. Dossat, 1950.
- FERNÁNDEZ DE MESA, Tomás. *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas*. Madrid: 1756.
- GARCÍA BARZANALLANA, L. *Tratado de carreteras y ferrocarriles*. Madrid: Ed. De Bailly-Bailliere e hijos, 1906.
- GARCÍA FUENTES, M. *El camino Real de Acceso a Galicia en el siglo XVIII*. A Coruña: Excma. Deputación de A Coruña, 1987.
- GARCÍA FUENTES, M. *Galicia incomunicada por red viaria en el siglo XVIII*. A Coruña: Universidade da Coruña, servicio de publicaciones, 1999.
- GARCÍA ORTEGA, Pablo, *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*. Ed. MOPU, 1982.
- GÓMEZ VILA, Javier. "Leguas e leguarios no Camiño Real de Acceso a Galicia", en *Lucensia*, nº 23, vol. XI. 347-356, 2001.
- GÓMEZ VILA, Javier. *Vías romanas de la Provincia de Lugo*. Santiago: USC, 2006.
- LEMAUR, C. *Mapa del Pays y del Camino entre Lugo y Villafranca*. Servicio Geográfico del Ejército, Cartoteca Histórica, 1769.
- MADRAZO, Santos. *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Ed. Turner, 1984.
- MENÉNDEZ PIDAL, Gonzalo. *Historia de los caminos de España*. Ed. Cultura Hispánica, 1951.
- 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: 1757.
- SUAREZ FREIRE, J. F. *Viaje de Galicia desde la villa de Benavente, o breve descripción de sus dos carreteras: de la construida desde Astorga a La Coruña, y de la que debe de construirse desde la villa de Benavente a la ciudad de Orense, Santiago y Vigo, con algunas observaciones a cerca de las obras, utilidad y circunstancias de cada una*. Santiago: 1813.
- URIOL SALCEDO, J. I. *Historia de los caminos de España*, 2 Vol. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1992.