
Los caminos a Galicia desde Benavente hasta finales del siglo XVIII

JOSÉ IGNACIO MARTÍN BENITO*

INTRODUCCIÓN

Las comunicaciones del sur y del centro peninsular con las tierras del noroeste tuvieron y tienen en la región de los Valles de Benavente, allí donde se juntan las aguas de los ríos Tera, Órbigo y Esla, un punto de encuentro, de encrucijada de caminos. No es casualidad, precisamente, que desde el entorno de Benavente partan actualmente las dos arterias principales hacia el norte y el sur de Galicia, esto es, hacia las ciudades y puertos de La Coruña y Vigo. Ello es el resultado, primero, de la propia geografía, que condicionó la apertura de vías de penetración y comunicación entre estas tierras de la Meseta y el noroeste y, en segundo lugar, pero derivado de los condicionamientos geográficos, de la propia evolución histórica.

Así, los contactos entre el sur y el norte de la Península seguían el trazado de un camino que hunde sus raíces en la Prehistoria y que luego fue relanzado por Roma con la denominación *Iter ab Emeritam Asturicam*. La calzada, una vía empedrada, pasó con el tiempo a llamarse *Al Balat*, en lengua árabe, de donde deriva la actual denominación de Vía de la Plata, con la que actualmente se la conoce. El camino de Mérida a Astorga, que unía dos importantes ciudades de la Lusitania y de la Tarraconense, pasaba por varias mansiones, entre las que se encontraban *Bedunia*, *Brigecio* y *Pretorium*. Tradicionalmente se ha venido admitiendo que la *mansio* brigecina se situaría en el entorno de lo que, con el paso del tiempo, fue primero Malgrat y, más tarde, Benavente. Desde la capital del convento asturicense, salían otras vías hacia el noroeste, hacia *Lucus Augusti* (Lugo) y *Brigantium* (La Coruña) y hacia *Bracara Augusta* (Braga).

Estas vías debieron jugar también un papel importante en las épocas sueva y visigoda y, más tarde, a partir del siglo VIII, en las penetraciones musulmanas hacia Galicia y en las razzias de los reinos cristianos hacia territorio andalusí. Concretamente la Vía de la Plata cobró auténtico protagonismo en la época de la conquista musulmana y, después, en la expansión del Reino de León hacia el sur durante los siglos XII-XIII, llamada entonces “calzada de la Guinea” o Quinea (posiblemente de *equinea*, del latín *equus* –caballo–, aludiendo al tránsito de equinos). Por su parte, los caminos hacia Galicia, que debían salvar las dificultades de los puertos, fueron también seguidos en varias ocasiones por la curia regia, además de que por él corrieron ejércitos y comerciantes, transeúntes y peregrinos, pastores y rebaños.

* I.E.S. “León Felipe” (Benavente). Centro de Estudios Benaventanos “Ledo del Pozo”.
joseignacio.bena@terra.es

En las páginas que siguen nos centraremos precisamente en el trazado de estos caminos y en sus dificultades, así como en algunas de las obras de infraestructura viaria. Nos fijaremos también en el propio testimonio de viajeros y, con ayuda de las fuentes, trataremos de realizar una aproximación al estado de las comunicaciones con Galicia, partiendo desde Benavente, donde, como se ha dicho, se bifurca y se bifurcaba también en otros momentos, la ruta de Galicia. El periodo cronológico que abordamos va desde la Edad Media hasta el siglo XVIII. En los tiempos medievales es cuando comienzan a documentarse determinados concejos y poblaciones con especial protagonismo en las comunicaciones con el noroeste de la Península. Por su parte, son los años finales del siglo XVIII cuando comienza a configurarse la red radial de las carreteras españolas y a acometerse importantes obras en los caminos a Galicia, sobre todo en el tramo de Astorga, el Bierzo y Piedrafita, para salvar sobre todo los puertos y hacer más transitable el camino. A partir del siglo XIX se dará un nuevo y mayor impulso a las comunicaciones del centro de la Meseta con el noroeste; esto es, cuando realmente se lleva a cabo una auténtica política de obras públicas en España. Por eso, hemos acotado el tema entre la Edad Media y el siglo XVIII o, lo que es lo mismo, la situación de los caminos a Galicia desde Benavente durante el Antiguo Régimen.

1. LOS CAMINOS A GALICIA DURANTE LA EDAD MEDIA

Los caminos entre el centro y el sur de la Península debían confluír en el entorno de Los Valles de Benavente. Esas vías fueron utilizadas por los ejércitos musulmanes y cristianos en sus desplazamientos. El valor de cruce de caminos se puso de relieve en los acontecimientos de la batalla de Polvorosa, sucedida en el año 878 a orillas del Órbigo. En ella se enfrentaron las huestes de Alfonso III contra dos cuerpos de ejército musulmanes. Uno procedía de Córdoba y había tomado el camino del norte contra Astorga y León, remontando la vía de la Plata; el otro procedía del centro, de Toledo, Talamanca, Guadalajara y otras plazas¹.

La ruta del Tera, que discurría remontando el valle de este río y, después la alta Sanabria, conducía también a las tierras del noroeste, una vez salvados los puertos de Padornelo y La Canda. Ya desde el siglo X se sitúan en su entorno diversos monasterios, los cuales, entre sus diversas funciones, sirven también de hospedaje a los transeúntes. En el año 930 el presbítero Hanimino entregaba sus propiedades y pertenencias cuando ingresó como monje en la comunidad del monasterio de San Cipriano de Trefacio, y lo hacía para el sustento de los pobres y peregrinos que vinieran a hospedarse en el cenobio². Lo mismo se especifica en la donación de Vigo de Sanabria que hace el rey Ordoño III a la abadía de San Martín de Castañeda en 952³. Las referencias al paso y socorro de peregrinos continúan en la centuria siguiente. Sirva, como ejemplo, la donación que en el año 1018 hizo el clérigo Juan al monasterio de Castañeda, cuando le donó la villa de *Asurvial*, para que sirviera de “cobijo para los hermanos y para los huéspedes y peregrinos que ahí vienen”⁴. Fórmulas estas que se repiten también en la donación de bienes

¹ *Crónica Albeldense*, en J. GIL FERNÁNDEZ, J. L. MORALEJO y J. I. RUIZ DE LAPEÑA, *Crónicas Asturianas*, Oviedo, 1985, p. 177 y *Chronicon de Sampiro*, en E. FLÓREZ, *España Sagrada*, Tomo XI. Madrid 1905, p. 440.

² M. FERNÁNDEZ DE PRADA, *El Real monasterio de San Martín de Castañeda*. Madrid 1998, p. 138, nota 124.

³ M. FERNÁNDEZ DE PRADA, *Op. cit.*, pp. 114-115.

⁴ M. FERNÁNDEZ DE PRADA, *Op. cit.*, pp. 141-143.

en Villageriz y Fuentencalada que hizo Monio Martínez al monasterio de Santa Marta de Tera en 1115: “*Para remedio de mi alma y de la de mis padres, y para la luz de la iglesia y para el hospedaje de pobres y de monjes que allí lleguen*”⁵.

Y es que varios eran los monasterios que servían de refugio a los viajeros que hacían el camino por el valle del Tera y Sanabria. La ruta estaba jalonada por monasterios que hundían sus raíces en la época mozárabe. En Colinas de Trasmonte estaba el de Castroferrol. En Abraveses, en el entorno del que luego fue santuario de la Virgen de la Encina, se ubicaba el de San Pelayo; en Navianos de Valverde, el de Santiago, en lo que hoy es la dehesa de Malucanes, el cual pasó a ser propiedad del monasterio de Santa Marta en 1051, por donación de los condes Sancho Jiménez y María. Precisamente, Santa Marta de Tera, al ir agregando las posesiones de otras comunidades, se convirtió en la principal abadía del curso medio y bajo del valle. Otro centro era el de San Miguel de Camarzana. Más alejados, pero en el mismo entorno, estaban los de San Pedro de Zamudia, San Salvador de Villaverde (en San Pedro de la Viña) y San Fructuoso en Ayó de Vidriales. Por su parte, en tierras sanabresas, se enclavaron los monasterios de San Julián y Santa Basilisa en Vime de Sanabria, San Juan en Ribadego, San Ciprián, cerca de Trefacio y, el más conocido y principal centro del alto Tera, San Martín de Castañeda⁶.

En su recorrido por el valle del Tera, los peregrinos visitaban también los santuarios y las reliquias que se guardaban en las iglesias abaciales. Uno de los mejores casos conocidos es, precisamente, el de Santa Marta de Tera. El monasterio había sido fundado a finales del siglo IX o principios del X. Aquí, según un documento de 1033, se rendía culto, junto a Santa Marta, mártir astorgana del siglo III, al Salvador, San Miguel Arcángel, y los apóstoles Santiago, San Andrés y San Mateo. El fervor religioso que despertaban las reliquias contó entre sus devotos al propio Alfonso VII, el Emperador, el cual, aquejado de una grave dolencia moral, invocó a Santa Marta y obtuvo curación. Por eso, en agradecimiento, viajó hasta su iglesia de la ribera del Tera en 1129 y confirmó todos los privilegios y el coto del cenobio. En el documento de confirmación se añadió que: “*En su iglesia (de Santa Marta de Tera) el Señor devuelve la vista a los ciegos, oído a los sordos, el andar a los cojos; cura a los mancos, sana a los enfermos, limpia a los leprosos, expulsa a los demonios de los cuerpos posesos y hasta los prisioneros ahorrados se ven libres doquiera que se encuentren*”⁷. Obsérvese que esta fórmula recuerda las virtudes curativas que se atribuían a Santiago en Compostela: el apóstol devolvía “*la vista a los ciegos, oído a los sordos, palabras a los mudos, la vida a los muertos...*”.

Durante los reinados de Fernando II (1157-1188) y Alfonso IX (1188-1230) Benavente era plaza fuerte en el centro del reino de León. Ubicada en la vía de la Plata o calzada de la Guinea, la villa unía las tierras del norte con las de Extremadura y Transierra; a través de Astorga, los caminos conducían al Bierzo y de aquí a Galicia. En el verano de 1182, año jubilar, Fernando II peregrinó a Santiago. El 4 de mayo estaba en Santa Cristina, cerca de Zamora y el 14 en León. En junio encontramos al rey en Villafranca, desde donde toma el camino hacia Lugo y desde aquí a Santiago. El regreso lo hizo por Villafranca y Astorga⁸.

⁵ A. QUINTANA PRIETO, *Santa Marta de Tera*. Zamora 1991, doc. VIII, pp. 200-201.

⁶ Sobre los monasterios y su papel en las comunicaciones, véase R. GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, “Monasterios, caminos de peregrinación e infraestructura viaria en el norte de Zamora”, *Brigecio*, 10, pp. 45-66.

⁷ A. QUINTANA PRIETO, *Santa Marta de Tera*. Zamora 1991.

⁸ J. GONZÁLEZ, *Regesta de Fernando II*. Madrid 1943, pp. 483-486.

La situación de Benavente en el centro geográfico del reino de León, le hizo esca-
la en muchas ocasiones de los itinerarios reales, cuando la corte se dirigía al norte del
reino: Oviedo y villas asturianas y las ciudades y villas de Galicia (Lugo, Santiago,
Orense, Monforte...)⁹. Aunque todo parece indicar que dichos itinerarios siguieron,
preferentemente, la vía del norte hacia Galicia, por el Bierzo, en ocasiones también los
monarcas transitaron la del sur. Así, Alfonso IX en la primavera de 1225 hace el reco-
rrido La Coruña, Santiago, Orense, Sanabria¹⁰. La unión de las tierras sanabresas y oren-
sanas se hacía a través de la Brea, un camino que pasaba por la Puebla de Sanabria y se
dirigía hacia Allariz y a la ciudad de las Burgas¹¹.

La villa benaventana era también paso hacia Castilla, de cuya frontera se hallaba a
corta distancia. De ahí que en las rivalidades entre leoneses y castellanos que sucedieron
a la batalla de Alarcos (1195), el ejército castellano-aragonés penetrara en 1197 en la
Tierra de Campos leonesa por Castroverde, para dirigirse a Benavente “*donde estaba el
rey leonés con los moros y con sus vasallos cristianos*”. Remontando el valle del Esla,
los invasores se dirigieron a Valencia de don Juan y hacia Ardón, desde donde se des-
viaron hacia la capital maragata. La crónica latina de los Reyes de Castilla refiere que
los castellanos “*llegaron hasta Astorga y algunos hasta Ravanal, otros entraron hasta la
tierra que se llama el Bierzo...*”¹². Luego, retornaron a Castilla, pasando cerca de León
y tomando el Castillo de los Judíos.

Como se ve con el ataque castellano a León, el vaivén de los ejércitos no respondía
a un recorrido sistemático de las rutas viarias. Los invasores pudieron dirigirse a Astorga
directamente desde Benavente por la calzada de la Plata, pero, sin duda, las entonces
importantes villas de Valencia y Ardón, justificaban el itinerario militar. El antiguo camino
romano continuaba plenamente vigente en la Edad Media. En torno a él se levantaron
hospitales, como el que en 1183 donó Simón Sánchez al monasterio de Moreruela, sito
“*in strata qua itur Beneventum iuxta Torres et iuxta Villam Novuam et iuxta Secos e iuxta
flumen Urbici*”, o, como se dice en la confirmación de la donación en 1215: “*... et hospitale
illus iacet in via que venit ab Astorica in Beneventum iuxta fluvium qui dicitur Orbicus*”¹³.

Los caminos que atravesaban las tierras de Benavente necesitaban, por su propia
configuración, del auxilio de pasos y de medios de transportes para poder cruzar los ríos
y arroyos. A principios del siglo XIII debía estar acometiéndose la construcción del puen-
te de Santa Marina de Castrogonzalo; su prosperidad devengó en la celebración de una
feria en Los Paradores. Sin embargo, las constantes avenidas del Esla fueron deterioran-
do la fábrica, de modo que hacia 1345 el puente estaba en ruina. Por esas fechas debía
haber desaparecido el puente de Deustambem, en el Priorato (Milles de la Polvorosa),
de modo que el paso del río debía ser flotante. Así, el Esla se pasaba por varios lugares
a través de las barcas siguientes: la del puente de Deustambem, la de Barcial del Barco,

⁹ Ver los itinerarios de los monarcas leoneses en J. GONZÁLEZ, *Regesta de Fernando II*. Madrid 1943 y *Alfonso IX*. Madrid 1944.

¹⁰ El monarca está el 26 de abril en La Coruña; desde aquí se dirige a Santiago, donde está el 3 de mayo, para poner rumbo a Orense, donde lo encontramos el 15 de ese mes. Nueve días después, el 24, está en Sanabria. J. GONZÁLEZ, *Alfonso IX*, Vol. II, docs. 453-456.

¹¹ J. GONZÁLEZ, *Alfonso IX*, Vol. I. Madrid 1944, p. 439. Sobre el trazado del camino véase E. FERREIRA PRIEGUE, *Los caminos medievales de Galicia*. Boletín Auriense, anexo 9. Ourense 1998, pp. 180-181.

¹² A. HUICI MIRANDA, *Las grandes batallas de la reconquista durante las invasiones africanas*. Granada 2000, quien reproduce texto de la *Crónica latina de los Reyes de Castilla*, p. 211. De esta crónica ver también la edición de Luis Charlo Brea. Madrid 1999, 15, p. 42.

¹³ I. ALFONSO ANTÓN, *La colonización cisterciense en la Meseta del Duero. El dominio de More-
ruela (siglos XII-XIV)*. Zamora 1986, doc. 17, pp. 312-313 y doc. 70, pp. 378-379.

la de Castrogonzalo y la de Villafer, entre otras¹⁴. Al menos desde principios de siglo xiv, el concejo benaventano tenía el derecho de control de las barcas en Castrogonzalo. El ingreso del barcaje era destinado a la reparación de los puentes del alfoz. El tránsito del río mediante barcas y *duernas* era una alternativa a la ruina del puente. En este contexto se inserta el pleito que mantuvo el concejo de Benavente sobre las rentas del puente de Castrogonzalo y su derecho a poner barcas, duernas y puertos en el Esla. Que el paso del río por este punto era muy transitado lo revela el hecho de que fueran ocho las barcas utilizadas para cruzarlo¹⁵.

1.1 Benavente en el camino hacia Galicia a finales del siglo xv

La comunicación con Galicia a finales del siglo xv desde la villa benaventana se hacía a través de Astorga. Jeronimus Münzer empleó diez jornadas desde Santiago a Benavente, por un camino “fragoso y pésimo”. Salió de Santiago el 21 de diciembre y después de pasar por Ferreiros, Mellid, Segonde, Puerto Marín, Sarria, El Cebrero, Villafranca, Rabanal y Val de San Lorenzo, llegó el penúltimo día del año de 1494 a Benavente. Münzer hizo el recorrido empleando jornadas de ocho y nueve leguas, salvo la última etapa entre Val de San Lorenzo y Benavente, que recorrió diez leguas, pero eso sí, “*madrugando antes del alba, y caminando a buen paso*”¹⁶.

La misma ruta siguieron pocos años después Antonio de Lalaing, señor de Montigny, Carlos de Lannoy, señor de Saintzelles y Antonio de Quiévrans, señor de Monceaux, a la vuelta de Compostela, invirtiendo nueve jornadas entre Santiago y Benavente, a donde llegaron el miércoles 16 de marzo de 1502, con el siguiente itinerario: *Ferreiros* (5 leguas), Mellid (5), *Guntin* (5), Puerto Marín (4), *Sarria*, Triacastela (4), *Santa María de Severe* (7), La Vega (4), *Villafranca* (3), Pongerrada (5), *La Sierra* (3), Rabanal (4), *Astorga* (5), *Toral* (5) y *Benavente* (5)¹⁷. La distancia recorrida en cada jornada oscilaba entre ocho y diez leguas, aproximadamente, aunque también se hicieran jornadas más cortas, como las dos últimas, de cinco leguas o, incluso, de 11 leguas (entre Sarria y Santa María). A las propias dificultades orográficas se unían también las consecuencias de la climatología.

El paso de arroyos y regatos en época de lluvias podía constituir grandes riesgos, como ocurrió a la comitiva del de Montigny a su paso por Toral, donde “*hallaron tan crecidas las aguas en el camino, que el señor de Saintzelles estuvo en peligro de ahogarse*”¹⁸. Después de descansar un día en la villa, donde fueron agasajados por el conde don Rodrigo Pimentel, los viajeros tomaron el camino de Villalpando, a media jornada, y desde aquí se dirigieron a Valladolid, pasando la noche en Villagarcía de Campos, a ocho leguas de Benavente y a siete de la ciudad del Pisuerga. De este modo, la distancia entre la villa de los Pimentel y Valladolid quedaba salvada en dos jornadas. Después de pasar en esta ciudad el domingo de Pascua Florida, salieron para Madrid, para encontrarse con

¹⁴ Sobre el puente de Deustambem, véase R. GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, “Repoblación y reorganización de la red viaria. El puente de Deustambem (siglos xii-xiv)”. *Brigecio*, 6, pp. 153-178.

¹⁵ P. MARTÍNEZ-SOPENA, V. AGUADO SEISDEDOS y R. GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, *Privilegios reales de la villa de Benavente*, Salamanca, 1996, doc. 17, pp. 52-53 y 93-96.

¹⁶ J. GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*. Salamanca 1999, Vol. I, pp. 362-364.

¹⁷ Las poblaciones donde pernoctaron van señaladas en cursiva.

¹⁸ A. DE LALAING, “Primer viaje de Felipe El Hermoso a España en 1501”, en J. GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*. Salamanca 1999, Vol. I, p. 420.

el archiduque. Entre Valladolid y Madrid invirtieron cuatro jornadas de camino, a razón de entre ocho y diez leguas diarias, parando para pernoctar en Medina del Campo, Martín Muñoz y Guadarrama¹⁹.

En una región como la de Los Valles, tan llena de corrientes fluviales, el arreglo y mantenimiento de puentes constituía una de las preocupaciones del concejo benaventano. Con excepción del puente de piedra de Castrogonzalo y del que cruzaba la madre vieja del Órbigo, a la salida de Benavente, la mayoría estaban contruidos con materiales poco consistentes, como “maderas unidas con clavos y cuerdas y cubiertos con césped, ramas y cascajo”²⁰. Precisamente, en el memorial de agravios que el concejo de Benavente envió al rey en 1400, los vecinos se quejaban de que el conde Juan Alfonso Pimentel tomaba madera de los caramanchones que el rey don Juan mandó hacer “*e eso mismo ha fecho a la madera de los puentes desta villa por que se proveen e mantienen los moradores en ella*”²¹. Lo percedero de los materiales con que estaban hechos, obligaba a continuas reparaciones, sobre todo después de épocas de lluvias y riadas. De ahí, los acuerdos del concejo para inspeccionar el estado de las puentes, como el encargo que se hizo el 23 de julio de 1470 a Martín Liviano y Ruy Gomes, para que fueran a ver las puentes y las repararan antes que el invierno se echara encima; las contruidas con material vegetal debían repararse “*de zancas como de rama e çespede e ajara*”; respecto a la reparación de la puente de piedra, se ordena que “*le echen sus cadernos de piedra e en medio enbetumado de cuyos e arena*”²².

2. LOS CAMINOS A GALICIA DESDE BENAVENTE EN EL SIGLO XVI

Las comunicaciones de Benavente (Foto 1) con el interior de Castilla se dirigían, pues, a Valladolid y a Medina del Campo. Este último itinerario lo recoge Hernando de Colón en el artículo 1164 de su *Descripción y Cosmografía de España*, publicado en 1517, indicando que la distancia de Medina del Campo a Benavente es de 16 leguas y “*vase por tordesyllas y a vega y por la mota y por villar de frades y por almaraz y por villarpando y por enzinas y a villanueva y castorpepe*”²³. Más adelante, en el artículo 3798, traza una descripción de Benavente y las distancias que hay a los pueblos vecinos y a Zamora. Colón escribe:

“Benabente es villa de mil vesynos e esta en una ladera de un cerro e es fortaleza e es del conde de benabente cabeza del condado e fasta san xristoval ay una le. de tierra doblada e de binas e fasta matillas ay dos le. e van por san xristoval una le. e por villa braçero una le. de tierra doblada e de vinas por la mano derecha e por la mano dizquierda van un rrio arriba dcho. rrio orbigo.

Benavente e fasta san rroman ay media le. llana un prado arriba e fasta paladinos ay una le. e media de tierra doblada e de tierra de pan por la mano dizquierda siempre prados e por la mano derecha syempre tierra de pan.

Benavente e fasta la torre del valle ay dos le. e van por villa braçero una le. e por paladinos una le. e fasta santa xpina una le. de tierra llana e todo de huertos rriba de un rrio dcho.

¹⁹ *Ibidem*, pp. 421-422.

²⁰ S. HERNÁNDEZ VICENTE, *El concejo de Benavente en el siglo xv*. Zamora 1986, p. 85.

²¹ *Ibidem*, p. 229.

²² A.M.B. Libro de Actas de 1470, citado por S. HERNÁNDEZ VICENTE, *El concejo de Benavente en el siglo xv*. Zamora 1986, p. 86, nota 102.

²³ H. COLÓN, *Descripción y cosmografía de España*. Tomo I. Sevilla 1998, pp. 29-30.



FOTO 1. Vista aérea de Benavente, en el camino de Galicia hacia la Meseta (foto Paisajes Españoles).

orbigo queda siempre a la mano derecha e en saliendo de benavente pasan al dcho. rrio que corre a la mano dizquierda e fasta çamora ay diez le. e van por bylla beça dos le. e por santovenia una le. e por la granja dos le. e por cubillos dos le. Benavente e fasta villa fefila ay cinco le. e van por castro gonçalo una le. de prados e junto con castro gonçalo pasamos un rrio que corre a la mano derecha e por castro perez adelante tres le”²⁴.

No recoge Hernando de Colón el trazado completo de Benavente a Astorga, pero sí las comunicaciones de esta última con el Bierzo:

“... e en saliendo de Astorga pasa un Riatuelo que corre a la mano derecha e fasta el espital de gansso ay tres leguas e media e van por el espital de baxo e fasta el Rabanal del camyno ay cinco leguas e van por el espital de abaxo tres leguas e media e por el espital del gansso e fasta Ponferrada ay siete leguas e van por el dicho espital de abaxo e por el espital del gansso e por el Rabanal del camyno e por fuen cabadon e por el Azebo e por Riego de ambroz e por Molina seca”²⁵.

De Ponferrada, tras tres leguas de camino, se llegaba a Villafranca “*e van por el campo de maray una le. e media e por cacabelos una le.*”²⁶

²⁴ H. COLÓN, *Descripción y cosmografía de España*. Tomo II. Sevilla 1998, pp. 17-18.

²⁵ H. COLÓN, *Descripción y cosmografía de España*. Tomo II. Sevilla 1998, art. 5084 (sic) y 5085, p. 228.

²⁶ H. COLÓN, *Descripción y cosmografía de España*. Tomo II. Sevilla 1998, art. 3849, p. 25. También tratan de Ponferrada los artículos 2663-2664; 4045 al 4049 y de buena parte del Bierzo los 5571-5611.

Repertorio
de todos los caminos de
España: hasta agora
nunca visto en el q̄l
allará q̄lquier
viage q̄ quierá
andar muy p
uecho lo pa
todos los caminantes. Cō
puesto por pero Juan
villuga valéciano.
Año. d. M. D. xlvj.
Con privilegio Imperial.

LÁM. 1. Repertorio de los caminos de España, de Pedro Juan Villuga (1546).

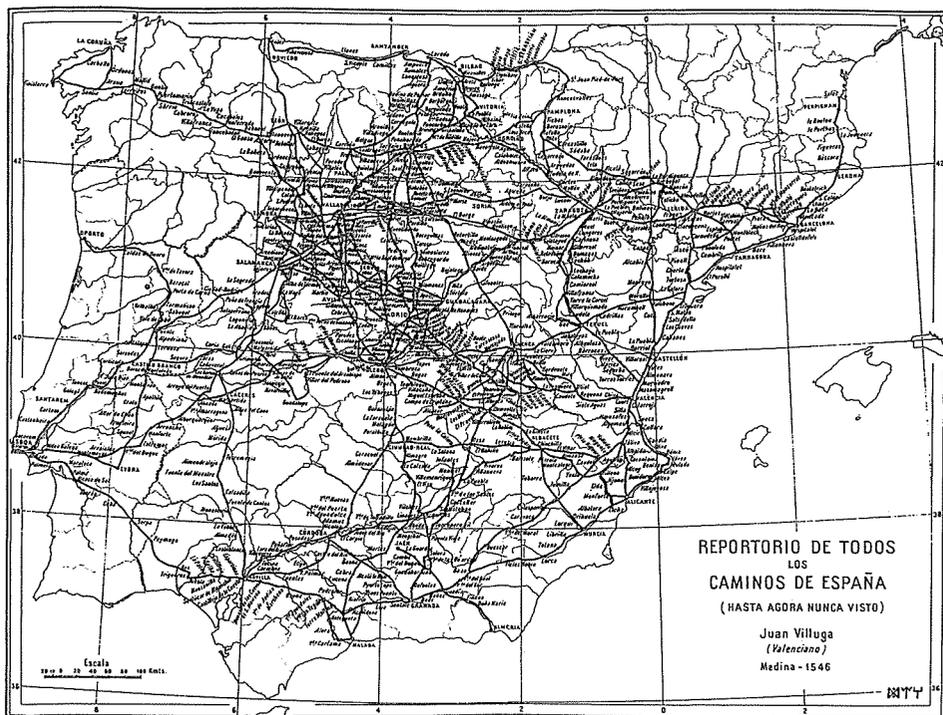
Puente de la Vizana, La Nora, La Torre y La Bañeza²⁷ (Mapa 1). En Astorga, la ruta conectaba con el “camino francés” o de Santiago a San Juan de Pie de Puerto y se adentraba en el Bierzo por el puerto de Foncebadón y en Galicia por el Cebrero²⁸. Las distancias del *Repertorio* de Villuga desde Medina del Campo a Benavente y desde aquí a Astorga son las siguientes:

a Rueda	II leguas
a Tordesillas	II
a la Mota	III
a Villalpando	V
a Aldea	I
a Benavente	III
a los Molinos	II
a la Puente Beyzana	I
a la Noria	I
a la Torre	I
a la Bañeza	I
a Estorga	II
a Palacios de Valduerno	II

En el *Repertorio de todos los caminos de España: hasta agora nunca visto...*, obra compuesta por Pero Juan Villuga y publicada en Medina del Campo en 1546 (Lám. 1), Benavente es una de las villas que se encuentra en el camino de Alicante a Santiago, trayecto que hacía un total de 178 leguas. En esa época, Toledo era el centro neurálgico desde donde partían gran número de caminos. La vía procedente de Alicante llegaba a Toledo después de pasar, entre otras, por las poblaciones de Yecla, Chinchilla, Puebla de don Fadrique y Almonacid. Desde Toledo, se dirigía hacia Arévalo por Añover, Escalona, Cadalso y San Vicente. Después de Arévalo, el camino continuaba hasta Medina del Campo por Ataquines y desde Medina se dirigía a Astorga atravesando Rueda, Tordesillas, La Mota (de Toro, hoy del Marqués), Villalpando y Aldea (Cerecinos) para llegar a Benavente. Desde aquí, el camino se dirigía a la ciudad maragata pasando por los Molinos,

²⁷ P. J. VILLUGA, *Repertorio de todos los caminos de España, compuesto por Pero Juan Villuga (1546)*, Madrid 1950, pp. 26-27.

²⁸ *Ibidem*, pp. 19-20.



MAPA 1.- Los caminos de España, según P. J. Villuga (1546) (mapa de G. Menéndez Pidal).

Estos caminos hacia Galicia aparecen nuevamente recogidos en el *Repertorio de caminos* de Alonso de Meneses, publicado en Alcalá de Henares en 1576²⁹. Los repertorios no nos dan información sobre el acceso desde Benavente a través del valle del Tera por Sanabria. Seguramente, estos caminos quedaban fuera de las rutas más transitadas y conocidas. Sin embargo, la vía estaba abierta y era utilizada en ocasiones para regresar o acercarse hasta Santiago. Así lo hizo en junio de 1506 Felipe, *el Hermoso*, a su regreso de Compostela. El rey tomó el camino de Benavente por Orense y Verín, para atravesar las montañas y llegar a la Puebla de Sanabria, de donde salió el 20 de junio. Después de reunirse en Remesal con Fernando de Aragón, salió para Benavente, a donde llegó la noche de San Juan. El camino entre Galicia y Sanabria, sin embargo, no era nada seguro y se encontraba lleno de dificultades. El cronista refiere que el cortejo real atravesó las montañas con “grandes trabajos, gastos y miseria, y que varios perdieron sus cofres, baúles y equipajes”, debido también a la inseguridad reinante³⁰. También, el futuro emperador Maximiliano de Austria, en compañía del conde-duque de Benavente, viajó en 1548 de Valladolid a Santiago en cinco jornadas, a través de la vía del Tera y Sanabria³¹.

²⁹ *Repertorio de caminos ordenado por Alonso de Meneses, correo*, XXI r y XXIX r. Nosotros manejamos la edición facsímil publicada en Madrid en 1976 por el Ministerio de Educación y Ciencia.

³⁰ “Segundo viaje de Felipe el Hermoso a España en 1506”. En J. GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*. Salamanca 1999, Vol. I, p. 542.

³¹ M. SIMAL LÓPEZ, *Los condes-duques de Benavente en el siglo XVII. Patronos y coleccionistas en su villa solariega*. Benavente, 2002, p. 46, notas 41 y 42.

Desde Valladolid a Santiago, pasando por Benavente, viajó también en 1520 Carlos I, en su primer viaje a Santiago, ciudad en la que había convocado Cortes³². Este trayecto lo hizo también el príncipe Felipe en 1554, para reunirse con los embajadores ingleses y, luego, desde La Coruña, embarcarse para Inglaterra a fin de contraer nupcias con María Tudor. Las jornadas de Valladolid a Benavente fueron cuatro³³. Salió de la ciudad del Pisuega el 16 de mayo, para dormir en Peñaflor; el 17 hizo escala en Villagarcía, el 18 en Villalpando y el 19 en Benavente, donde estuvo varios días en casa del Conde³⁴. Las siguientes escalas fueron La Bañeza, Astorga, Rabanal, Ponferrada, Villafranca, La Vega, Sevér, Triacastela, Sarria, Puerto Marín, Legonde, Mellid, Ferreiros y Compostela.

3. ITINERARIOS, REPAROS E INSEGURIDAD DE LOS CAMINOS A GALICIA EN EL SIGLO XVII

La ruta por Sanabria formaba parte de un ramal que desde la Vía de la Plata se dirigía a Galicia por los puertos de Padornelo y la Canda. Los peregrinos procedentes del sur peninsular seguían este camino para ir a Santiago. Así lo hicieron, a principios del siglo XVII, Bernardo de Aldrete y sus acompañantes, los cuales iniciaron su viaje en caballería desde Córdoba, donde Aldrete era canónigo de su catedral³⁵. Por la Vía de la Plata llegaron un 15 de febrero hasta Zamora y desde aquí, después de haber hecho escala de un día en la ciudad, se dirigieron vía La Puebla de Sanabria a través de las comarcas de Alba y Aliste. Cruzaron el Esla en barca, seguramente en Manzanal y llegaron a Carbajales, donde hicieron un alto para reponerse. A la dificultad del camino debían añadir las inclemencias del tiempo: era invierno, hacía frío y los ríos estaban helados. De Carbajales continuaron camino hasta Vegalatrave y, desde aquí, hasta Valer, donde llegaron ya muy tarde para pernoctar. En este lugar pasaron mala noche, con mucho frío, en medio de un pajar o caballeriza. Tal vez por eso, el lugar les pareció “ruin”, con “mala posada i peor abrigo i ningunas camas”. El sábado 18 salieron para Mahíde, “mejor pueblo que Valer i más bien proveido” y, después, a Robledo, para llegar, por la tarde, a La Puebla de Sanabria.

En La Puebla, Aldrete y sus acompañantes se hospedaron en la casa de Juan de Dios. En la villa le registraron las cabalgaduras, lo que “a de hacerse antes de apearse, i también porque es el último lugar de Castilla”. En la mañana del domingo 19 salieron para Requejo, sorprendiéndoles una tormenta de nieve en Lubián y en la subida del Padornelo y de la Canda. Escribe el canónigo:

“Amaneció nublado i algo mollisnando, salimos a las diez, con tanto miedo como si fuéramos a entrar en el golfo. Quando llegamos al lugar de Requexo, primero de Galizia; no aviendo nevado antes, començo a nevar bonicamente, passamos apriessa hasta Luvian, subiendo al puerto de Padornelo i fuimos con gran priessa i trabajo de la ventisca i nieve que iba cubriendo el camino, aiudonos la guía i también las carretas i harrieros que ivan passando el puerto i con esta tormenta lo passamos medio a la posta i llegamos al Pador-

³² J. LEDO DEL POZO, *Historia de la nobilísima villa de Benavente*. Zamora 1853. Reed. facsímil C.E.B. “Ledo del Pozo”. Benavente 2000, pp. 283-284. Por Benavente pasaron también, los Reyes Católicos en 1486, tanto a la ida como a la vuelta de Compostela. *Ibidem*, p. 279.

³³ De ello da cuenta Juan de Vandense, ayuda de cámara del príncipe. Vide J. GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*. Salamanca 1999, Vol. II, p. 233.

³⁴ De la estancia en Benavente y de los agasajos que le hizo el conde de Benavente, da cuenta A. MUÑOZ, *Sumaria y verdadera Relación del Buen viaje que el invictísimo Príncipe de las Españas don Felipe hizo a Inglaterra*, Zaragoza, 1554.

³⁵ J. RUBIO LAPAZ, “El Diario del viaje a Santiago de Bernardo de Aldrete. Estudio y edición. *Compostellanum*, XXXVIII (1993), pp. 363-393. Sobre esta figura ver de R. M. de HORNEADO la Voz: “Alderete, Bernardo José de”, en *Diccionario de Historia Eclesiástica de España*. Madrid 1972. Tomo I, p. 36.

nelo que es buen lugar i subimos otro puerto, de la Canda de la misma suerte con gran nieve i no menos viento a la villa Vella, ribera de un río con sus molinos i passamos adelante por aquellas montañas todas pobladas de lugarcicos, i ia mui de noche, mui elados i mojados llegamos al Pereiro, siete leguas de la Puebla” [...]

Ya en Galicia, por Villavieja y El Pereiro se dirigieron a La Gudiña, Campobecerro, Laza, Soteliño, Ponte Ambía, Seixalvo y Orense y, desde aquí, a Santiago³⁶. El canónigo cordobés hizo la vuelta de Compostela por la vía del Cebrero, donde perdieron el camino a causa de la nieve. Con la ayuda de un guía local pasaron el puerto y siguiendo el valle del Valcarce llegaron a Villafranca para, desde aquí, dirigirse por Camponaraya a Ponferrada. Por Foncebadón llegaron a Rabanal. Aldrete y los religiosos se apartaron del “camino derecho de Venavente” que iba por el valle de San Lorenzo y se fueron a Astorga; el martes de carnaval salieron de esta ciudad en dirección a Benavente, atravesando Palacios de la Valduerna, La Bañeza, La Torre, la Nora y el puente de la Vizana; aquí cruzaron el Órbigo por “una puente hecha de madera cubierta de rama i tierra, no más ancha quanto passa una cavalgadura”, en mal estado, pues pasándolo a caballo “la puente temblava, el río ancho i hondo i conocimos la temeridad que avíamos hecho en no apearnos”. Benavente les causó buena impresión, pues el canónigo escribe:

“Entramos en Benavente, i aunque estavan de Carnes Tolendas uviéronse cortésmente con nosotros. Es mui grande villa i mui rica i tiene grandes edificios i lo es el palacio de los Condes, i buenas calles i plaças, iglesias i conventos, todo el edificio como lo mui bueno de Castilla, el Hospital del Conde es insigni, i mui buenas posadas, en particular la del Conde que es mui célebre en toda Castilla, assí de riquezas, de reliquias como de pinturas, joyas i ornamentos, i lo muestra si Excelencia con mucho gusto. Aquella tarde avía salido al campo”³⁷.

El miércoles de ceniza, 7 de marzo, salieron de Benavente y atravesaron el Esla en Castrogonzalo por una puente de madera, debido al estado de la de piedra:

“Salimos de Benavente al salir el sol con mucho frío i viento i a cosa de una legua llegamos al río Esla que va dividido en dos braços, el uno que lleva poca agua tiene hermosissima puente, el río huió della i pasó a otro lado donde va todo el golpe del agua que es mucha i todo el río a inclinado a esta parte donde está comenzada otra puente, pero passare por una de madera como la del Órbigo i la passamos con la misma temerosidad que reconocimos vista la pujança i furia del río”³⁸.

Desde Benavente, Aldrete y sus compañeros se dirigieron a Madrid, tomando el camino real de Medina del Campo, vía Villalpando y la Mota de Toro (hoy del Marqués):

“Tres leguas adelante está un buen lugar que llaman el Aldea i otra Villalpando, gran lugar con una buena plaça i bien proveida, hasta azeitunas sevillanas i cordovesas. Llegué a las onze i dixé missa i salí luego, el viento era mucho, i aviendo passado por dos lugares i un gran pinar vimos el Castillo de la Mota [...]”³⁹.

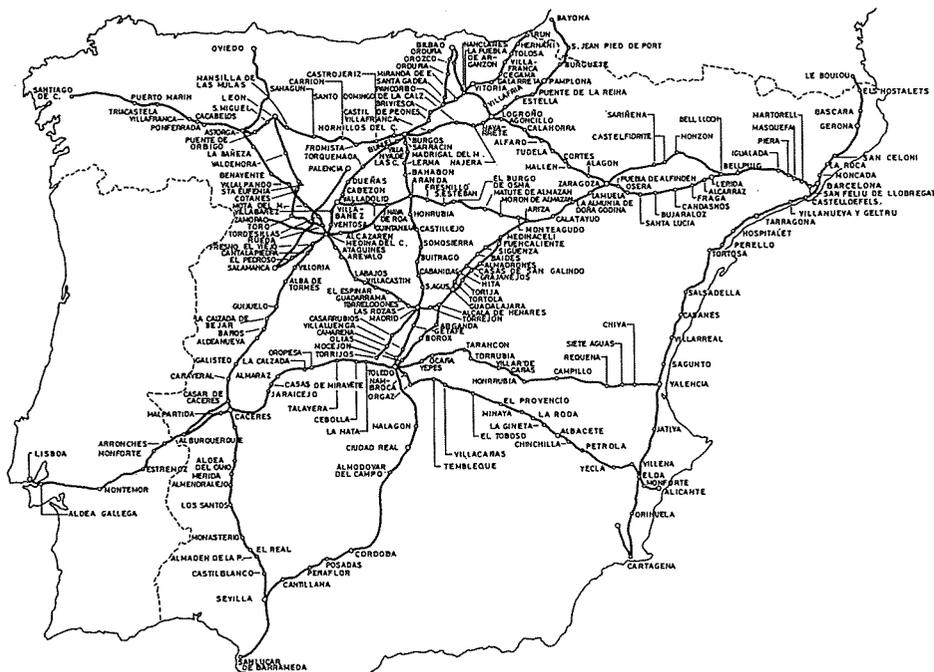
* * *

³⁶ Este es el camino más derecho a Orense. En el siglo XVIII era un camino de herradura, como informaba el autor del *Viage a Galicia*: “Desde esta Villa hay un camino de herradura que toma por la mano derecha a Sierra Seca y Villa de Laza, cortando desde esta por alguno pueblos pequeños en derechura al de Sexalbo, que está media legua antes de Orense; y por cuya ruta parece se atajan como unas tres leguas desde la Gudiña a dicha ciudad”. Ver apéndice documental.

³⁷ *Ibidem*, pp. 382-383.

³⁸ *Ibidem*, p. 383.

³⁹ *Ibidem*, p. 383.



MAPA 2.- Los caminos de España, según Ottavio Cotogno, año 1608 (mapa de Santos Madrazo).

Pocos años después del viaje del canónigo cordobés, publicó en Milán D'Otavvio Cotogno su *Nuevo Itinerario* (1608) (Mapa 2); en éste, el número de postas de Madrid a Astorga era de 27 y desde aquí hasta Compostela sumaban otras 25. De ellas, 12 había desde Medina del Campo a la ciudad maragata⁴⁰.

La larga marcha hacia Galicia se veía dificultada no sólo por el propio estado de los caminos, sino también por la inseguridad. Para la reparación de los mismos se recurrió al repartimiento entre villas y ciudades; el 16 de febrero de 1618, se establecía una comisión del Alcalde Mayor de León para cobrar el reparto hecho entre los vecinos de Zamora destinado a reparar la calzada de Palacios de la Valduerna. Al año siguiente, los vecinos de Zamora hacían frente a un nuevo reparto, esta vez con destino a la reparación de varios puentes, entre ellos el de Rionegro y el de Valduerna⁴¹. Estos repartos no debían ser muchas veces suficientes o su cobro debía demorarse, pues en 1624-1625 la ciudad de Zamora asiste a otro reparto con destino también al puente de Rionegro, junto a los de Valladolid y Coca⁴². A mediados de siglo se había establecido otra derrama entre las villas y ciudades para poder reparar los puentes de Castrogonzalo (Foto 2),

⁴⁰ *Nuevo Itinerario delle poste per tutto il mondo*. Milán, 1616. La cita es de J. I. URIOL SALCEDO, *Op. cit.*, pp. 224-225.

⁴¹ M^a del C. PESCADOR DEL HOYO, *Archivo Municipal de Zamora. Documentos históricos*. Zamora 1948, Legajo XXX, 19, 23-24, p. 158

⁴² M^a del C. PESCADOR DEL HOYO, *Op. cit.*, Leg. XXX, 30, p. 161.

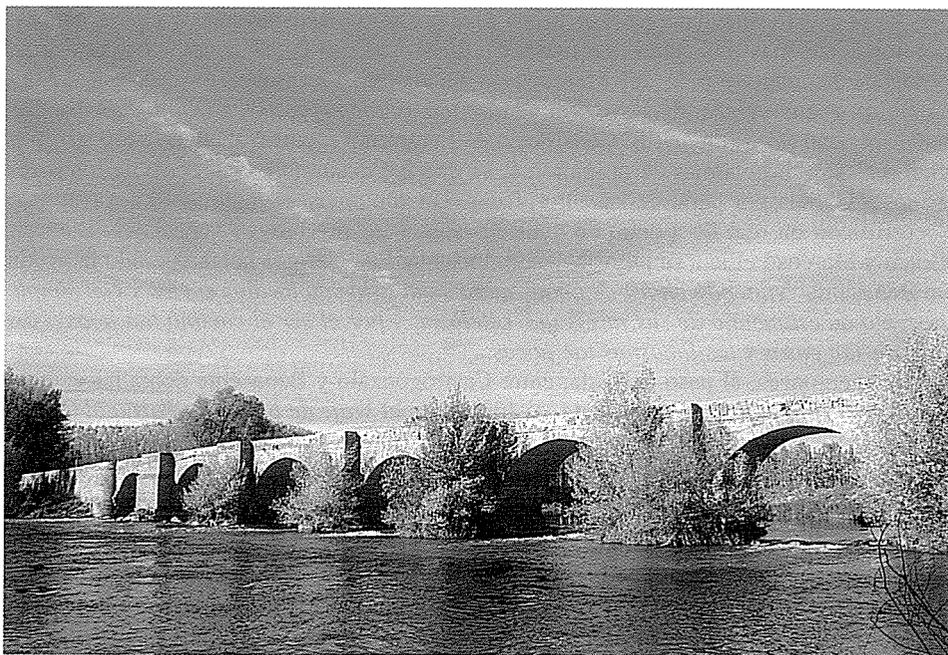


Foto 2. Puente de Castrogonzalo sobre el Esla (foto R. González Rodríguez).

sobre el Esla, donde se pretendía su ampliación, y de La Puebla de Sanabria, sobre el Tera, ambos en los caminos a Galicia⁴³.

A la inseguridad de los caminos aludía el cronista del segundo viaje de Felipe *el Hermoso* al narrar el paso de la comitiva regia por las montañas de Galicia camino de Benavente:

“Debéis entender que las dichas montañas no fueron pasadas por tan gran número de gentes y tantos bagajes sin grandes trabajos, gastos y miseria, y que varios perdieron sus cobres, baúles y equipajes. Y no dudéis de que, si los gallegos son inclinados al robo, como lo son y no saben abstenerse de hacerlo, es porque hallan remisión de sus latrocinios tan ligeramente como los del país de Laleu, remisión por haber derribado un roble; es decir, matado a un hombre de mala manera, como el país les proporciona ocasión de hacerlo; pues, cualquiera que sea el robo que hayan hecho, tan pronto como pueden pasar una montaña o penetrar en un bosque, y hay allí varios, ya no se les puede echar mano. Y no dudéis que con gran trabajo y miseria el rey y todo su acompañamiento pasaron las dichas montañas y hubo muchos de los del acompañamiento que no tuvieron sus cofres hasta quince días después de la llegada del rey al dicho Benavente”⁴⁴.

⁴³ M^a del C. PESCADOR DEL HOYO, *Op. cit.*, Leg. XXXI, 18, 21, 22, 24 y 25, pp. 162 y 690. Los repartimientos hechos para las relaciones del puente de Castrogonzalo jalonan todo el siglo XVII, desde al menos 1610 hasta 1689. Véase las referencias en M^a del CASO CAÑIBANO; J. C. de la MATA GUERRA y M^a C. RODRÍGUEZ LÓPEZ, *El Archivo Municipal de Benavente*. Zamora, 1996. Repartimientos. Puentes, pp. 339-344.

⁴⁴ “Segundo viaje de Felipe el Hermoso a España en 1506”. En J. GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*. Salamanca 1999, Vol. I, p. 542.

Pero si esto sucedía entre Sanabria y Galicia, tampoco se libraba de ello el camino del norte, por más transitado que fuera. En 1699 Antonio Pérez Tovar, caballero de la orden de Santiago y paje del Marqués de Santillana, fue asaltado en el camino del Cebreiro, cuando regresaba a Madrid y “*quitado su ropa y vestidos y lo demás que llevaba sin tener para comer*”. El Consistorio de Benavente socorrió al citado caballero con cien reales de las cuentas de propios⁴⁵. Y es que fue costumbre el socorro de los peregrinos a Galicia por parte de las autoridades. Un año antes, el regimiento benaventano socorrió con un real de a ocho de quince reales a los presbíteros venecianos Baltasar Graco y Marcos Pellia a su regreso de Compostela. Los clérigos habían pedido la ayuda en Benavente “*viniendo ahora de aquel sacro santuario con medios cortos y con simple sustento de estipendio de sus misas que celebran, y por el ser el camino tan lejos y los bibares tan caros y las limosnas tan pocas...*”⁴⁶.

Por entonces, el paso del Esla, entre Castrogonzalo y Benavente debía hacerse en barca, dado el mal estado del puente. A. Jouvin, en el *Viaje de España y Portugal* (1672) se refiere a este medio de transporte para cruzar el río: “*Benavente es una ciudad pequeña, capital de un condado nobilísimo, situada en un llano, un poco elevada por el lado que el río la bordea, donde hay un castillo grande y fuerte, revestido de varias torres muy antiguas, hechas de ladrillo... Para salir de allí pasamos ese río en una barca...*”⁴⁷. Y es que en el último cuarto del siglo xvii el estado del puente de Castrogonzalo debía presentar ruina, como se desprende de que en 1671 se diera una real provisión para el repartimiento de la construcción. La cantidad a repartir ascendía a 27.800 ducados, de los cuales 4.500 correspondían al conde y estados de Benavente⁴⁸. La situación del puente no debió mejorar, pues en 1677 estaba con riesgo de abrirse y arruinarse, por lo que se recomendaba que no pasaran por él ni carros ni coches, tan sólo caballerías; de ahí que se comunicara a D. Juan de Seloaga Ponce de Leon, corregidor de León y al defensor del puente que pusieran con la mayor brevedad el remedio necesario para su reparación⁴⁹.

⁴⁵ Archivo Municipal de Benavente (A.M.B.), Leg. 35, 7, fol. 98.

⁴⁶ A.M.B. Leg. 35-7, fol. 136.

⁴⁷ J. GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*. Salamanca 1999, Vol III, p. 620.

⁴⁸ A.M.B. Leg. 146, 38. La cantidad que le correspondía repartir entre los vecinos y moradores de Benavente resultaba excesiva al regimiento, alegando la falta de caudales como consecuencia de la pasada guerra de la sublevación de Portugal, conflicto en el que la villa había contribuido con cuatro compañías de infantería y milicias “*atendiendo a lo socorros que heran necesarios en el discurso de la guerra así en las plaças de Castilla, y Extremadura, como del Reyno de Galizia*”. El conde solicitó que para poder hacer frente al repartimiento y resultara “*menos gravoso para los vecinos, pasajeros y comerciantes*” se le concediera prorroga para gravar un real en cada cántara de vino, con el fin de recaudar los ducados que aún le faltaban por pagar del repartimiento, a lo que accedió la Corona en 1673. A.M.B. Leg. 82,1.

⁴⁹ A.M.B. Leg. 146, 39. “*Juan Vaquero en nonbre de Antonio de la Madrid, procurador General desta villa y su tierra. Digo que mi parte tiene noticia de que la puente nueva del lugar de Castro Gonzalo esta con riesgo de abrirse y arruynarse. Respecto de que los dos oxos que se siguen al maziço que median dicha puente... el dicho lugar de Castro Gonzalo tienen avierta y desquiciada las cepas con el batimiento de el agua de forma que sino se remedia con toda brevedad se cayran y arruynaran totalmente, en perjuizio notorio de toda esta comarca y del passe y comercio de los Reynos de Castilla al de Galizia y para que el daño referido se remedie con todo cuidado y la presteza de que se necesita, a su merced supplico mande que dos maestros de canteria bean la puente en la parte y sitio arriva mencionado y viéndola declaren ante su merced*”. El 30 de agosto de 1677 el corregidor de la villa de Benavente, Marcos de León, decretó que la inspección del puente la hicieron los maestros arquitectos residentes en Benavente, Juan y Lucas de la Vega. En el informe de reconocimiento estos declararon que: “*las cinco cepas que estan inmediatas al maziço y cubo grande en la .. fuerza del rrio y batiente de las aguas allaron estar muy descarnadas y socabadas por todas partes asta cerca de los arcos, de manera*

4. LAS COMUNICACIONES CON GALICIA EN EL SIGLO XVIII

Cuando, con los Borbones, la Corona se hace cargo del servicio de Correos, se establecen una serie de carreras de postas, de distribución radial. Las carreras tienen en Madrid el principal centro difusor del correo, como corresponde a la sede de la corte, desde donde emanan las órdenes e informaciones del gobierno⁵⁰. Por Benavente pasaban tres carreras de postas hacia Galicia, procedentes de la capital del reino: la carrera de Madrid a La Coruña (101 leguas y 27 postas), la de Madrid a Pontevedra pasando por Orense (104 y 28 postas) y la de Madrid a Santiago (104 leguas y 28 postas). Las tres tenían hasta Benavente el mismo recorrido: Torrelodones, Guadarrama, el Espinar, Villacastín, Lavajos, Adanero, Arévalo, Ataquines, Medina del Campo, Vega de Valdetronco, Villar de Frades, Villalpando y Benavente⁵¹. Las que iban con dirección a la Coruña y Santiago seguían el mismo itinerario hasta Fuenfría, después de pasar por La Bañeza, Val de San Lorenzo, Foncebadón, Molina Seca, Cacabelos, Travadelos y Fuenfría. Por su parte, la carrera de Orense continuaba también hasta Molina Seca, para desviarse luego a Borrenes y entrar en la comarca de Valdeorras por San Esteban; de aquí a la *Cebreira* y *Zarracedo*, antes de llegar a Orense⁵²; desde esta ciudad la carrera continuaba a Pontevedra a través de Rivadavia, Franqueira, Pontares, Porriño y Redondela. En todo caso, sólo hasta La Bañeza había postas regladas; a partir de esta villa el correo debía contratar la provisión de caballos⁵³.

Prácticamente, la carrera de La Coruña sigue el mismo itinerario que años después seguirá la carretera general, sobre la que a partir de mediados del siglo XVIII comenzará a actuarse (paso del puerto de Guadarrama en 1749⁵⁴) y a modificar algunos trazados, caso de la desviación de Foncebadón por Manzanal. La distancia de Madrid a Benavente se cifraba en 44 leguas⁵⁵.

Junto a estas carreras de posta, llegaban también a Benavente la que venía desde Salamanca, pasando por Zamora. No seguía el trazado más corto y recto por la antigua vía de la Plata, sino que desde Salamanca se dirigía al suroeste, hacia Calzada de Don Diego y Aldehuela de la Bóveda, para doblar al norte buscando Ledesma, Peñausende, Zamora, Riego del Camino y Benavente: esto es, un total de 29 leguas y 7 postas⁵⁶.

que amenazan grande ruyna y necesita poner luego y sin mucha dilación en su reparo todo cuidado y dilixenzia y de no hacerse, la dicha ruina sera dentro de poco tiempo; importara mas de treinta mill ducados, pudiéndose remediar con mucho menos cantidad al presente, que ademas de las dichas cinco cepas ay otras siete que necesitan reforzarse con estacada y piedra para su conservación. Que una de las dichas cinco cepas esta de calidad que es necesario se ebite no passen carros ni coches por el arco que nace de ella por allarse las dovelas del dicho arco sin planta, exentas en el aire y si pasaren sera con mucho riesgo porque estan muy proximas a undirse y aplanarse con que quedara la dicha puente sin passo y antes que subceda este daño sera vien prevenir el que se quite el passo a dichos carros y coches y que solo passen cabalgaduras⁵⁷.

⁵⁰ Cfr. J. I. URIOL SALCEDO, *Op. cit.*, pp. 274-27.

⁵¹ Sigue el trazado del camino real. A este respecto véase el mapa de Tomás LÓPEZ, sobre la provincia de Valladolid. Madrid 1779.

⁵² T. M. FERNÁNDEZ DE MESA, *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas*. Valencia 1755. Ed. facsímil de Librerías París-Valencia, 1998, pp. 184-185.

⁵³ J. I. URIOL SALCEDO, *Op. cit.*, p. 325, citando el *Itinerario de las Carreras de Posta de dentro y fuera del Reino*, de P. Rodríguez Campomanes (1761).

⁵⁴ *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en 1856*, Reedición facsimilar Madrid 2001. Ministerio de Fomento, p. 17.

⁵⁵ T. J. FERNÁNDEZ DE MESA, *Op. cit.*, p. 193.

⁵⁶ T. J. FERNÁNDEZ DE MESA, *Op. cit.*, p. 186, señala antes Zamora que Peñausende. Debe ser un error, pues el itinerario histórico, lógico y tradicional es Ledesma- Peñausende-Zamora.



Foro 3. Vista general de Villalpando, en el camino de Madrid a Benavente.

El camino de Madrid a Benavente, en el tramo que hoy corresponde a la provincia de Zamora no era más que una simple explanación del terreno, que encontraba en el paso de los ríos, en especial el Valderaduey y, sobre todo, el Esla, sus principales obstáculos. En 1772 Villalpando se apresta al arreglo de los caminos y puentes (Foto 3), entre ellos el paso del Valderaduey, cuyo coste total asciende a 158.856 reales aportados por un repartimiento y por los propios de la villa⁵⁷.

Pero el verdadero obstáculo lo constituía el paso del río Esla a la altura de Castrogonzalo. El puente se encontraba en estado ruinoso, pues las caballerías se veían obligadas a cruzarlo por unas maderas. Su estado se agravó en 1776, cuando se hundió uno de los arcos, por lo que hubo de recurrirse a las barcas como transporte alternativo para cruzar el río. El arreglo del puente se fue demorando, a pesar de solicitarse su reparación en varias ocasiones. Durante la etapa de Floridablanca, que supuso un impulso a la construcción de obras públicas⁵⁸, se dará una Real Resolución (18 de junio de 1781) para que se procediese a la formación de un repartimiento por valor de 2.320.000 reales en que estaban tasadas las obras por los maestros comisionados⁵⁹. Nueve años más tarde, el concejo de Benavente otorgaba escritura de poder a varios procuradores para que estos defendieran los intereses de la villa ante la demora en el pago de los pueblos

⁵⁷ S. MADRAZO, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Vol. I., Madrid, 1984, p. 269.

⁵⁸ "Memorial presentado al Rey Carlos III y repetido a Carlos IV por el conde Floridablanca". *Biblioteca de Autores Españoles. Obras originales del Conde de Floridablanca*. Tomo LIX. Madrid 1952, pp. 330-332.

⁵⁹ Uno de los maestros debió ser Juan de Sagarvinaga. Agradezco y debo la noticia a Eduardo Azofra Agustín, quien prepara su tesis doctoral sobre este arquitecto.

comprendidos en la demarcación de 40 leguas⁶⁰. El hecho de que algunos de los pueblos se excusaran del pago preocupaba al regimiento benaventano “*por los gravísimos perjuicios que se siguen en el retraso de esta obra*”. Por eso, el consistorio dió poder a varios regidores con fecha de 8 de enero de 1790 para que le representasen en Valladolid y consiguieran del Intendente de la provincia y de los tribunales que se despacharan los cupos de todos los pueblos integrados en el repartimiento, con el fin de que la obra se llevara a efecto. Las obras continuaron demorándose. En 1794 el proyecto de reparación alcanzaba la suma de 2.397.018 reales, que se esperaban conseguir mediante la hipoteca de los bienes de propios y comunes, así como del impuesto de barcajes y del futuro pontazgo⁶¹.

El estado ruinoso debía datar al menos de mediados de siglo. A comienzos del siglo XIX, el puente seguía sin repararse. En el informe que D. Agustín de Betancourt y Molina, creador del Cuerpo de Ingenieros, elevó al ministro Cevallos sobre el estado de los caminos y canales de España, se informa que seguían habilitados “*unos cuantos maderos mal colocados y peor asegurados, con gravísimo peligro de los transeúntes*”. El informe reconocía críticamente la tardanza en su reedificación, que había comenzado, finalmente, en 1803, alegando que “*en los reconocimientos y expedientes se ha gastado tanto como hubiese costado su reparación*”⁶². La reparación de este puente, en el camino de la corte a Galicia era considerada de vital importancia para la economía del reino, pues su ruina “*causaría un gran perjuicio al comercio si llegase a interrumpirse la comunicación*”⁶³. Y es que el cruce del río no sólo suponía la comunicación del centro peninsular con las tierras del noroeste, sino también las del sur con las del norte, en la comunicación de Asturias, con León, Zamora y Salamanca.

Parte de esta ruta la siguió Martín Sarmiento a la vuelta de su segundo viaje a Galicia. De la Bañeza se dirigió por el páramo hacia la vicaría de Algadefe (antiguo monasterio benedictino), dejando atrás San Martín de Torres, Cebrones, Villaestriego y Laguna de Negrillos. El 16 de noviembre de 1755 hizo la jornada de cuatro leguas largas de Algadefe a Benavente, donde pernoctó, pasando por Villamandos, Villaquejida, ermita de Nuestra Señora de la Vega en Cimanes y San Cristóbal. La jornada del 17 viajó el fraile cinco leguas, desde Benavente a Riego del Camino; hubo de pasar el Esla en barca, dejando a la izquierda Barcial y pasando por Villaveza, Santa Ubenza del Conde (Santovenia), dejando a la derecha el Monte de las Horcas, para llegar a Granja de Moreruela y después a Riego. La jornada del 18 anduvo el tramo de Riego del Camino a Zamora: “*cinco leguas muy largas*”, anota, pasando por Piedrahita y Cubillos. De Zamora salían caminos para Miranda de Duero (a 6 leguas), Toro (6), Puebla de Sanabria (16), Salamanca (12) y Benavente (10). Desde Zamora, Sarmiento se dirigió al día siguiente a dormir al Cubo y el 20 de noviembre al priorato o vicaría de Castellanos de Moriscos.

⁶⁰ Archivo Municipal de Benavente. *Rentas y exenciones*, Repartimientos, 1790, 54, 28. M^a del CASO CAÑIBANO; J. C. de la MATA GUERRA y M^a C. RODRÍGUEZ LÓPEZ, *El Archivo Municipal de Benavente*. Zamora, 1996, pp. 352-353. Los repartimientos para reparar el puente de Castrogonzalo, por hacer obras de ampliación o por reparar las partes en ruina, son constantes a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII. En 1656 el repartimiento afectó a los lugares situados en un radio de acción de 24 leguas. De todo ello ver *Op. cit.*, pp. 338-353. La construcción de la puente databa de principios del siglo XIII. R. GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, “Monasterios, caminos de peregrinación e infraestructura viaria en el norte de Zamora”, *Brigecio*, 10, pp. 62-63.

⁶¹ S. MADRAZO, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Vol. I., Madrid, 1984, p. 269.

⁶² J. I. URIOL SALCEDO, *Historia de los caminos de España. Vol. I. Hasta el siglo XIX*. Madrid, 2001, p. 326.

⁶³ J. I. URIOL SALCEDO, *Historia de los caminos de España. Vol. I. Hasta el siglo XIX*. Madrid, 2001, p. 381.

El 22 durmió en el Pedroso de Armuña y el 23 en Madrigal. Desde aquí buscó el camino de Madrid por San Chidrián, El Espinar y Guadarrama, para llegar a la Corte el 27 de noviembre⁶⁴.

Por el camino de Asturias a Salamanca transitó también José Townsend en octubre de 1787. El viajero inglés salió de Oviedo el 2 de octubre y por la vía de Mieres y Campomanes, a través del puerto de Pajares, llegó a León después de tres días de marcha. Este fue, finalmente la ruta que se eligió para trazar la comunicación principal con Castilla. Por esos años se trataba en la corte la continuación de la carretera general de Asturias, pues se veía en esta comunicación una gran posibilidad para el comercio. Jovellanos abogaba por la conexión con Pajares, desechando la ruta de Piedrafita⁶⁵. El 6 de octubre Townsend pernoctó en Toral (de los Guzmanes) y en la mañana del día 7 llegó a Benavente. La villa no le debió causar buena impresión, pues escribe: “*Benavente no es ahora notable más que por el palacio de la duquesa, gran edificio mal proporcionado, ofreciendo las señales de su gran antigüedad y dominando sobre una propiedad inmensa. Esa ciudad parece cae en ruinas; encierra, sin embargo, seis conventos. Está dividida en nueve parroquias y contiene dos mil doscientos treinta y cuatro individuos*”. El camino entre León y Zamora seguía el curso del Esla, por lo que era “casi siempre horizontal”⁶⁶.

Por el puente de Castrogonzalo transcurría también, desde la Edad Media, el camino que iba hacia Castroverde y Medina de Rioseco y el de Toro, por Villafáfila y Castromuerto (Foto 4)⁶⁷.

4.1 El camino a Galicia por La Bañeza, Astorga y El Bierzo

En el siglo XVIII el camino hacia Astorga salía de Benavente por el norte en dirección a Villabrázaro y, desde aquí a Herreros y Maire, para cruzar el Órbigo en el puente de La Vizana⁶⁸. Herreros se despobló en 1779, por lo que el camino a finales del siglo XVIII entre Benavente y La Vizana debía pasar solo por Villabrázaro y Maire⁶⁹. En el último caso, incluso, parece que el camino no atravesaba directamente la población, pues el

⁶⁴ Fray M. SARMIENTO, *Viaje a Galicia (1754-1755)*. Cuadernos de Estudios Gallegos. Santiago de Compostela, 1950, pp. 127-130.

⁶⁵ G. M. de JOVELLANOS, “Dos Informes al señor superintendente general de caminos: el uno sobre la carretera principal y el otro sobre dos transversales, desde Castilla á la costa de Asturias”. Madrid, 8 de julio de 1783 y 5 de agosto de 1783. *Biblioteca de Autores Españoles. Obras de don Gaspar Melchor de Jovellanos*, Tomo L. Madrid 1952, pp. 456-462.

⁶⁶ J. GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*. Salamanca 1999, Vol VI, pp. 112-113.

⁶⁷ S. HERNÁNDEZ VICENTE, *El concejo de Benavente en el siglo xv*. Zamora 1986, p. 83. El camino de Villafáfila a Toro es recogido por Hernando Colón en su *Descripción y Cosmografía de España*: “*villa fajila e fasta castro nuevo ay dos leguas e van por salinas una legua e fasta enzimora ay ocho leguas e van por Villarrín una legua e por monta marta tres leguas e por corrales una legua e fasta toro ay ocho leguas e van por castronuevo dos leguas e por la fes una legua e por bever una legua e fasta villalpando ay cinco leguas e van por salinas una legua e por capioles una legua*”. Tomo I, art. 2370, p. 154. En el artículo 2365 H. Colón hace una breve descripción de Villafáfila: alude a su ubicación en la Tierra de Campos y a su paisaje llano y sin árboles (“*es de lena pobre*”), a que tiene 500 vecinos y a las salinas; a continuación señala las distancias con Bretó, Bretocino, San Agustín, Revellinos, San Esteban, Cerecinos, Tapioles y Villarrín. *Op. cit.*, artículos 236-2369, p. 114.

⁶⁸ *Mapa del obispado de Astorga, delineado por D. Manuel Sutil, cura de La Bañeza. Año 1761*. Lo reproduce A. GARCÍA CABALLERO, “Los despoblados en el Condado de Benavente (siglos XVI-XVII-XVIII)”, *Brigecio*, 2, p. 79.

⁶⁹ A. GARCÍA CABALLERO, *Op. cit.* p. 68.



Foto 4. Camino y puente de Castrogonzalo (foto R. González Rodríguez).

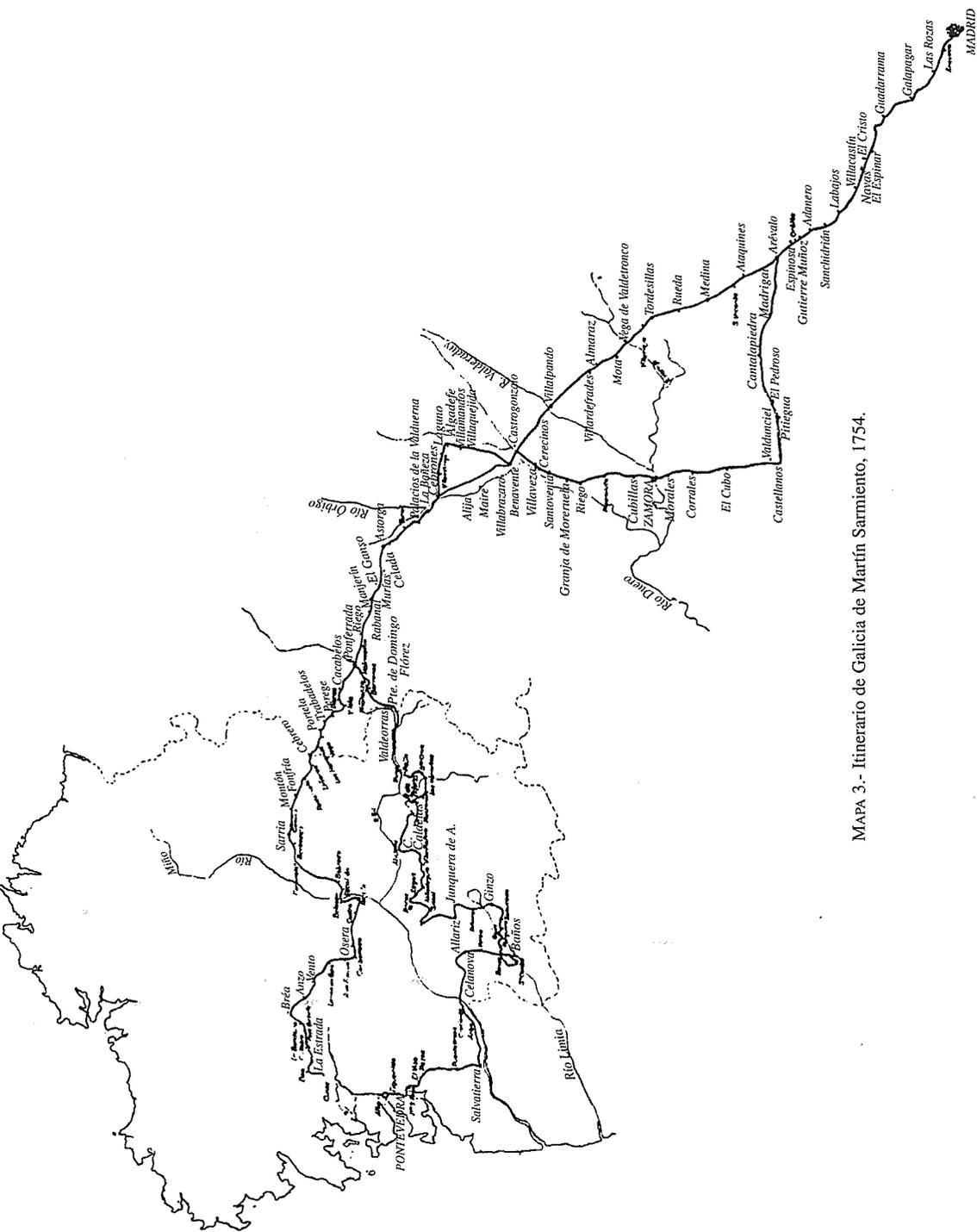
autor del *Viage a Galicia* informa que: “*en el espacio de las dos leguas que hay antes de llegar á ella (la venta de la Vizana) no se encuentra pueblo alguno, y solo se avistan a los lados los de Barrana, Herreros y Maire*”. El informe aconsejaba también la nueva construcción del puente sobre el Órbigo, o ampliar un arco de cada lado, por considerar que era corto y angosto y que, en las épocas de crecida, el río invadía un lado y otro de la construcción, impidiendo su paso.

Fray Martín Sarmiento, que viajó desde Madrid a Pontevedra en 1754, hizo la jornada del 10 de mayo desde Villalpando a Puente de la Vizana (siete leguas) pasando por Cerecinos de los Barrios, los Puentes de Castrogonzalo y Benavente, a donde llegó a mediodía (Mapa 3). Ya por la tarde, tomó el camino hacia Villabrázaro, Herreros y el puente de la Vizana. Que no se pasaba directamente por Maire, se desprende de la anotación del beneditino: “*Maire, muy cerca*”⁷⁰

Desde la Venta de la Vizana el camino se dirigía a La Bañeza, a través de la venta de Nora, distante una legua y, después, a otra legua, San Juan de Torres⁷¹. La calzada dejaba a su lado las poblaciones de Alija y Navianos, según el mapa de don Manuel Sutil de 1761. El padre Sarmiento siguió de La Vizana hacia Alija, a una legua y, desde aquí a la Nora, San Juan de Torres y Cebrones, llegando a mediodía del día 11 de mayo a La

⁷⁰ Fray M. SARMIENTO, *Viaje a Galicia (1754-1755)*. Cuadernos de Estudios Gallegos. Santiago de Compostela, 1950, p. 12.

⁷¹ *Viage a Galicia desde la villa de Benavente*, manuscrito 4431 de la Biblioteca Nacional. Su autor es Vázquez del Viso. Fue reproducido en Almacén de Frutos literarios o semanario de obras inéditas. Madrid, Imprenta Repullés, 1818, t. III, 279-288 y t. IV, 3-87, según cita S. MADRAZO, *El sistema de transportes en España, 1750-1850. Vol. 2. El Tráfico y los Servicios*, Madrid, 1984, p. 828.



MAPA 3.- Itinerario de Galicia de Martín Sarmiento, 1754.

Bañeza, donde pernoctó⁷². El mismo año que se elaboró el mapa de Sutil comenzaron las obras de la carretera general a Galicia entre el sector Benavente-La Coruña. Estas obras formaban parte del inicio del proyecto de realización de una red radial de caminos desde Madrid llevada a cabo por Carlos III. Ese año, la Corona consignó para la obra del camino de Galicia 50.000 reales⁷³. Los primeros trabajos se hicieron a partir de 1764 bajo la dirección del ingeniero don Carlos Lemaury, que inicia sus trabajos principalmente en El Bierzo, siguiendo, como él mismo señala, buena parte del trazado de la antigua vía militar romana de *Asturica Augusta* (Astorga) a *Lucus Augusti* (Lugo) y *Brigantium* (La Coruña)⁷⁴.

En 1769 se acometían las obras del puente de Cebrones del Río sobre el Órbigo y en 1770 se presupuestaba un paso sobre el Duerna y 1,5 Km de carretera a la salida de La Bañeza en dirección a Astorga⁷⁵. El objetivo del nuevo camino hacia Galicia era hacer “una carretera segura á todo carruaje de dos o quatro ruedas”⁷⁶.

En 1798 se aboga por la reparación del camino que unía el puente de La Vizana (Foto 5) con la calzada que había antes de llegar a La Bañeza, debido a los barros que formaban las aguas en determinados parajes. La misma situación se daba entre La Bañeza y Astorga, que pasaba por Palacios de la Valduerna, la Venta de San Antonio y Celada, antes de llegar a la ciudad maragata: “este trozo de camino es de terreno llano, pero aguanoso y expuesto a formarse barros y pantanos. Necesita componerse, reparar los trechos de calzada que hay en él, y hacer un puentecillo o Alcantarilla sobre un arroyo que hay antes de entrar en Astorga”⁷⁷.

Las obras de la carretera general a La Coruña, comenzadas hacia 1761, habían variado el antiguo trazado, buscando el puerto de Manzanal, precisamente para evitar las dificultades del puerto de Foncebadón⁷⁸ (Lám. 2). La dirección de las obras corrió a cargo del teniente coronel Carlos Lemaury, pero su marcha era lenta. Todavía en 1764 la carretera no llegaba a Bembibre y por el lado gallego sólo se había construido una legua⁷⁹. Hacia 1768 se trabajaba en la construcción del camino y de algunos puentes en el tramo Piedrafita y Ruitelán de Valcarce, entre Bembibre y La Torre y entre ésta y Manzanal, tal como informaba Maximiliano de la Croix, capitán general del Ejército de Galicia:

⁷² Fray M. SARMIENTO, *Viaje a Galicia (1754-1755)*. Cuadernos de Estudios Gallegos. Santiago de Compostela, 1950, p. 13. Años antes, en 1745, el padre Sarmiento había viajado también a Galicia, concretamente desde Valladolid a Santiago. De Valladolid llegó a Benavente a través de Villanubla, La Mudarra, Rioseco, Villafrechós, Villar de Fallaves, Villalobos y Castrogonzalo, en donde cruzó el Esla, advirtiendo la longitud del puente sobre el Esla: “Y al bajar está el puente de Castro Gonzalo, muy largo y antiguo por donde pasa el río Esla o Ezla, y a pocos pasos más está otro puente menor, por donde va otro brazo y las aguas, que rebosan”. Aquí señala el religioso cuatro puentes: dos sobre el río y las otras dos como calzada. El regreso de Galicia hacia Madrid lo hizo por el camino real de Benavente a Medina del Campo, Arévalo, Villacastín y Guadarrama. *Viaje a Galicia (1745)*. Edición y estudio de J. L. Pensado. Salamanca, 1975, pp. 46-47 y 175-176.

⁷³ G. MENÉNDEZ-PIDAL, *España en sus caminos*. Madrid 1992, pp. 197-199.

⁷⁴ M. J. GARCÍA-FUENTES DE LA FUENTE, *Galicia incomunicada por red viaria en el siglo XVIII*. Santiago de Compostela, 1999, p. 40. Lemaury desempeñará el cargo de ingeniero jefe del nuevo camino de Galicia entre 1764 y 1770, *Op. cit.*, p. 46.

⁷⁵ S. MADRAZO, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Vol. I., Madrid, 1984, p. 268.

⁷⁶ A.G.S. *Secretaría y Superintendencia de Hacienda*. Leg. 913.

⁷⁷ *Viaje a Galicia desde la villa de Benavente*, manuscrito 4431 de la Biblioteca Nacional.

⁷⁸ El padre Sarmiento en su viaje a Galicia de 1754 había ido por Foncebadón desde Rabanal. Desde Foncebadón continuó a la Cruz de Ferro, a Manjarín, El Acebo, Riego de la Cincha, Molina Seca, Campo y Ponferrada, donde pernoctó. *Op. cit.*, p. 13.

⁷⁹ M. J. GARCÍA GONZÁLEZ, *El Bierzo a finales del siglo XVIII (según las respuestas al Interrogatorio de Tomás López)*. Ponferrada 1998, p. 59.

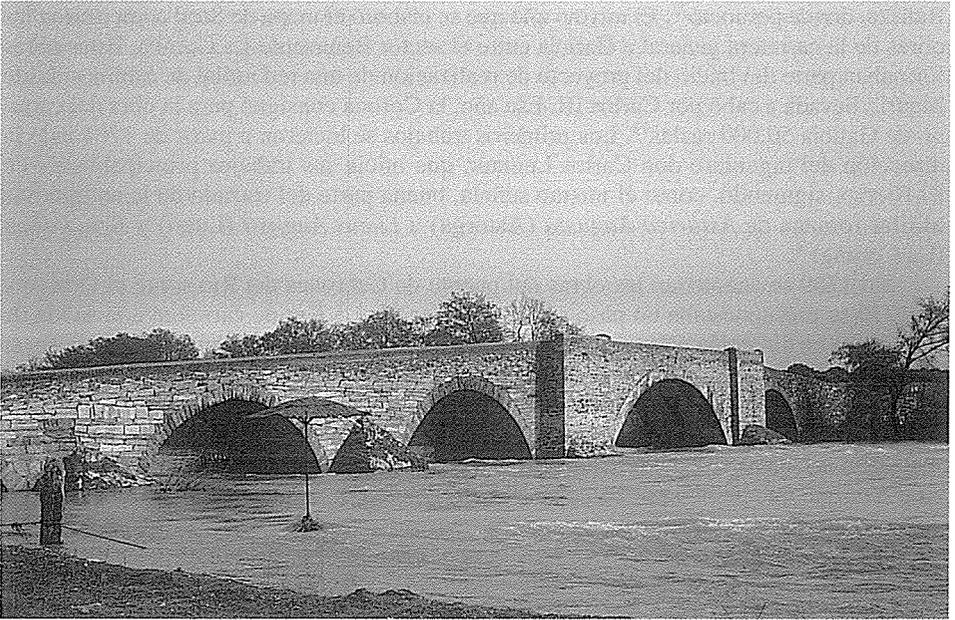
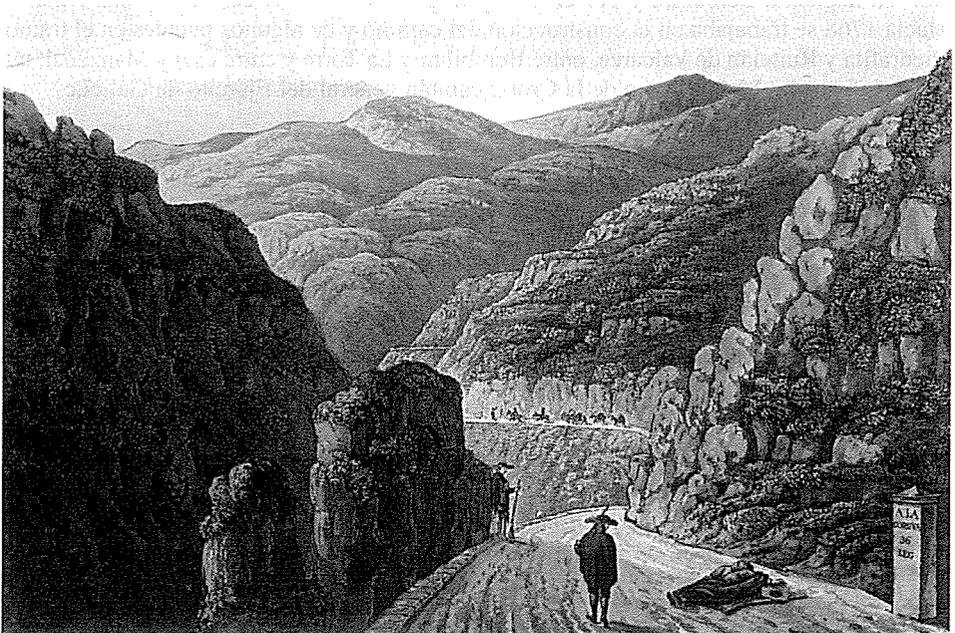


Foto 5. Puente de La Vizana, sobre el Órbigo (foto E. Pérez Mencía).



LÁM. 2. El camino a Galicia en el puerto de Manzanal, según Bradford, 1809.

“Las porciones del nuevo camino se han hecho entre Piedrafita y Ruitelán de Valcarce: entre Bemibre y Torre, entre Torre y el Manzanal del Puerto; y en la inmediación del puente del río Boeza. Los puentes sobre los ríos Narrón, Navia, Boeza y una alcantarilla sobre la acequia contigua”⁸⁰.

Las obras habían costado 1.315.924 reales y 4 maravedíes, lo que suponía un ahorro sobre el proyecto general de 604.075 reales y 30 maravedíes. Estas obras suponían un nuevo trazado sobre el camino real, tal como recogía en su informe de la Croix:

“... Con las obras referidas se ha facilitado para desde primero de este mes de enero, que los correos que por lo pasado han seguido la ruta del Zebrero, hagan ahora la de Los Nogales, que es la del nuevo camino, que se ha experimentado la utilidad de la nueva dirección, porque se reciben las valijas sin el atraso que antes, que estos efectos y la economía de la obra se deven al zelo y fatiga del ingeniero D. Carlos Lemaur”.

Durante los años siguientes se siguió trabajando en este y otros tramos. En 1773 la corona de decantó, previos informes, de continuar trabajando en el tramo entre Villafranca y Ruitelán y entre esta localidad y Las Herrerías, para unirlo con el camino que iba a San Juan de Piedrafita. Se pretendía así poder franquear a los caminantes los malos pasos del Valcarce y facilitar el tránsito de carruajes⁸¹.

El puente del río Boeza para la comunicación de Bemibre con el nuevo camino estaba concluido en octubre de 1768, según el memorial de Rafael Juárez de Castilla, arquitecto en obras de cantería que trabajaba en las obras del camino a Galicia, al tiempo que se seguía trabajando entre Bemibre, La Torre y Manzanal, trabajos que se detenían con la llegada del invierno y que se retomaban en primavera, en el mes de abril⁸². Sin embargo, el puente sobre el Boeza no duró mucho en pie, pues el 29 de febrero de 1776 el ingeniero Bartolomé Amphouso, comandante de los caminos de Galicia, informaba desde Villafranca de la necesidad de reparar dicho puente, por haberse derribado *“la porción de diez varas de una ala con motivo de una nueva dirección que ha tomado la corriente del mismo río”*. El derrumbe se había producido *“muy cerca del arranque de las pechinas con que se ensanchó”*⁸³. Por estos años se trabajaba en el tramo del camino general entre Villafranca y Pereje hasta incorporarlo con lo construido entre Ruitelán y Piedrafita⁸⁴. El total de las obras que se hicieron en 1775 ascendió a 480.057 reales de vellón, de los cuales 317.669 correspondían a obras ejecutadas en el nuevo camino (entre la Peña del Abad hasta el crucero de Pereje), 53.473 en el reparo de Piedrafita y 108.914 en gastos sueltos (expropiaciones, alquileres de almacenes, sueldos, ...) ⁸⁵.

Todas estas obras modificaron el trazado del viejo camino, de modo que el 3 de abril de 1773, Pedro Castejón, desde Ferrol, pudo elevar el siguiente informe:

“Este General camino de Galicia, lo han ido haciendo, a lo que yo he visto, por tres distintas partes; por San Juan de Piedrafita (que es el que evita la penosa cuesta de La Faba, y

⁸⁰ Archivo General de Simancas (A.G.S.). *Secretaría y Superintendencia de Hacienda*. Leg. 912. M. de la Croix había sustituido en el cargo de subdelegado del camino de Galicia a su tío el marqués de Croix, el cual había ocupado dicho cargo entre 1762 y 1767. M. J. GARCÍA-FUENTES DE LA FUENTE, *Galicia incomunicada por red viaria en el siglo XVIII*. Santiago de Compostela, 1999, p. 44.

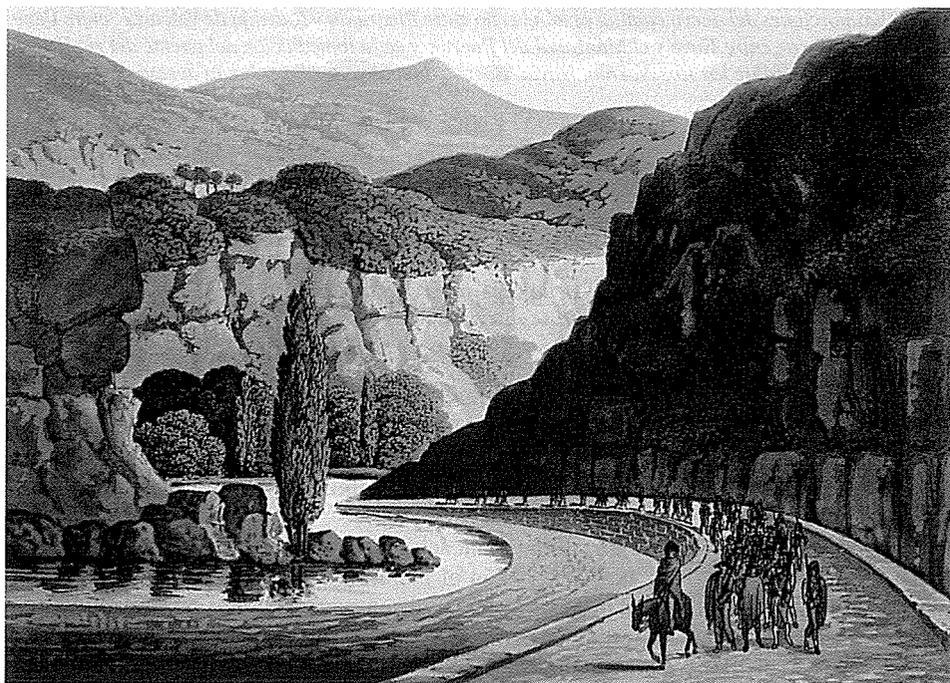
⁸¹ A.G.S. *Secretaría y Superintendencia de Hacienda*. Leg. 913.

⁸² A.G.S. *Secretaría y Superintendencia de Hacienda*. Leg. 912.

⁸³ A.G.S. *Secretaría y Superintendencia de Hacienda*. Leg. 912.

⁸⁴ A.G.S. *Secretaría y Superintendencia de Hacienda*. Leg. 914.

⁸⁵ Según la medición del encargado de las obras, el ayudante D. Felipe de Paz. A.G.S. *Secretaría y Superintendencia de Hacienda*. Leg. 914. La planimetría de estos trabajos en A.G.S. *Mapas, planos y dibujos*, XXII-22-25. *Secretaría y Superintendencia de Hacienda*. Leg. 915.



.LÁM. 3. Camino en las proximidades de Villafranca, según Bradford, 1809.

paso del Cebreiro, intransitable cuando ay nieves) hasta Las Herrerías y aquí lo dejaron desde Membibre, que esta cinco leguas (mas acia Castilla) de Villafranca, hasta no mui lejos de los caminos que ban a la Retuerta y Manzanal, con que se evita el otro puerto de Fuencebación, tambien en inbierno arriesgado por las ventiscas en tiempo de niebes, y últimamente por Astorga”.

Durante el gobierno de Floridablanca, esto es, a partir de 1780, las obras conocieron un nuevo impulso; en esa época se reedifica el puente de Cacabelos, cuyo proyecto de reparación se venía gestando desde, al menos, mediados de siglo⁸⁶ y comienzan las obras entre esta villa y Villafranca⁸⁷ (Lám. 3). Vázquez del Viso, redactor del *Viage a Galicia*, escribe en 1798:

“En Astorga da principio el camino nuevo que va a la Coruña, y que se varió mucho de la ruta del antiguo hasta el lugar de Cacabelos en el Valle del Vierzo, para evitar en parte las nieves y penalidades del puerto Fuencebadon, cuyas montañas empiezan un poco mas allá del lugar de Combarros, y en el tránsito de ellas son escasos los comestibles y las posadas muy infelices; y así el pasagero que quiera hacer menos incomodo su viage debe llevar su cama, y prevenirse de comestibles en Astorga hasta salir a Bembibre.

⁸⁶ El consistorio benaventano intentó eludir en 1752 el repartimiento para la construcción del puente de Cacabelos, para lo cual elaboró una información de la distancia que había entre Benavente y el citado puente. M^a del CASO CAÑIBANO; J. C. de la MATA GUERRA y M^a C. RODRÍGUEZ LÓPEZ, *El Archivo Municipal de Benavente*. Zamora, 1996, pp. 350-351.

⁸⁷ *Ibidem*, pp. 59-60.

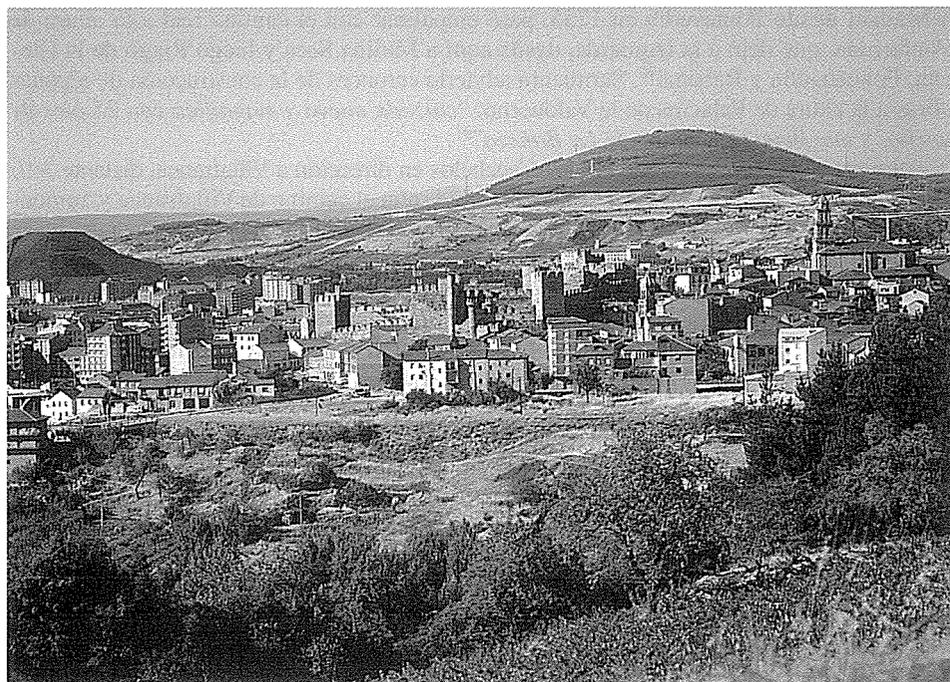


Foto 6. Ponferrada, en el camino de Galicia.

La dirección del nuevo camino se tomo por unas encañadas de la derecha y puntos citados a salir a la Villa de Bemibre. Costó cuantiosas sumas por que haviendo sido forzoso construir mucha parte de él sobre paredones que muy en breve se arruinaron con las aguas y con el desprendimiento de tierras y piedras de las Montañas, hubo que reedificar varias veces muchos trozos de él”⁸⁸.

Así que el camino real salía de Astorga hacia Prado de Rey, situado a una legua; desde aquí a Combarros a $\frac{1}{2}$ legua y al Puerto de Manzanal (2 leguas), para bajar a la villa de Bemibre, distante $3 \frac{1}{2}$ leguas. La nueva carretera continuaba otras dos leguas hasta Cubillos, pasando por San Román, las cuestras de la Canaliza, Cobrana, Fontanilla y Revollosa y por el puente y lugar de Congosto. Antes de llegar a Cubillos, el camino nuevo dejaba a legua y media las villas de Ponferrada y de Molina, por donde sí pasaba la antigua vía. La modificación del trazado por Congosto acarreó, sin éxito, las protestas del consistorio ponferradino que, en defensa del paso de la carretera por la villa, argumentaba que los gastos eran menos costosos⁸⁹. El camino antiguo era transitado, no obstante, por los arrieros maragatos que se dirigían a La Coruña, Ferrol y otras poblaciones de Galicia. Desde Ponferrada (Foto 6), los arrieros y comerciantes se dirigían a Orense, Tuy y Vigo por “*la quebrada y asperísima ruta de Valdeorras*”. Parte del trazado de esta ruta fue la que siguió también Fray Martín Sarmiento en su retorno

⁸⁸ *Viage a Galicia desde la villa de Benavente*, manuscrito 4431 de la Biblioteca Nacional.

⁸⁹ M. J. GARCÍA GONZÁLEZ, *El Bierzo a finales del siglo XVIII (según las respuestas al Interrogatorio de Tomás López)*. Ponferrada 1998, p. 60.

a Madrid desde Pontevedra en 1755, para empalmar con el camino real a la altura de Ponferrada, que dejó a la izquierda, desde aquí a Molina Seca y luego Riego de la Cincha, Foncebadón y Rabanal⁹⁰. Sarmiento advierte entonces de la construcción de algunas obras a la altura de Palacios de la Valduerna: “*calzada nueva y magnífica con 25 pies de ancho, y que llega muy cerca de La Bañeza*”⁹¹.

La carretera de Galicia atravesaba Cacabelos en dirección a Villafranca, distante 3 1/2 leguas de Cubillos. Por el puente sobre el Burbia salía el camino de Villafranca y, remontando el curso del río Valcarce por la garganta formada por las montañas, llegaba hasta el pie del puerto de Cebreiro. El trazado señalado por Vázquez del Viso es prácticamente el mismo que figura en el mapa del partido de Ponferrada de Tomás López (1786); aquí, el camino va por la Cruz de Ferro, Manjarín, El Acebo, Riego de Ambroz, Molinaseca, Ponferrada, Cacabelos y, remontando el curso del Valcarce, Villafranca, Pereje, Trabadelo, la Portera de Valcarce, Ambasmezas, La Vega de Valcarce, Quintela, Ruitelán y Las Herrerías, hasta buscar el límite entre Galicia y Castilla⁹².

Hasta Villafranca, el camino era apto para carruajes y carretas⁹³. En cualquier caso, las dificultades del trayecto en este tramo se agravaban con las nieves, que llegaban a detener hasta cuatro y seis días los carruajes, por los lodazales y atolladeros que se formaban. Se echaba buena parte de culpa a la “*malísima construcción de estos caminos hasta Villafranca del Bierzo, por no haberse apisonado como debían y cuidado después por los celadores que a penas se halla uno que cumpla su obligación*”⁹⁴. El padre Martín Sarmiento dejó testimonio de la dificultad del camino entre Molina Seca y Rabanal, a lo que contribuían las condiciones climáticas: en Tejada “*corté el río. Subí una penosa cuesta, y peor, porque estaba nevando*”⁹⁵.

Con estas dificultades, el viaje a caballo, era pues más rápido: a mediados del siglo XVIII eran siete las postas desde la carrera de Benavente hasta el Cebreiro: Benavente, La Bañeza, Val de San Lorenzo, Foncebadón, Molina Seca, Cacabelos, Trabadelo y Cebreiro⁹⁶. El *Itinerario* de Matías Escribano (Mapa 4) señala seis jornadas y media desde Vega de Valdetronco a Villafranca del Bierzo, después de pasar por Villalpando (segunda jornada) y de aquí a la Nora (tercera jornada), Palacios de la Valduerna, Foncebadón, Cacabelos y Villafranca. Como puede deducirse, Benavente caía aproximadamente a media jornada entre Villalpando y la Nora⁹⁷. Por su parte, en 1774 el mayor

⁹⁰ El trazado coincide, en parte, con un antigua vía de Orense a Astorga por Castro Caldelas. Véase de A. G. RODICIO, “Vía romana de Astorga a Orense por el Castro Litoria”. *Boletín Auriense*. Tomo XXXV. Orense 1995, pp. 119-157 y E. FERREIRA PRIEGUE, *Los caminos medievales de Galicia*. Boletín Auriense, anexo 9. Orense 1998, pp. 218 y ss.

⁹¹ Fray M. SARMIENTO, *Viaje a Galicia (1754-1755)*. Cuadernos de Estudios Gallegos. Santiago de Compostela, 1950, pp. 126-127.

⁹² T. LÓPEZ, *Mapa Geográfico del Partido de Ponferrada que suelen llamar regularmente Provincia del Bierzo*. Madrid 1786.

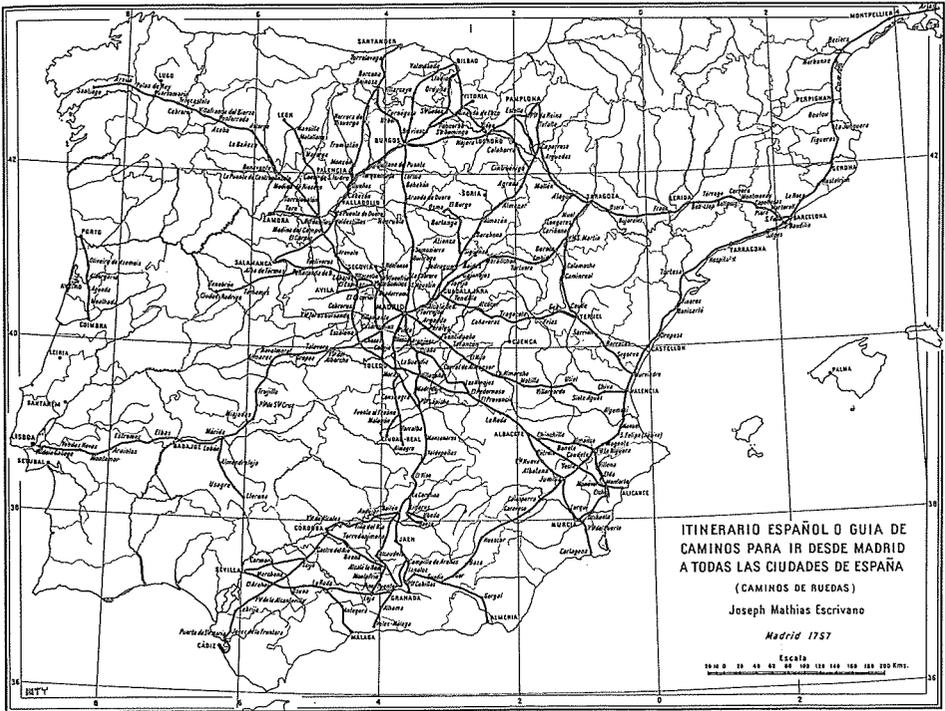
⁹³ M. ESCRIBANO, *Itinerario Español o Guía de Caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más importantes de España y para ir de unas ciudades a otras, y a algunas cortes de Europa*. Madrid, 1775. El padre Sarmiento hizo buena parte de su viaje en calesa.

⁹⁴ *Ibidem*.

⁹⁵ Fray M. SARMIENTO, *Viaje a Galicia (1754-1755)*. Cuadernos de Estudios Gallegos. Santiago de Compostela, 1950, p. 125.

⁹⁶ M. FERNÁNDEZ DE MESA, *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas*. Valencia, 1755, pp. 184-185.

⁹⁷ M. ESCRIBANO, *Itinerario Español o Guía de Caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más importantes de España y para ir de unas ciudades a otras, y a algunas cortes de Europa*. Madrid, 1775. Cfr. J. I. URIOL SALCEDO, *Historia de los caminos de España*. Vol. I. Hasta el siglo XIX. Madrid, 2001, p. 345 y G. MENÉNDEZ-PIDAL, *España en sus caminos*. Madrid 1992, p. 197.



MAPA 4.- Itinerario de Matías Escribano (1757), según G. Menéndez Pidal.

Dalrymple invirtió cuatro jornadas desde Benavente a Villafranca (las mismas que Münzer y Antonio de Lalain) y, desde aquí, otras cuatro hasta La Coruña, por Lugo y Betanzos⁹⁸. El viajero inglés había llegado a Benavente procedente de Zamora y había hecho el trayecto de diez leguas en una sola jornada de once horas de marcha, con parada para comer en Riego del Camino. Claro está que una cosa era viajar en vehículo de ruedas o a lomos de caballería y otra muy distinta hacer el trayecto a pie, como lo hacían los segadores gallegos que en verano se desplazaban a Castilla y Andalucía. Precisamente, Dalrymple en el mes de agosto vio dormir al aire libre en Benavente, junto al cementerio, a cuadrillas de jornaleros gallegos que habían realizado labores de recolección en Castilla y Andalucía; a partir de Benavente, el inglés siguió encontrándose con varios de estos grupos que regresaban a pie a Galicia. A partir de Villafranca desaparecía el camino de ruedas y pasaba a ser de herradura. En ese momento, 1774, la carretera de Madrid acababa en Astorga. A partir de aquí, la ruta se complicaba: “*he atravesado por un malísimo camino*”, escribe Dalrymple, al describir la marcha hacia Fucebadón. Después de Ponferrada y Camponaraya, “*el camino es muy malo*”. A la salida de Villafranca, el inglés atraviesa un trazado nuevo de dos millas, pero pronto las obras se interrumpen para entrar “*en un camino detestable*”, que sólo compensa el pintoresco paisaje⁹⁹.

⁹⁸ J. GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*. Salamanca 1999. Tomo V, p. 200.

⁹⁹ *Ibidem*, p. 204.

4.2. El camino del valle del Tera y la alta Sanabria

La ruta a Galicia por el valle del Tera y Sanabria estaba en bastantes peores condiciones que la que se dirigía por Benavente a Astorga y El Bierzo. A finales del siglo XVIII el paso sobre el río Negro se hacía a través de un puente casi hundido, lo que ponía en dificultad el tráfico del alfolí y la movilidad para los destacamentos de la plaza militar de la Puebla de Sanabria. Pero también dificultaba el comercio y el mercado con las villas próximas, como Mombuey, donde se celebraba un mercado los martes de cada semana. Sobre esta base, Mombuey urgió en 1797 a su reparación¹⁰⁰, que debió llevarse a cabo de manera rápida, pues un año más tarde el autor del manuscrito de *Viage a Galicia* informa que: “antes del lugar de Rionegro, y barbeando con él, se encuentra el Río del propio nombre que se pasa por un puente de piedra nuevamente construido”

La reparación de puentes y pontones debió constituir una de las principales preocupaciones de los concejos. Tanto en Rosinos de la Requejada como en Villardeciervos se clamaba por la reedificación de sus puentes, algunos de ellos arrastrados por las crecidas¹⁰¹. De ahí que se recurriera a repartimientos y bienes de propios. Hasta algunas cofradías, caso de la de “Los Falifos” en Rionegro del Puente, tenía entre sus fines el arreglo y mantenimiento de puentes y pontones. Hacia 1785 dicha cofradía mantenía 28 hospitales para albergue de enfermos y peregrinos y se ocupaba de la conservación y reparación de 35 puentes (de madera y piedra) dispersos por la comarca, para facilitar el trasiego de los que iban en romería hacia Galicia¹⁰².

Algunas diferencias en el trazado del camino de Benavente a La Puebla de Sanabria se advierten entre los mapas de Manuel Sutil (1769) y Tomás López (1779). En el primero la vía sigue de Camarzana a Vega de Tera y Junquera y, desde aquí, a Rionegro. Sin embargo, en el de Tomás López (Mapas 5 y 6), el camino real se desvía directamente de Camarzana a Rionegro, dejando a su izquierda a las poblaciones intermedias, pero sin pasar por ellas¹⁰³.

Con mayor detalle conocemos el camino a finales del siglo XVIII, gracias al manuscrito del *Viage a Galicia* de Vázquez del Viso. Entonces, la vía de Benavente a Orense por Sanabria cruzaba el Órbigo con dirección a Santa Cristina de la Polvorosa. El río, entonces se pasaba por una barca en los meses de invierno y se vadaba durante el resto del año. Para evitar las crecidas y sus riesgos Vázquez del Viso abogaba por la construcción de un puente “*antecediéndole como unas dos mil varas de calzada algo elevada, que se una a él y tenga algunas alcantarillas que den salida a las aguas rebalsadas*”. Después, el camino seguía el curso del Tera, corriendo por la parte baja de los cerros que jalonan su margen izquierda (Mapa 7). Del Viso proponía la construcción de algunos “*trozos de calzada (aunque no del costo de la antecedente), con varias alcantarillas para dar paso a las aguas que provienen de las varias sangrías hechas a dicho Río por los naturales para el riego de sus prados, linares y cañamares; y de los manantiales y arroyadas de las lluvias que bajan de los cerros*”. Y añade:

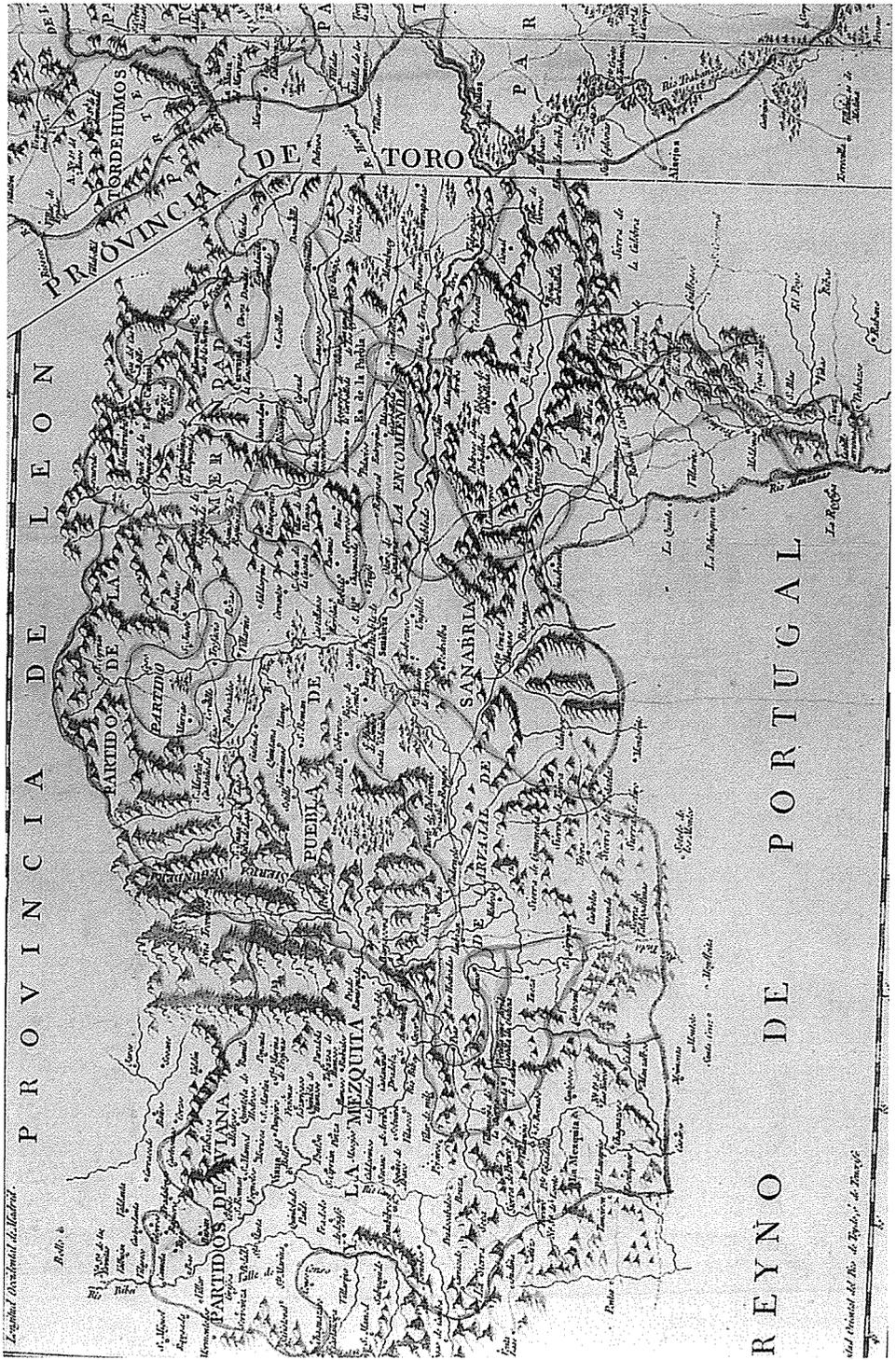
“*Parece hubo dictamen que este primer trozo de camino y la legua y tres quartos que siguen hasta Rionegro debía desviarse de esta dirección, siguiéndola desde Benavente por la de*

¹⁰⁰ S. MADRAZO, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Vol. I., Madrid, 1984, p. 270.

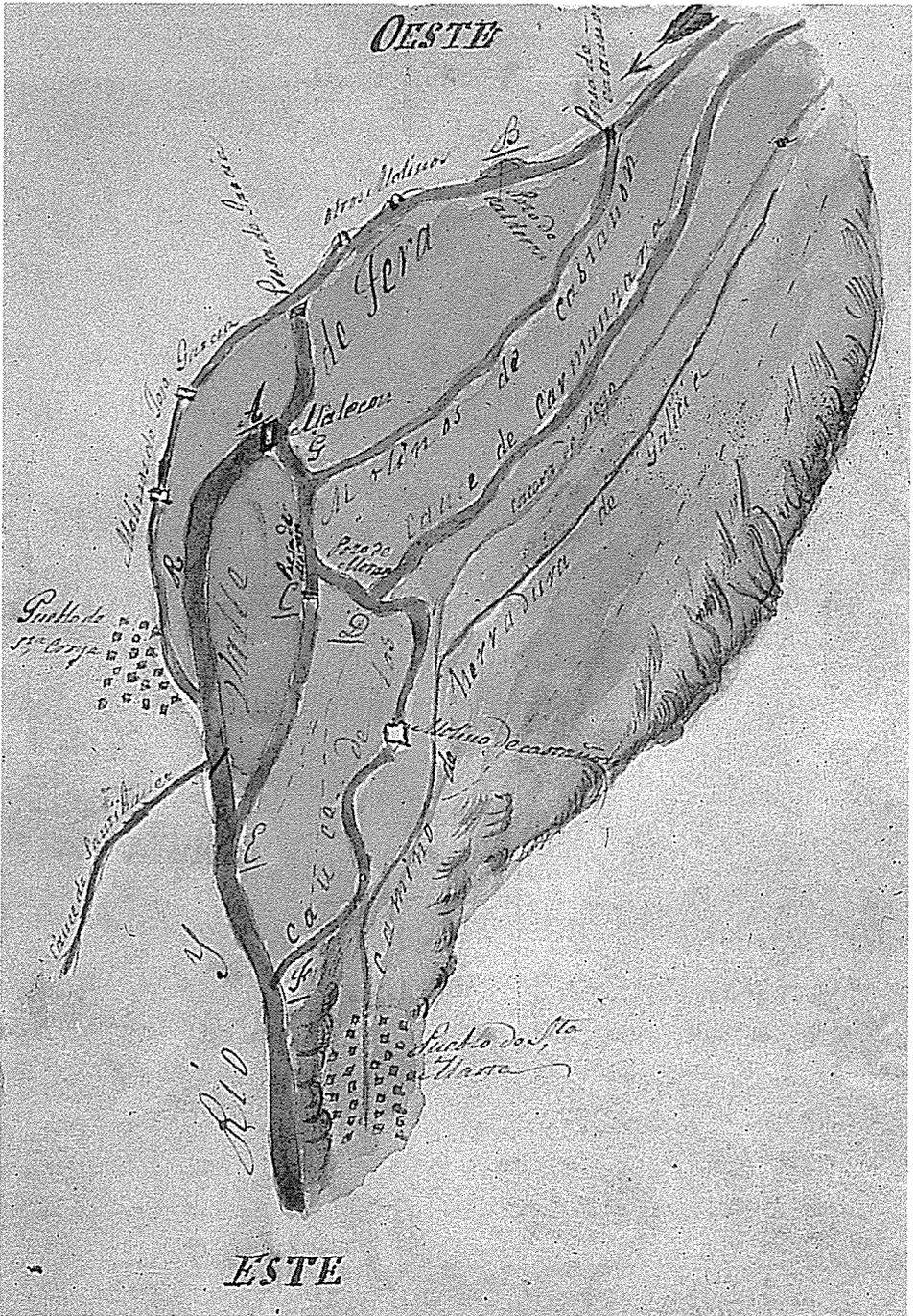
¹⁰¹ S. MADRAZO, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Vol. I., Madrid, 1984, p. 270.

¹⁰² L. VÁZQUEZ DE PARGA; J. M. LACARRA y J. URÍA RIU, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*. Tomo I. Madrid, 1948-49, p. 253. Reed. 1993.

¹⁰³ T. LÓPEZ, *Mapa de la provincia de Valladolid, dedicado al Sr. D. Pedro de Alcántara Téllez Girón, Alfonso Pimentel, etc., conde-duque de Benavente*. Madrid 1779.



MAPA 6.- Carballada, Sanabria y los partidos de Viana y La Mezquita en el mapa de Tomás López de la provincia de Valladolid (1779).



MAPA 7.- El camino a Galicia por el valle del Tera a la altura de Santa Marta. Año 1839
 (Archivo de la Real Chancillería de Valladolid).

Astorga, como legua y media, hasta el lugar de Manganeses de la Polvorosa, donde a menos coste se podía hacer el citado puente, por que tirado desde allí en línea recta por el parage que se llama Galeana, o transito de las merinas, al citado lugar de Rionegro, corría por terreno mas firme y enjuto, se acortava alguna cosa, y costaría algo menos de la mitad que por aquella parte. Pero tienen el grave inconveniente que por este parage se marcha por terreno árido, donde á penas se halla agua para beber y retirado de poblaciones; al paso que por otro lado las hay muy continuadas y quedarían en el beneficio de la necesaria comunicación; privando al mismo tiempo a los viajeros de la comodidad de marchar por terreno ameno y frondoso, que proporciona el recreo con la abundancia de todo”.

Desde Santa Marta (Mapa 8), el camino se dirigía a Mombuey por Camarzana, Vega de Tera, Junquera y Rionegro, en total 4 ³/₄ leguas. En Rionegro se pasaba por un puente de piedra recientemente construido, en el que había intervenido Juan de Sagarvinaga¹⁰⁴. De Mombuey la vía continuaba a Remesal, del que le separaba 2 ³/₄ leguas, después de pasar por la Venta de Cernadilla, Asturianos y Palacios, a través de un terreno llano, donde únicamente se precisaba hacer una pequeña calzada y una alcantarilla. Separaban Remesal de Requejo, 2 ¹/₅ leguas. El camino pasaba por Otero, donde se precisaba *“ensanchar como unas quarenta varas de una calzada antigua y un puentecillo todo de poco coste, porque los materiales están al pie de la obra”*. Por su parte, el camino a La Puebla de Sanabria (Foto 7), que transcurría por un terreno llano y seco, sólo necesitaba *“desembarazarlo y alinearlo”*.

Entonces era La Puebla plaza de armas y cabeza de su partido, con gobernador militar. A la villa se entraba *“por un buen puente de piedra sobre el Tera”*. El camino continuaba *“un quarto de legua de buen piso a otro puente de piedra sobre el riachuelo de los Mosquitos para pasar al lugar de Requexo, por una llanura seca, donde solo necesita ensanchar el camino en alguna otra parte, y hacer una alcantarilla en un arroyo que atraviesa y lleva alguna agua en invierno, pero ninguna en verano”*.

Vázquez del Viso proponía que se abriera *“un ramalito, como de unas quatro leguas de mal camino, desde esta Plaza para dirigirse a Zamora, Salamanca, Ciudad Rodrigo y Ávila”*. Lo justificaba porque de esta manera se facilitaría el comercio entre los puertos y el interior gallegos con esta parte del reino de Castilla y así poner en contacto *“los granos, paños, bayetas y lanas de dichas provincias, con los exquisitos aceytes de Sierra de Gata y otros frutos de Extremadura; especialmente de los fertilísimos terrenos de la Vera y de Plasencia. Y en retorno recibirían con facilidad los pescados frescos y salados de la costa de Galicia, sus lienzos y otras producciones de aquel País, además de los géneros ultramarinos, cuyo transporte les saldría mucho más varato a los naturales de dichas Provincias que por ningún otro puerto por donde ahora los reciben”*.

Separaban Requejo de La Gudiña 4 leguas, por terreno montañoso, teniendo que subir los puertos de Padornelo y La Canda. Los lugares por los que transcurría el camino eran Puente de Libros, Padornelo y Lubián, en Sanabria y, ya en Galicia, La Canda, Villavieja, El Pereiro, Cañizo y La Gudiña. Algunas obras se habían acometido a costa de los pueblos, como el puente que cruzaba el arroyo de los Mosquitos, y el camino que

¹⁰⁴ Debo la noticia a Eduardo Azofra, que prepara su Tesis Doctoral sobre este maestro. El arquitecto Juan de Sagarvinaga destacó, sobre todo, por sus obras en Salamanca (en la Catedral Nueva, en el colegio mayor de San Bartolomé) y Ciudad Rodrigo (Torre nueva de la Catedral, Seminario, casas del Hospital de la Pasión, puente sobre el Águeda, Hospicio, obras en el monasterio de La Caridad, retablos en el convento de Santa Clara...); Vide M. HERNÁNDEZ VEGAS, *Ciudad Rodrigo. La catedral y la ciudad*. Tomo II, Salamanca 1935, pp. 292-297; J. PINILLA GONZÁLEZ, *El arte de los monasterios y conventos des-poblados de la provincia de Salamanca*. Salamanca 1978, pp. 162-164 y M^a T. LÓPEZ DE GUEREÑO SANZ, *Monasterios medievales premonstratenses. Reinos de Castilla y León*, II. Salamanca 1997, pp. 626 y ss



Foto 7. La Puebla de Sanabria.

subía suavemente al Padornelo¹⁰⁵; aún así, el camino necesitaba repararse “*con parte de calzada y terraplenes de cascajo, que todo está al pie de la obra*”. En el tramo entre las Portillas del Padornelo y La Canda terminaba el camino de ruedas entre Galicia y Castilla. El autor del *Viage a Galicia* abogaba por la construcción de un camino “*sólido y cómodo*” y achacaba el retraso de su ejecución a “*la desgraciada indiferencia con que se ha mirado hasta aquí un asunto de tanta importancia a los intereses del Estado, pues hubo facultativo que ofreció al Gobierno hacerlo por un millón de reales a toda satisfacción*”.

Desde el puente de los Mosquitos, el camino continuaba en suave pendiente al lugar de Padornelo, necesitando también ser mejorado. A media legua de Lubián daba comienzo la subida, también suave, de la Portilla de la Canda. Aquí era preciso “*ensanchar el camino y limpiarle de las piedras que ruedan a él desde las cumbres con motivo de las aguas*”. No obstante, Vázquez del Viso proponía cambiar el camino: “*Sin embargo, para evitar dicha cuesta, algunos repechos de subidas y baxadas que hay desde Padornelo a ella y*

¹⁰⁵ Especial protagonismo en la reparación e impulso de estos parajes tuvo el cura de Requejo, Francisco Javier González, un espíritu ilustrado y emprendedor. En dicho lugar había promovido algunas fábricas, como da cuenta el informe de Vázquez del Viso: “*en el lugar de Requexo hay fábrica de medianos sombreros, con algunas otras nuevamente establecidas de lonas, cintas y otros tejidos de curtidos de suela, becerrillos y arnés, promovidos por la ilustración de su recomendable cura*”. En la Biblioteca Nacional de Madrid se conserva un manuscrito de hacia 1787 en el que el sacerdote propone la constitución de una compañía de linos en la comarca sanabresa.

La construcción de puentes a costa de los pueblos debió suponer un considerable esfuerzo económico. En la segunda mitad del siglo XVIII se construía en Sanabria un hermoso puente de piedra sobre el Tuela, entre Hermisende y San Ciprián (foto 8), impulsado también por el sector eclesiástico, como reza la inscripción latina que, vertida al castellano, dice: “*Este puente fue edificado por el doctor D. Gregorio Francisco Montes, rector de esta parroquia por el pueblo de Armisende a expensas suyas en el año del señor de 1774. Fue maestro D. Baltasar Acamalle. Rogad por ellos*”.



FOTO 8. Puente sobre el Tuela, entre Hermisende y San Ciprián (foto de Jesús G. Rodríguez).

ahorrar la construcción de varios puentecillos sobre arroyuelos que atraviesan; conviene mudar el camino desde Padornelo tomando por la izquierda de la Hermita de Santa Ana, la falda de la montaña que está al mediodía de esta encañada, donde con un solo pequeño puente, se abrazan todas las aguas de dichos arroyos que por dicho parage ya van reunidas, y se sale en llano al mismo lugar de la Canda, ataxándose mas de un quarto de legua, y teniendo mucho menor coste las obras”.

El camino de la Canda a la Gudiña, a pesar de ir por terreno llano y firme, era estrecho y con varias vueltas. Se proponía evitarlas cambiando el trazado al salir de la Canda, con lo que se atajaría media legua, sin perjuicio para los intereses de particulares, pues la mayor parte de los terrenos eran comunales y el resto de poco valor.

Un cambio del trazado se proponía también desde la Gudiña en dirección a Orense¹⁰⁶: *“ Desde esta Villa hay un camino de herradura que toma por la mano derecha a Sierra Seca y Villa de Laza, cortando desde esta por algunos pueblos pequeños en derechura al de Sexalbo, que está media legua antes de Orense; y por cuya ruta parece se atajan como unas tres leguas desde la Gudiña a dicha ciudad. En consecuencia hay opiniones de que la carretera debe tirarse por esta parte, y no por la de Monterrey. Pero sobre ser muchísimo más costosa por dicha parte, parece que de ningún modo se deben dexar privados del beneficio de su comunicación, los interesantes puntos de las villas de Verín y Monterrey, Ginzo y Allariz, con lo mejor del fertilísimo valle de Limia; interesándose también por esta vía la mayor abundancia de víveres, y comodidad de los pasajeros”.*

¹⁰⁶ Es el camino que siguió a principios del siglo XVII el canónigo cordobés Bernardo de Aldrete. Ver *supra*. J. RUBIO LAPAZ, “El Diario del viaje a Santiago de Bernardo de Aldrete. Estudio y edición”. *Compostellanum*, XXXVIII (1993), pp. 363-393.

BIBLIOGRAFÍA

- ALFONSO ANTÓN, I., *La colonización cisterciense en la Meseta del Duero. El dominio de Moreruela (siglos XII-XIV)*. Zamora 1986.
- BRADFORD, W. *Sketchs of the Country, Character, and Costume in Portugal and Spain, made during the Campaign, and on the Route of the British Army in 1808 and 1809*, Londres 1809.
- CASO CAÑIBANO, M^a del; MATA GUERRA, J. C. de la y RODRÍGUEZ LÓPEZ, M^a C., *El Archivo Municipal de Benavente*. Zamora, 1996.
- COLÓN, H. *Descripción y cosmografía de España*. Reed. Sevilla 1998.
- CHARLO BREA, L. (ed.), *Crónica latina de los Reyes de Castilla*. Madrid 1999.
- ESCRIBANO, M., *Itinerario Español o Guía de Caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más importantes de España y para ir de unas ciudades a otras, y a algunas cortes de Europa*. Madrid, 1775.
- FERNÁNDEZ DE MESA, T. M., *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas*. Valencia 1755. Ed. facsímil de Librerías París-Valencia, 1998.
- FERNÁNDEZ DE PRADA, M., *El Real monasterio de San Martín de Castañeda*. Madrid 1998.
- FERREIRA PRIEGUE, E., *Los caminos medievales de Galicia*. Boletín Auriense, anexo 9. Ourense 1998. *Compostellanum*, XXXVIII (1993), pp. 363-393.
- FLÓREZ, E. *España Sagrada*, Tomo XI. Reed. Madrid 1905.
- FLORIDABLANCA, *Biblioteca de Autores Españoles. Obras originales del Conde de Floridablanca*. Tomo LIX. Madrid 1952.
- GARCÍA CABALLERO, A., “Los despoblados en el Condado de Benavente (siglos XVI-XVII-XVIII)”, *Brigecio*, 2, pp. 55-79.
- GARCÍA-FUENTES DE LA FUENTE, M. J., *Galicia incomunicada por red viaria en el siglo XVIII*. Santiago de Compostela, 1999.
- GARCÍA GONZÁLEZ, M. J., *El Bierzo a finales del siglo XVIII (según las respuestas al Interrogatorio de Tomás López)*. Ponferrada 1998.
- GARCÍA MERCADAL, J., *Viajes de extranjeros por España y Portugal*. Salamanca 1999.
- GIL FERNÁNDEZ, J.; MORALEJO, J. L. y RUIZ DE LAPEÑA, J. I., *Crónicas Asturianas*. Oviedo 1985.
- GONZÁLEZ, J., *Regesta de Fernando II*. Madrid 1943, pp. 483-486.
- GONZÁLEZ, J., *Alfonso IX*. Madrid 1944.
- GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, R., “Repoblación y reorganización de la red viaria. El puente de Deustambem (siglos XII-XIV)”. *Brigecio*, 6, pp. 153-178.
- GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, R., “Monasterios, caminos de peregrinación e infraestructura viaria en el norte de Zamora”, *Brigecio*, 10, pp. 45-66.
- HERNÁNDEZ VEGAS, M., *Ciudad Rodrigo. La catedral y la ciudad*. Salamanca 1935.
- HERNÁNDEZ VICENTE, S., *El concejo de Benavente en el siglo XV*. Zamora 1986.
- HORNEDO, R. M. de, voz: “Alderete, Bernardo José de”, en *Diccionario de Historia Eclesiástica de España*. Madrid 1972. Tomo I.
- HUICI MIRANDA, A., *Las grandes batallas de la reconquista durante las invasiones africanas*. Granada 2000.
- Itinerario de las Carreras de Posta de dentro y fuera del Reino*, 1761.
- JOVELLANOS, G. M. de, “Dos Informes al señor superintendente general de caminos: el uno sobre la carretera principal y el otro sobre dos transversales, desde Castilla á la costa de Asturias”. *Biblioteca de Autores Españoles. Obras de don Gaspar Melchor de Jovellanos*, Tomo L. Madrid 1952, pp. 456-462.
- LEDO DEL POZO, J., *Historia de la nobilísima villa de Benavente*. Zamora 1853. Reed. facsímil C.E.B. “Ledo del Pozo”. Benavente 2000.
- LÓPEZ, T., *Mapa de la provincia de Valladolid, dedicado al Sr. D. Pedro de Alcántara Téllez Girón, Alfonso Pimentel, etc., conde-duque de Benavente*. Madrid 1779.
- LÓPEZ, T., *Mapa Geográfico del Partido de Ponferrada que suelen llamar regularmente Provincia del Bierzo*. Madrid 1786.

- LÓPEZ DE GUEREÑO SANZ, M^a T., *Monasterios medievales premonstratenses. Reinos de Castilla y León*, II. Salamanca 1997.
- MADRAZO, S., *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Vol. I., Madrid, 1984.
- MARTÍNEZ-SOPENA, P.; AGUADO SEISDEDOS, V. y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, R., *Privilegios reales de la villa de Benavente*, Salamanca, 1996.
- Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en 1856*, Reedición facsimilar Madrid 2001. Ministerio de Fomento.
- MENÉNDEZ-PIDAL, G., *España en sus caminos*. Madrid 1992.
- MENESES, A. de, *Reportorio de caminos ordenado por Alonso de Meneses*. Reed. Madrid 1976.
- MUÑOZ, A., *Sumaria y verdadera Relación del Buen viaje que el invictísimo Príncipe de las Españas don Felipe hizo a Inglaterra*, Zaragoza, 1554.
- PESCADOR DEL HOYO, M^a del C., *Archivo Municipal de Zamora. Documentos históricos*. Zamora 1948.
- PINILLA GONZÁLEZ, J., *El arte de los monasterios y conventos despoblados de la provincia de Salamanca*. Salamanca 1978.
- QUINTANA PRIETO, A., *Santa Marta de Tera*. Zamora 1991.
- RODICIO, A. G., "Vía romana de Astorga a Orense por el Castro Litoria". *Boletín Auriense*. Tomo XXXV. Orense 1995, pp. 119-157.
- RUBIO LAPAZ, J., "El Diario del viaje a Santiago de Bernardo de Aldrete. Estudio y edición". *Compostellanum*, XXXVIII (1993).
- SARMIENTO, M., *Viaje a Galicia (1754-1755)*. Cuadernos de Estudios Gallegos. Santiago de Compostela, 1950.
- SARMIENTO, M., *Viaje a Galicia (1745)*. Ed. de José Luis Pensado. Salamanca 1975.
- SIMAL LÓPEZ, M., *Los condes-duques de Benavente en el siglo XVII. Patronos y coleccionistas en su villa solariega*. Benavente 2002.
- URIOL SALCEDO, J. I., *Historia de los caminos de España. Vol. I. Hasta el siglo XIX*. Madrid, 2001.
- VÁZQUEZ DE PARGA, L.; LACARRA, J. M. y URÍA RIU, J., *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*. Madrid 1948-49, Reed. 1993.
- VILLUGA, P. J., *Reportorio de todos los caminos de España, compuesto por Pero Juan Villuga (1546)*. Madrid 1950.

APÉNDICE DOCUMENTAL

VIAGE A GALICIA DESDE LA VILLA DE BENAVENTE

ó

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS DOS CARRETERAS

De la construida desde Astorga a la Coruña, y de la que debe construirse desde dicha Villa à la ciudad de Orense

Con algunas observaciones acerca de sus obras,
utilidad y circunstancias de cada una de dichas Carreteras

Año 1798

El objeto del presente trabajo es demostrar la urgente necesidad que hay y el grande interes que se sigue al Estado de que se abra la carretera, por que muchos años ha esta clamando la mayor parte de los habitantes de Galicia; representados por las ciudades de Orense, Santiago y Tuy, con las villas y comercio de los puertos de Vigo y de Pontevedra, desde la Villa de Benavente por la Puebla de Sanabria, Monterrey a aquellas tres capitales y villas, segun esta acordado por los Excmos. Sres. Superintendentes Generales de Caminos y Correos, Conde de Floridablanca y principe de la Paz, en 3 de Marzo de 1786 y 18 del mismo de 1795,

Se divide en dos partes. La primera contiene el Itinerario desde la Villa de Benavente a la ciudad de Astorga y desde esta a la de la Coruña, por el camino que acaba de concluirse por el Partido del Vierzo, y Provincias de Lugo y de Betanzos, con una ligera insinuacion de las qualidades de esta ruta, de sus costosas obras y estado actual de su camino.

La segunda comprehende el de la carretera acordada y sus ramales, manifestandose por mayor la continuada fertilidad de los paises por donde debe pasar, y las principales obras a que se reducira su execucion, segun inteligentes que la han reconocido: de que se podra deducir el limitado coste a que pueden ascender, respecto del que tubieron las de aquella y de su mas general beneficio.

En una y otra parte, se hacen aunque de paso, observaciones importantes, acerca de la mayor o menor comodidad que presentan ambas rutas; de los principales pueblos que se encuentran en ellas, su comercio, industria, comestibles y producciones mas comunes de sus terrenos y de los inmediatos: se expresan las respectivas distancias que hay desde los principales puntos de Galicia por una y otra carretera a Benavente, centro de donde parten a aquel Reyno; y las que tienen entre si aquellos mismos puntos unos con otros, de cuyos sencillos datos, se puede inferir la improporcion de la de Lugo para facilitar la necesaria comunicacion exterior, e interior, a mas de las tres quartas partes de Galicia, las mas pingues y mas interesantes; y las considerables ventajas que la lleva la de Orense, en razon de dicho obgeto, y de la mayor comodidad que ofrece a todo viage-ro que transite a aquel Reyno, excusandole la displicencia de caminar entre asperisimas montañas, y por pasos intransitables en alguno dias del año, con la escasez de viveres que comunmente se experimenta en aquella.

Finalmente, se da una idea general del considerable impulso e incremento que recibirán por medio de esta carretera y sus ramales, todos aquellos ramos que constituyen esencialmente en un Estado el nervio y la riqueza de sus habitantes; de las muchas provincias que más inmediatamente participaran de su beneficio; y el incalculable interés generalmente se seguira de su execucion.

Al ultimo se pone un Estado de los caudales con que ha contribuido y contribuye Galicia anualmente para sus caminos, y una razon de algunas sumas que se extrajeron para obrar forasteras; de cuyo hecho y de lo poco que despues de tantos años se halla construido de los expresados caminos en su propio suelo, por cuenta de los grandes productos de aquella contribucion, se evidencia la ilegítima inversion que hasta ahora se dio a la mayor partes de dichos caudales; y la justicia con que clama aquel Reyno, sobre que se empleen en el y en las obras que le son tan esencialmente necesarias, como que por falta de ellas se halla constituida su numerosa poblacion y clase más preciosa de sus habitantes en el mayor desaliento y atraso más lastimoso.

Por esta razon y otras no menos sensibles, que se hallaran en el discurso de este papel, se debe esperar de la integridad del Ylustrado Magistrado a quien la piedad del Rey tienen cometido la direccion y gobierno de iguales obras en toda España, que al paso de facilitar el que a Galicia se la reintegre, o resarza de los caudales que constan extraidos, se la auxilie para la construccion de su nuevo camino con aquella parte que la corresponda del fondo destinado a los Generales, a fin de que tenga el más pronto exito, una obra que tanto interesa al Estado y a toda la Nacion.

Lo dedica todo el zelo de un amigo del bien publico, con un plano topografico de Galicia, comprehensivo de ambas carreteras, al Señor Conde Guzman, Inspector General de Caminos y Canales de España, del Consejo de S. M. en el Rl. de Hacienda, Intendente de los Reales Exercitos y Director General de Correos y Postas, para el uso que su justificacion estime conveniente hacer de ello, especialmente en el Viage que piensa hacer a aquel Reyno, para reconocer y detallar la Direccion de la proyectada carretera; esperando de su notoria bondad se servira disimular los defectos en que se pueda haver incurrido en una obra dictada por el zelo y escrita con más prisa de la que exigia su naturaleza.

Nota

Por mayor comodidad y comprension, se hace la descripcion de las dos rutas de que trata este papel, por division de postas, segun el orden con que se hallan establecidas en el dia por ambas carreras.

PRIMERA PARTE

*Carretera general construida
desde Benavente por el Vierzo
à Lugo y la Coruña*

Desde Madrid a Benavente se regulan 44 leguas, pero no hallandose arregladas a medida las que hay desde el punto en que finaliza la Carretera construida desde Gua-

darrama hasta alli, deben supone. ... a 20 al grado, o de una hora de camino, como se graduaban antiguamente; y por igual razon debe entenderse lo mismo respecto a las diez que se cuentan desde Benavente hasta Astorga. Pero no asi las 44 que hay desde esta ciudad a la Coruña por haverse marcado a razon de 83 varas cada una, segun el nuevo metodo que comunmente se sigue en los caminos que se hacen de nuevo.

Las que se señalan de posta a posta desde Astorga a la Coruña estan ajustadas a dicha medida con la posible exactitud. No pudiendo observarse lo mismo sin una menuencia impertinente, con las distancias de los pueblos a puntos intermedios de dichas postas, deberan entenderse las que se señalan sobre el poco mas o menos.

Posta nº 1

Desde la Villa de Benavente al Puente
y venta de Lavizana, 3 leguas

Desde Benavente sale el camino con rectitud al norte por una loma seca y enjuta, sin que se note cosa particular que hacer en el hasta el puente de Lavizana sobre el Rio Orbigo. Dicho puente es corto y angosto y en las crecientes suele extenderse el Rio por uno y otro lado e impedir el paso; por lo que es necesario, o construirlo de nuevo, o aumentarle a cada lado un arco, o alcantarilla y hacer un trozo de calzada elevada para obiar aquellos inconvenientes.

La Venta de Lavizana situada cerca del Puente, esta medianamente provista, pero en el espacio de las dos leguas que hay antes de llegar a ella no se encuentra pueblo alguno, y solo se avistan a los lados del camino los de Barrana, Herreros y Maire.

Toda la rivera del Orbigo es fertil en granos y linos, y en sus praderias y montes inmediatos se cria bastante ganado bacuno y lana, abunda de caza y de buenas truchas dicho Rio.

Nº 2

Desde Lavizana a la Villa
de la Bañeza, 3 leguas

A la venta de No(r)a	1
A San Juan de Torres	1
A la Bañeza	1

Es necesario reparar el camino desde el Puente de Lavizana hasta entrar en la calzada que hay antes de la Bañeza, pues las aguas que se derraman en varios parages tornan unos lodazales que ademas de deteriorarlo incomodan a los pasajeros.

La Villa de la Bañeza es pueblo de bastante consideracion. Hay en ella fabricas de curtidos de suelas, cordovanes y baquetas; y hace bastante trafico y comercio de linos, de que abunda aquel terreno, de granos, de ganados, de zapatos, de paños ordinarios, bayetas, mantas y de otros varios efectos que extrae de Leon y Castilla para el Partido del Vierzo y algunos parages de Galicia.

Nº 3
Desde la Bañeza a la ciudad
de Astorga 4 leguas

Al lugar de Palacios de la Valduerna	1/2
A la Venta de San Antonio	2
A Zelada	1
A Astorga	1/2

Este trozo de camino es de terreno llano, pero aguanoso y expuesto a formarse barro y pantanos. Necesita componerse, reparar los trechos de calzada que hay en el, y hacer un puentecillo o Alcantarilla sobre un arroyo que hay antes de entrar en Astorga.

Es ciudad murada y esta situada en una vega llana de clima frío y seco; produce trigo, centeno, linos y algo de garbanzos, pocas frutas y hortalizas; sin embargo no faltan los comestibles comunes de buenas carnes, buen pan, aves domesticas y caza. Hay en ella fabrica de curtidos de cordovanés, suela y otros; pero poca industria entre sus moradores que son harto miserables, a excepcion de algun otro particular. Se celebra en ella una feria al año, donde se ponen muchos ganados, granos, linos, y otros generos del País, y de los que concurren de Castilla.

Nº 4
De Astorga a Manzanal
del Puerto 3 1/2 leguas

Al lugar de Prado de Rey	1
Al de Combarros	1/2
A Manzanal	2

En Astorga da principio el camino nuevo que va a la Coruña, y que se vario mucho de la ruta del antiguo hasta el lugar de Cacabelos en el Valle del Vierzo, para evitar en parte las nieves y penalidades del puerto Fucebadon, cuyas montañas empiezan un poco mas alla del lugar de Combarros, y en el transito de ellas son escasos los comestibles y las posadas muy infelices; y así el pasagero que quiera hacer menos incomodo su viage debe llevar su cama, y prevenirse de comestibles en Astorga hasta salir a Bembibre

La direccion del nuevo camino se tomo por unas encañadas de la derecha y puntos citados a salir a la Villa de Bembibre. Costo quantiosas sumas por que haviendo sido forzoso construir mucha parte de el sobre paredones que muy en breve se arruinaron con las aguas y con el desprendimiento de tierras y piedras de las Montañas, hubo que reedificar varias veces muchos trozos de el.

Sin embargo no se consiguio de todo evitar el impedimento de las nieves, que algunas veces suelen detener los quatro y seis dias los carruages, formandose en varias partes tales lodazales y atolladeros que a penas pueden salir las caballerias, y menos los carruages. Verdad es que mucha parte de esto procede de la malisima construccion de estos caminos hasta Villafranca del Vierzo por no haverse apisonado como debian y cuidado despues por los celadores que a penas se halla uno que cumpla con su obligacion. Lo mismo sucede generalmente en todo el resto de esta carretera hasta la ciudad de

Betanzos, por estar lexos de los gefes y de toda persona de autoridad que vele sobre ellos. Es punto este en que seria de la mayor importancia un debido arreglo; pero dificil de conbinar si a dichos celadores no se les somete a otros en sus respectivos distritos en quienes concurra, celo publico, integridad y pureza para hacerlos cumplir con dha. Obligacion.

Nº 5
Desde Manzanal a la Villa
de Bembibre
3 1/2 leguas

Al lugar de la Torre	2
A la Villa de Bembibre	1 1/2

Queda explicado en el numero antecedente las qualidades de este trozo de camino y su terreno.

La Villa de Bembibre puede mirarse como el termino de las montañas de Fuencebardon y como la entrada del fertil Valle del Vierzo. Tiene buenos terminos que abundan de linos y de ganado bacuno. Esta medianamente surtida de viveres, y se debe hacer provision de ellos hasta Villafranca.

Nº
Desde la Villa de Bembibre
hasta el lugar de Cubillos de
2 leguas

Al lugar de San Roman	1/4
Al de Cobrana	3/4
Al Puente y lugar de Congosto	3/4
A Cubillos	3/4

Corre el camino mucho desde Bembibre con algunas bueltas por el lugarcito de San Roman, a cuya inmediaciones se hallan dos puentecillos, y sigue por las quatro cuestas llamadas de la Canaliza, Cobrana, Fontanilla y Revellosa, hasta el lugar y Puente de Congosto sobre el Rio Sil, y aqui tambien en cuesta hasta el lugar de Cubillos, dexando como a legua y media sobre la izquierda las villas de Ponferrada y de Molina por donde va el camino antiguo, que aun usan casi todos los maragatos que se dirigen à la Coruña, al Ferrol y à los pueblos septentrionales de Galicia. Los que hacen sus traficos acia Orense, Tuy, Vigo y paises meridionales de aquel Reyno, entran en èl por la quebrada y asperisima ruta de Valdeorras a donde toman desde Ponferrada sin tocar en el camino nuevo por ser mas largo para ellos.

La Villa de Ponferrada es la capital del Partido del Vierzo; esta situada a la orilla del Rio Sil, abundante de especiales truchas y anguilas, y en una campiña muy frondosa y fertil en todo genero de frutos y delicadas frutas.

El Partido del Bierzo correspondiente a la provincia de Leon contendra como unas 86 leguas quadradas, la mayor parte de asperisimas montañas. Pero su valle principal y algunos otros mas pequeños que comprende son fertiles en todas especies de frutos, especialmente en buenos linos, y se cria mucho y buen ganado bacuno, que casi viene a ser el unico trafico e industria que tienen sus naturales.

Nº 7
Desde Cubillos a
Villafranca
3 1/2 leguas

Al Cacabelos	2
A Villafranca	1 1/2

El camino de esta posta tiene sus defectos como el antecedente.

En el lugar de Cacabelos se celebra una buena feria anual en que se negocian muchos ganados, lienzos, linos y otros articulos del pais y de Castilla.

Villafranca aunque es pueblo de alguna consideracion a penas tiene comercio alguno, ni se conoce en el otra industria que los de su pan, que es muy superior. Contiene una provincia de familias distinguidas aunque no muy acomodadas. Es pueblo medianamente abastecido de viveres, buenas carnes, caza de sus montes inmediatos, exquisitas frutas, y excelentes truchas de los rios Burbia y Valcarcel, que pasan a su inmediatecion; y aqui es necesario hacer prevencion hasta Lugo.

En Villafranca termina el valle o vega del Vierzo, que produce algo de vino, aunque no de la mejor calidad, pero si muchas y delicadas frutas, hortalizas, linos, y algo de granos, tiene muchos y excelentes pastos en que se crian bastantes ganados.

Nº 8
Desde Villafranca
a Ruitelan
3 1/2 leguas

Al lugar de Perege	1
A Trabdo	1
A Ambas Mestas	1
A Ruitelan	1/2

Sale el camino de Villafranca por su puente sobre el Rio Burbia, siguiendo toda esa posta con varias tortuosidades, entre poniente y norte, por la orilla derecha del Rio Valcarcel acia su origen, y por una grande garganta que forman dos altas montañas, hasta el pie del elevado Puerto del Zebrero. El piso es naturalmente aguanoso y de muchas subidas y baxadas. Fue muy costoso el camino por tener que hacer de calzada la mayor parte, y que construir muchos puentecillos, alcantarillas y paredones; y sin embargo de su gran coste no dexa de ser en el invierno bien incomodo por los muchos lodazales que se forman en el. Lo mismo sucede por lo general en todo lo demas hasta salir de las montañas del Zebrero.

Nº 9
Desde Ruitelan
a Castrelo
3 1/2 leguas

Al Meson nuevo de Castro	1 1/2
A Piedrafita	1/2
A Contrelo	1 1/2

Desde Ruitelan hasta la ciudad de Lugo, la direccion del camino se vario mucho del antiguo, para evitar el paso por la formidable cuesta llamado de la Paba, y huir de las nieves mas alto del Puerto del Zebrero. Se tiro sobre la derecha por unas encañadas de muchas bueltas que aunque lo alargaban bastantemente hasta dicha ciudad no era posible obiar de otro modo aquellos obstaculos, ni suavizar alguno tanto el transito de las grandes montañas de dicho Puerto. Sin embargo no carece de muy penosas cuestras y las nieves caen en el con tanta abundancia que obligan en algunas ocasiones a detenerse los carruages y pasajeros ocho o mas dias, y ablandan tanto el camino, que se hace intransitable.

Un poco mas delante de Ruitelan, se hallan al paso las buenas Ferrerías llamadas de Valcarcel, pertenecientes al señor de Noceda.

En el Lugarcito de Castro, da fin el Reyno de Leon y Partido del Vierzo, por cuyo tercio mas septentrional de ella va la carretera desde su principio hasta entrar en la de Betanzos.

(Continúa el manuscrito)

SEGUNDA PARTE

*Carretera proyectada y acordada desde
Benavente por la Puebla de Sanabria,
Orense a Santiago*

Careciendose de una medida formal de esta carretera, por que ni aun la hicieron los diversos facultativos que la reconocieron de orden del Gobierno, es indispensable contar la distancia de los pueblos segun esta recibida de inmemorial entre sus naturales, y los que transitan de continuo por ellos; y por consiguiente debe suponerse a lo sumo cada legua de hora de camino segun nuestro antiguo estilo, como se ha indicado al principio de la primera parte de este papel. La prueba de que a lo menos en esta parte de pais no deben suponerse de mayor extension es que antes de construirse el camino desde Madrid a Guadarrama y de Astorga a la Coruña, siempre se contaron desde la Corte a este Puerto sobre 115 a 120 leguas, y hoy por la reduccion que se hizo en lo que se construyo nuevo a leguas de 83 varas, quedaron minoradas aquellas entre unas y otras a 98, sin embargo de ser un hecho constante, que solo en los Puertos de Fuencebador y del Zebrero para desviar el camino de las mayores asperezas de estas dos montañas se alargó en el primero cerca de tres leguas y acaso mucho mas el segundo.

Con arreglo a dicho principio y para que con menor trabajo se pueda percibir a primera vista la verdadera distancia que hay desde Benavente (punto centrico donde se separan ambas carreteras) a los pueblos, o puntos principales de Galicia, por una y otra de ambas carreteras, ha parecido conveniente reducir en todas las comparaciones que se hacen de la de Lugo, con la de Orense y sus ramales, que vamos a describir, las leguas de a 83 varas que estan marcadas en aquella a la clase de las de 6626 o de 20, al grado en que se regulan las de esta: lo que se debera tener presente para obiar toda duda.

Posta n° 1
Provincias por donde atraviesa el camino

Desde Benavente a
Santa Marta
3 1/2

<i>Provincia de Valladolid</i>	
<i>A Santa Cristina</i>	<i>1/2</i>
<i>A Quiruelas</i>	<i>1</i>
<i>A Sitrama</i>	<i>1</i>
<i>A Santa Marta</i>	<i>1</i>

Desde Benavente, tirando azia poniente, sale el camino en linea recta por un campo llano hasta el Rio Orbigo, que se pasa para ir a Santa Cristina que esta al margen opuesto, por una barca en los quatro meses de invierno, y se vadea en lo restante del año. En las grandes crecientes suele extenderse por dicho campo, e interceptar el paso, por no poder flotar la barca fuera de Madre. Para evitar las dilaciones de esta, y los riesgos de aquellas, debe construirse puente antecediendole como unas dos mil varas de calzada algo elevada, que se una a el y tenga algunas alcantarillas que den salida a las aguas rebalsadas.

Corre el camino desde Santa Cristina a Santa Marta por las faldas de unos cerros de la parte del norte del Rio Tera, en cuyo transito es necesario separarle en algunas partes del antiguo, para sacarle con mas rectitud, y quitar algunos malos pasos, ademas de acortarse algo mas de media legua. Hay que hacer en este transito alguno trozos de calzada (aunque no del costo de la antecedente), con varias alcantarillas para dar paso a las aguas que provienen de las varias sangrias hechas a dicho Rio por los naturales para el riego de sus prados, linares y cañamares; y de los manantiales y arroyadas de las lluvias que bajan de los cerros.

Parece huvo dictamen que este primer trozo de camino y la legua y tres quartos que siguen hasta Rionegro debia desviarse de esta direccion, siguiendola desde Benavente por la de Astorga, como legua y media, hasta el lugar de Manganeses de la Polvorosa, donde a menos coste se podia hacer el citado puente, por que tirado desde alli en linea recta por el parage que se llama Galeana, o transito de las merinas, al citado lugar de Rionegro, corria por terreno mas firme y enjuto, se acortava alguna cosa, y costaria algo menos de la mitad que por aquella parte. Pero tienen el grave inconveniente que por este parage se marcha por terreno arido, donde apenas se halla agua para beber y

retirado de poblaciones; al paso que por otro lado las hay muy continuadas y quedarían en el beneficio de la necesaria comunicacion; privando al mismo tiempo a los viajeros de la comodidad de marchar por terreno ameno y frondoso, que proporciona el recreo con la abundancia de todo.

N° 2
Desde Santa Marta a la
Villa de Mombuey
4 3/4 leguas

A Camarzana	1/2
A la Vega de Tera	1
A Junquera	1/4
A Rionegro	1
A Mombuey	2

Antes del lugar de Rionegro, y barbeando con el, se encuentra el Rio del propio nombre que se pasa por un puente de piedra nuevamente construido: en el espacio de esta posta se atraviesa un arroyuelo llamado Chote, que por unirse con el Rio Tera, cerca del camino, suele hacer retroceso en las avenidas e impedir el paso y necesita hacerse un puentecillo de un solo ojo. En todo el resto del camino, apenas hay que hacer mas que ensancharlo y alinearlos por ser terreno firme y enjuto.

La Villa de Mombuey es pueblo de consideracion: sus naturales se dedican mucho al trafico y a la Arrieria: tiene algun comercio y se celebra un gran mercado en ella todos los martes de cada semana, en el que se negocian gran cantidad de granos y legumbres, muchos ganados de todas especies, muchos lienzos, linos, cañamos y otros efectos del pais.

N° 3
Desde Mombuey
A Remesar
2 3/4 leguas

A la Venta de Cernadilla	1
A Asturianos	1
A Palacios	1/2
A Remesar	1/4

*En esta posta nada hay que hacer mas que una pequeña calzada y una alcantarilla de poca consideracion cerca de la Venta de Cernadilla; pues el resto del terreno es llano, f*i*[r]me y enjuto.*

Nº 4
De Remesar al lugar
de Requexo
2 1/2 leguas

A Otero	?
A la Puebla de Sanabria	1
A Requexo	1 1/2

Desde Remesar a Otero hay que ensanchar como unas quarenta varas de una calzada antigua y un puentecillo todo de poco coste, porque los materiales estan al pie de la obra. Desde este punto hasta la Puebla de Sanabria es todo el terreno llano y seco, firme, y no se necesita mas que desembarazarlo y alinearlo.

A la dicha Villa se entra por un buen puente de piedra sobre el Tera. Sigue un quarto de legua de buen piso a otro puente de piedra sobre el riachuelo de los Mosquitos para pasar al lugar de Requexo, por una llanura seca, donde solo necesita ensanchar el camino en alguna otra parte, y hacer una alcantarilla en un arroyo que atraviesa y lleva alguna agua en invierno, pero ninguna en verano.

La villa de la Puebla de Sanabria es cabeza de su Partido y plaza de Armas, con un fuerte en su recinto y otro extramuros en la cumbre de un cerro, con foso y contrafoso. Tiene Gobernador Militar, hace algun comercio y se celebra el dia primero de cada mes una buena feria, en la que se negocian poco mas o menos los mismos generos que en el mercado de Mombuey, con algunos paños, bayetas y otros efectos que concurren de Castilla.

Seria de una suma importancia al servicio del Rey y del publico abrir un ramalito, como de unas quatro leguas de mal camino, desde esta Plaza para dirigirse a Zamora, Salamanca, Ciudad Rodrigo y Avila; por que facilitaria sobre manera la extraccion a Galicia, al Puerto de Vigo y demas de aquel Reyno, de los granos, paños, bayetas y lanas de dichas provincias, con los exquisitos aceytes de Sierra de Gata y otros frutos de Extremadura; especialmente de los fertilisimos terrenos de la Vera y de Plasencia. Y en retorno recibirian con facilidad los pescados frescos y salados de la costa de Galicia, sus lienzos y otras producciones de aquel Pais, ademas de los generos ultramarinos, cuyo transporte les saldria mucho mas varato a los naturales de dichas Provincias que por ningun otro puerto por donde ahora los reciben.

En el lugar de Requexo hay fabrica de medianos sombreros, con algunas otras nuevamente establecidas de lonas, cintas y otros texidos de curtidos de suela, becerrillos y arnes, promovidos por la ilustracion de su recomendable cura.

Desde cerca de la Villa de Benavente hasta el termino de dicho lugar de Requexo corre el camino segun queda insinuado por la fertil rivera del rio Tera, abundante en cosecha de trigo, cebada, centeno y abena; todo genero de legumbres, y buenas frutas. Mantiene en sus praderias y montes altos crecido numero de ganados, bacuno, mular, caballar, lanar y de cerda. Abunda de mucha caza y el rio de delicadas truchas y anguilas. Tambien se cogen muchos linos y cañamos de las mejores calidades; cuya cosecha se aumentaria aun mucho mas, mediante la suma abundancia de aguas que tiene de riego, abierta que sea la carretera a los Puertos de Galicia donde tendra ventajoso y facil despacho para el surtimiento de la Marina.

Nº 5
Desde Requexo a la
Villa de la
Gudiña

4 leguas

A Puente de Libros	?
A Padornelo	?
A Lubian	?
Al lugar de la Canda, 1º de Galicia	1
A Villaviexa	?
A la villa del Pereyro	?
A lugar del Cañizo	1
A la Gudiña	1/4

Desde Requexo al riachuelo que llaman de los Mosquitos, donde parece acaba de hacerse puente de cuenta de aquellos pueblos, es el terreno llano, pero necesitara repararse con parte de calzada y terraplenes de cascajo, que todo esta al pie de la obra.

Desde este riachuelo da principio el distrito conocido con el nombre de Portillas de Padornelo y de la Canda, cuya travesia de bajas montañas es de 2 1/2 leguas, pero de clima tan benigno que ningun tiempo del año impiden el paso las nieves, pues si caen algunas muy luego se derriten. Por este solo transito (que es el peor de toda esta carretera) dexa de comunicarse en ruedas la parte mas interesante de Galicia con Castilla; y no por que pueda asustar el coste de franquearlo con un camino solido y comodo, si no por la desgraciada indiferencia con que se ha mirado hasta aqui un asunto de tanta importancia a los intereses del Estado, pues hubo facultativo que ofrecio al Gobierno hacerlo por un millon de reales a toda satisfaccion.

Desde dicho puente, sigue el camino (que parece tambien acaban de construir dichos pueblos a esfuerzo del recomendable celo de dicho cura de Requexo) en subida muy suave al lugar de Padornelo, que esta en lo mas alto de la primera Portilla, y la da el nombre; cuyo trozo acaso necesitara de mejorarle con alguna pequeña obra.

Como media legua mas alla de Lubian, da principio la subida de la Portilla de la Canda, y en lo mas alto de ella, es donde se divide el Reyno de Leon de el de Galicia, dando principio la Provincia de Orense. La cuesta de dicha Portilla que es de media legua, es muy suave y de terreno tan firme y enjuto que a penas tiene otra cosa que hacer que ensanchar el camino y limpiarle de las piedras que ruedan a el desde las cumbres con motivo de las aguas. Sin embargo, para evitar dicha cuesta, algunos repechos de subidas y baxadas que hay desde Padornelo a ella y ahorrar la construccion de varios puentecillos sobre arroyuelos que atraviesan; conviene mudar el camino desde Padornelo tomando por la izquierda de la Hermita de Santa Ana, la falda de la montaña que esta al mediodia de esta encañada, donde con un solo pequeño puente, se abrazan todas las aguas de dichos arroyos que por dicho parage ya van reunidas, y se sale en llano al mismo lugar de la Canda, ataxandose mas de un quarto de legua, y teniendo mucho menor coste las obras.

Desde el lugar de la Canda hasta la Gudiña va el camino por piso llano y firme, pero angosto y con algunas bueltas que pueden evitarse y atajar media legua echandolo por la mano derecha al salir del lugar de la Canda, terreno igualmente firme y seco; lo mas de el, del comun, y el que no lo es, de poco valor.

En los lugares de Lubian y del Pereyro se celebran ferias todos los meses, cuyos principales articulos que se negocian son de granos de todo genero, muchos ganados de todas especies; linos, lienzos, castañas, y otros frutos y legumbres del Pais, paños y bayetas que pasan de Castilla.

La Villa de la Gudiña es de señorío del Conde de Monterrey, cobra en ella portazgo y por esta razon se le mando por el Gobierno tres o quatro años ha a instancia de los pueblos, construyese la calzada y camino real que absolutamente necesita desde su entrada hasta su salida, lo que parece hasta ahora no tubo efecto, sin duda por haver sobrenido muy luego la muerte de S. E. pero el menor recuerdo que se haga a la Excma. Sr^a Duquesa de Alba es regular la mande executar inmediatamente.

Desde esta Villa hay un camino de herradura que toma por la mano derecha a Sierra Seca y Villa de Laza, cortando desde esta por algunos pueblos pequeños en derecha al de Sexalbo, que esta media legua antes de Orense; y por cuya ruta parece se atajan como unas tres leguas desde la Gudiña a dicha ciudad. En consecuencia hay opiniones de que la carretera debe tirarse por esta parte, y no por la de Monterrey. Pero sobre ser muchisimo mas costosa por dicha parte, parece que de ningun modo se deben dexar privados del beneficio de su comunicacion, los interesantes puntos de las villas de Verin y Monterrey, Ginzo y Allariz, con lo mejor del fertilisimo valle de Limia; interesandose tambien por esta via la mayor abundancia de viveres, y comodidad de los pasajeros. Por estas poderosas razones seguiremos la descripcion de esta carretera dejando la de aquella.

(Continúa el manuscrito)