

Los árabes, dueños de la Península, obraron como generalmente obran los conquistadores; se dedicaron á construir pueblos y levantar fortalezas, quedando notables restos de estas obras en toda España. En la provincia de Madrid fundaron á Valdemoro, Valdemorillo, Vallecas, Meco, Pinto, Getafe y otros pueblos.

Después del triunfo obtenido por los españoles en Covadonga al mando de Pelayo (718), hijo del conde Favila y nieto del rey godo Chindasvinto, se formó el reino de Asturias, y más tarde, en 739, el rey Alfonso I tomó á los moros algunas tierras que pertenecieron á la antigua Cantabria, á que desde entonces se dió el nombre de Castilla por los muchos castillós que allí habían edificado los árabes. Este nombre de *Castilla* se hizo luego extensivo á la región que abraza toda la meseta central y comprende las dos Castillas; la Vieja, formada de los antiguos reinos de Castilla y de León, y la Nueva, que abraza las provincias de Madrid, Ciudad Real, Toledo, Cuenca y Guadalajara.

Pero esto no tuvo lugar hasta ya muy avanzada la obra de la Reconquista, que terminó con la toma de Granada, empresa gloriosa de los Reyes Católicos (1492). Hasta entonces, la provincia de Madrid fué teatro de escenas, de luchas y combates, propios de aquella época heroica, en que tanto se peleaba por reconquistar la patria y lanzar de ella al musulmán.

En 939 invadió el territorio de la provincia de Madrid, y llegó hasta los muros de esta población el rey de León D. Ramiro II; la tomó y saqueó, como asimismo algunas fortalezas y pueblos inmediatos. Lo mismo hizo en 1037 el rey Fernando I de Castilla y de León, el que, pasando los puertos de Somosierra y Guadarrama, cayó sobre Toledo, á la sazón corte del rey moro Yahie, hijo de Almamún, á la que tomó después de haber hecho fructuosas correrías por las comarcas que hoy constituyen las provincias de Madrid y Toledo.

Alfonso VI *el Bravo*, conocido con el nombre de *el de la jura*, por el juramento que prestó en manos del Cid de no haber tenido parte en la muerte de su hermano D. Sancho, completó la obra de Fernando I, recorriendo los campos de estas dos provincias y tomando posesión de una extensa comarca, á que dió el nombre, que hoy lleva, de Castilla la Nueva.

Alfonso VIII, Fernando II, *el Santo*, y Alfonso X *el Sabio*, mantuvieron con su esfuerzo las conquistas de sus antecesores contra las continuas algaradas de los moros, que con frecuencia invadían los lugares ocupados por las tropas cristianas, y hasta hubieron de verse obligados á intervenir en las rivalidades y querellas de los señores y de los pueblos entre sí, como sucedió al último de los citados Monarcas, que hubo de mediar en la contienda sostenida entre segovianos y

madrileños sobre el usufructo de los pastos y leñas de los montes.

Terminada esta querrela, admirablemente dirimida por el Rey Sabio, se emprendió la obra de repoblación de las villas de Guadarrama, Galapagar y otras poblaciones; se empezaron otras de ampliación en algunos pueblos como Colmenar Viejo, y se hicieron, en fin, construcciones que detallaremos en el lugar correspondiente.

Ya por entonces había empezado á adquirir alguna importancia la población de Madrid, y, por consiguiente, su provincia. En 1309, 1327 y 1335 se celebraron en esta capital las primeras Cortes, convocadas por Fernando IV *el Emplazado*, y Alfonso XI *el Justiciero*.

En el reinado turbulento de D. Pedro I de Castilla, apellidado *el Cruel*, y sobre todo durante las guerras que sostuvo éste contra su hermano bastardo, la provincia de Madrid fué en diferentes veces teatro de combates y correrías. Aliado Enrique de Trastámara con los franceses, al mando del célebre Duguesclin, penetró en la provincia, la limpió de algunas partidas de moros, tomó varias poblaciones, entre ellas Buitrago, y continuando sus luchas contra el rey D. Pedro, logró quitar á éste la vida en los campos de Montiel, alzándose con la corona y reinando con el nombre de Enrique II, *el de las Mercedes*, por las muchas que hizo.

En 1393 fué proclamado rey en Madrid

D. Enrique III, *el Doliente*, á quien debió la capital muchas mejoras; en 1406 lo fué el rey D. Juan II, durante cuyo reinado se celebraron también Cortes; en 1474 fué proclamada reina doña Isabel I (la Católica), verificándose, por su casamiento con D. Fernando V de Aragón, la unión de las dos coronas de Castilla y Aragón; hecho notable que tanto contribuyó á la obra gloriosa de la unidad nacional y de la completa reconquista de la patria.

Coincidiendo casi con la toma de Granada, tuvo lugar el descubrimiento de América por el inmortal Colón, y terminadas que fueron las campañas contra los moros, los Reyes Católicos pasaron en Madrid largas temporadas, siendo una de ellas para recibir á su hija Juana y á su esposo el archiduque Felipe, á quien la Historia designa con el sobrenombre de *Hermoso*.

Muertos los Reyes Católicos, quedó encargado de la gobernación del Reino el eminente cardenal Cisneros hasta la llegada de Carlos I, y heredero de las coronas de Castilla y de Aragón por fallecimiento de su madre doña Juana *la Loca*.

Al ilustre franciscano, el eminente cardenal Cisneros, debe la provincia de Madrid grandes bienes, y entre ellos, uno de los más preciados, la fundación de la célebre Universidad de Alcalá.

Hasta aquí, si bien Madrid había llegado á ser, durante temporadas más ó menos lar-

gas y frecuentes, residencia de los monarcas de España, hasta el reinado de Felipe II no se fijaron en ella de un modo estable. Verdad es que hasta entonces los reyes de España, obligados á defender su corona ó á asegurar su dominación por medio de las armas, antes que Reyes eran soldados, y tuvieron que adaptar su vida y sus costumbres á las necesidades de la guerra.

Felipe II, más político que militar, señor de dos mundos, dominando á Europa con el brillo de nuestras armas y la profundidad de su talento, necesitaba fijar su residencia y ajustar sus hábitos y costumbres en consonancia con sus inclinaciones y las exigencias de la política europea de que era árbitro.

Madrid fué la población escogida por el poderoso Monarca, y desde entonces esta ha venido adquiriendo la importancia que hoy tiene y que se refleja en la provincia de que es capital. Todos los Reyes que han sucedido á aquel coloso, no han hecho más que completar su obra; y como cuando hablemos de Madrid hemos de detenernos en la descripción de sus bellezas artísticas entonces será ocasión de decir las causas que han podido influir en la elección de esta población para capital de España, y qué mejoras debe á cada uno de los monarcas que han ocupado el trono hasta nuestros días.

Por lo demás, para terminar esta reseña histórica de la provincia de Madrid, que por

fuerza tiene que resultar muy limitada, debemos manifestar que así como durante la dominación romana, goda y árabe, la provincia de Madrid fué teatro de muchos é importantes acontecimientos de nuestra historia nacional, que han pasado inadvertidos ó no han sido suficientemente consignados; del mismomodo, después de la Reconquista hasta nuestros días, y tanto más, cuanto mayor ha sido la centralización que ha hecho de Madrid el corazón de España, la provincia de que es aquélla capital, ha tenido activa participación en los sucesos más culminantes, ya se desarrollasen éstos en las calles de Madrid, en el seno de la Representación nacional, ó en el regio alcázar, ya sucedieran fuera de su recinto.

A *Villalar* concurrieron hijos de la provincia de Madrid á pelear y morir por los fueros y libertades de la patria; en *Aranjuez* tuvo lugar un motín célebre en la Historia; más tarde acudieron presurosos los madrileños á derramar su sangre en defensa de la independencia nacional, hollada por los ejércitos de Napoleón; en un pueblo de la provincia de Madrid, *Móstoles*, se llevó á cabo el hecho increíble de declarar la guerra al Gran Napoleón, hallando eco en los patrióticos pechos de sus habitantes los ayes, de rabia y de dolor lanzados por el heroico pueblo del Dos de Mayo, y más tarde, en las luchas políticas que sobrevinieron antes y después de la muerte de Fernando VII, desempeñaron

también importante papel. *Torrejón de Ardoz*, donde tuvo lugar el célebre hecho de armas que abrió á Narváez las puertas de Madrid y contribuyó tan eficazmente á la caída del general Espartero; *Vallecas*, desde cuyas alturas contempló la Corte el infante D. Sebastián, al frente del ejército carlista; *Leganés*, de triste renombre por las cuerdas de deportados allí conducidos por la tiranía de los moderados; *Vicálvaro*, *Fuentidueña*, *Villarejo*, *Chamartín*, y, en fin, otros muchos hechos que atestiguan la participación que tuvo la provincia de Madrid en los acontecimientos más importantes de nuestra Historia.

Terminada esta reseña, vamos á ocuparnos de la descripción de la provincia de Madrid.





SITUACIÓN Y LÍMITES

LA provincia de Madrid se halla situada en la meseta central de la Península ibérica, en las estribaciones de las sierras de Guadarrama y Somosierra, que forman su límite al N. y al O.

Se extiende entre los $39^{\circ} 53' 48''$ y $41^{\circ} 7' 45''$ de latitud y $0^{\circ} 35' 15''$ de longitud E. y $0^{\circ} 50' 22''$ de longitud O. del meridiano de la capital, ocupando una superficie de 7.762,04 kilómetros, ó sean 776.240 hectáreas.

Los límites geográficos de esta provincia son:

Al Norte, las montañas de Somosierra.

Al Sur, las provincias de Toledo y Cuenca; siendo sus confines, por esta parte, los términos municipales de Almorox, Méntrida, Carranque, Ugena, Illescas, Esquivias, Seseña, Borox, Añover, Villasequilla, Ciruelos, Ontígola y Oreja.

Al Este, la de Guadalajara, formando los confines los términos municipales de El Cardoso, Collado, La Tornera, Pontón, Uceda, Mesones, Quero y El Pozo.

Al Oeste las de Avila y Segovia, y los confines los términos de Arcones, Peguerinos, Las Herreras y Navas de los Pinos.





CLIMA

EL clima de la provincia de Madrid es extremadamente vario. La temperatura media anual, que fluctúa entre los 44° y 48° centígrados, es mucho menos elevada que lo que corresponde á su latitud, lo cual se debe á su altura sobre el nivel del mar.

Los inviernos suelen ser fríos y rigurosos, y los veranos cálidos en demasía. Las estaciones medias casi se desconocen, sobre todo en el centro de la provincia, porque la proximidad de las sierras de Guadarrama y Somosierra dan lugar á bruscos y frecuentes cambios de temperatura, especialmente cuando soplan los vientos del primero y cuarto cuadrante, que son los que predominan durante el invierno y primavera, alternando con los del tercero, que reinan más particularmente en las épocas lluviosas, harto escasas para lo que exige el terreno y la salud.

Contribuye también á esta variedad del clima la topografía de la provincia, desprovista de grandes masas de arbolado, y semejándose, por su aridez, á las llanuras de la Mancha y de Castilla la Vieja. Sólo al Norte y al Oeste, en las faldas de las Sierras, y al Sur en los confines con la provincia de Toledo, se encuentra alguna abundancia de vegetación; pero no la suficiente para detener ó modificar la dirección é intensidad de los vientos.

Cuando nos ocupemos del clima de cada uno de los pueblos de la provincia, expondremos las causas que hayan podido influir en el particular de cada localidad; porque, como es sabido, la proximidad de grandes corrientes de agua, la existencia de canales de riego y otras obras de igual carácter, favorecen mucho la vegetación, saturan al aire de humedad, modificando sus condiciones higrométricas y físicas, al mismo tiempo que por su dirección influyen en el clima de las localidades inmediatas.

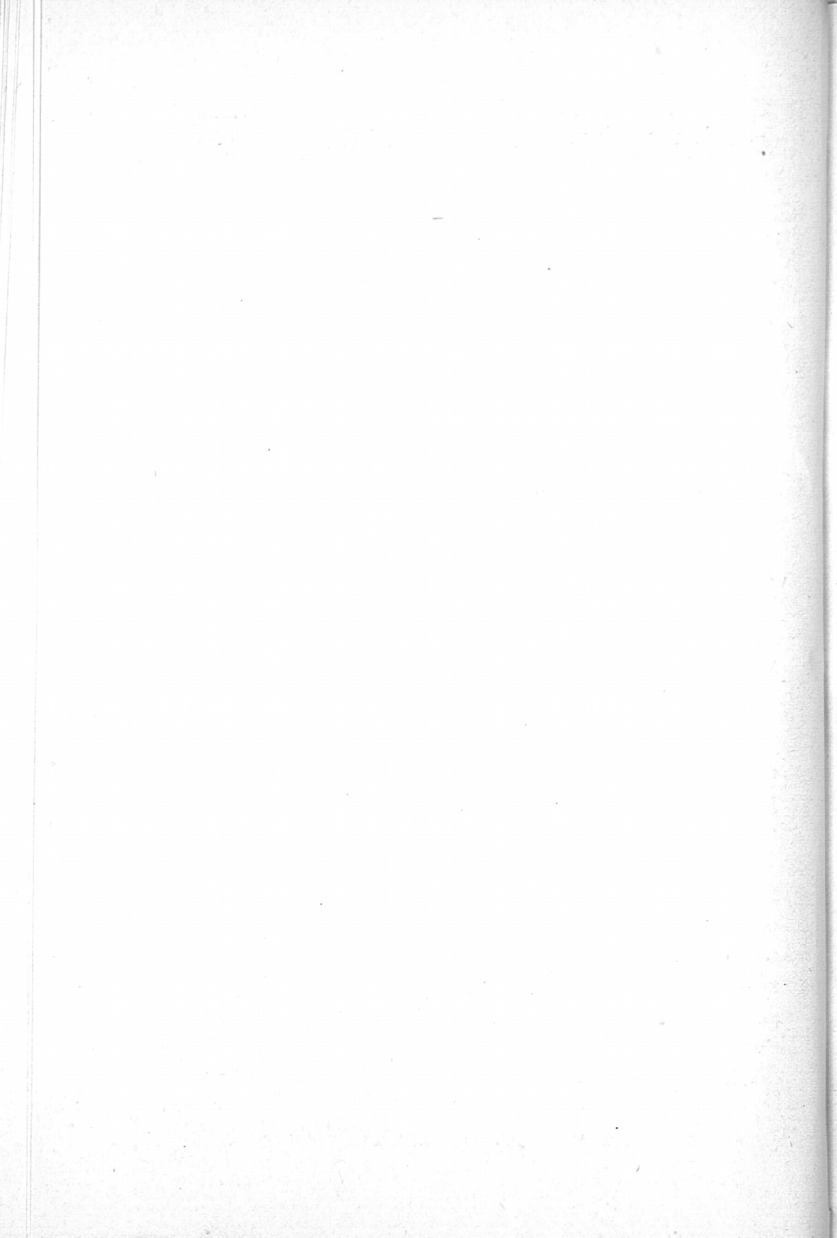
No obstante esto, el clima de la provincia de Madrid es generalmente sano, y lo sería mucho más si se observasen con interés las reglas de higiene pública y privada.

Existen causas puramente locales que influyen en la salud pública. Ya por las condiciones de habitabilidad, ya por el exceso de habitantes, ya, en fin, por el género de vida ó por la existencia de inmediatos focos de infección, abundan las enfermedades; pero, en

general, repetimos que el clima de la provincia de Madrid es sano.

Las enfermedades más comunes son las de los órganos respiratorios en la capital; el paludismo, en sus diferentes formas, cuya dolencia se extiende á toda aquella parte de la provincia donde existen pantanos y lagunas; la variolosa, que suele tomar algunas veces el carácter de epidémica, y las propias de la niñez, como la difteria, etc.







MONTES

COMPRENDE la orografía de la provincia de Madrid las montañas que la rodean, y que casi puede decirse forman sus límites naturales. Al Norte se encuentra, como ya hemos dicho, la cordillera Central, ó Carpetana, como se denominaba antiguamente, compuesta de las montañas de Guadarrama y Somosierra, á cuyo pie nacen importantes corrientes de agua.

En esta última Sierra se encuentran el puerto de Reventón, en el camino del Real Sitio de San Ildefonso; el de Peñalara, el Pico de las Dos Hermanas, el de Paular, célebre por su fragosidad; el de Navacerrada, á 6.612 pies sobre el nivel del mar; los Siete Picos, el mayor de los cuales tiene 7.892 pies de elevación, y, por último, el de Somosierra, á 5.250 pies de altura.

En la sierra de Guadarrama se encuentran,

en primer término, el cerro llamado Montón de Trigo, el de Tres Picos, el puerto de Guadarrama, en el cual se ve el famoso león que divide ambas Castillas; el alto de los Gamóns, el cerro de San Macario, la Peña de los Cientos y la Parra, donde nace el arroyo de este nombre, y termina en la Sierra mencionada. Entre los puntos expresados se hallan los cerros de Lijar, Cascahuevo, Avantos y el peñasco de Torrecilla, y más al Oeste la Hoya de la Hija. Al SO. el cerro de San Benito, Peñas del Cortés, el Becorzo, la Serrezuela y la Pela; y al Este los del Cruto ó Santa Catalina, el Aguila, el cerro de Valdecatones, el monte de Cofio, el de la Zapatería, el Quisdal, el Quejigal, el Chaparral, las Cabrerías, el monte Ituero, el cerro de San Esteban y el de Guisando, que trae á la memoria un hecho histórico notable: el del tratado de los toros de este nombre, en la provincia de Avila.

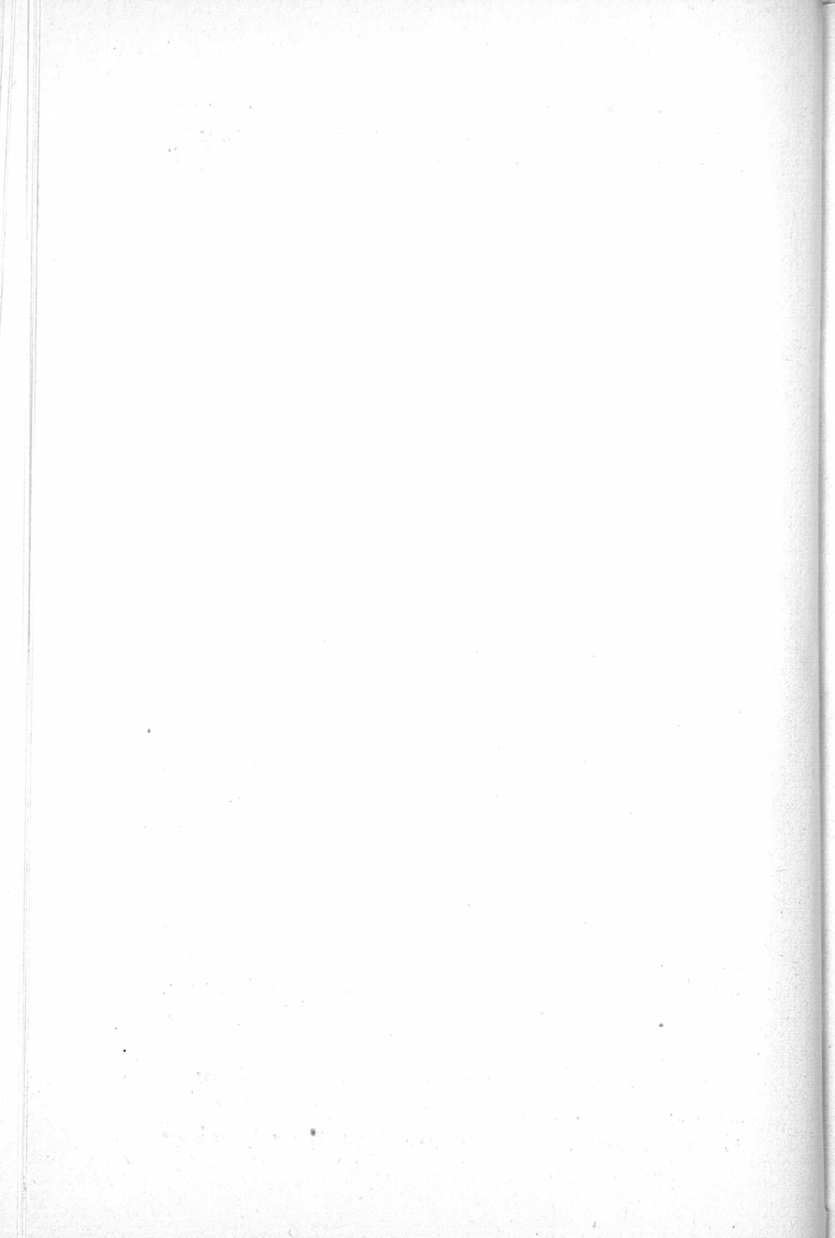
Al Este se forma la estribación de la cordillera que dejamos descrita, y en ella se encuentran Cuesta del Cuervo, Cuesta de Prado, Torremochuela, Torreplazo, Sierra Pelada y Sierra de Ayllón, hasta Somosierra. Desciende luego al S.O., y forma los puertos de La Aceveda, de los Aviones, de la Linera y de Navafría ó Lozoya. Entre Somosierra y el puerto de Malagosto está la divisoria de los ríos Tajo y Duero. Al SE. se forma la cordillera que traza los límites de las provincias de Madrid y Guadalajara; nace á

la izquierda del Henares, al Este de Alcalá, y siguiendo la dirección de este río, va á Vacía Madrid. En ella se hallan las Cabezas de San Juan, del Viso, Zulema, la de Veracruz, Atienza y de Almodóvar.

De la Sierra de Cuenca parte la cordillera que se conoce con el nombre de Montes de Toledo; pero éstos vienen á ocupar de la provincia de Madrid la corta distancia que hay entre las indicadas, sirviendo de enlace las cuestas de Aranjuez y Ocaña.

De las cordilleras descritas, especialmente de las tres primeras, parten ramificaciones; como, por ejemplo, la que desde Somosierra ocupa los partidos de Buitrago y Colmenar Viejo, y la que, derivada del Guadarrama, forma las áridas alturas de la cuenca del río Manzanares.







RÍOS

RIEGAN la provincia de Madrid varios ríos, algunos muy importantes. Los principales son: *Tajo, Lozoya, Guadalix, Jarama, Henares, Tajuña, Manzanares, Guadarrama, Perales y Alberche.*

El río *Tajo*, el mayor de todos, nace en la sierra de Albarracín, provincia de Teruel, y después de recorrer esta provincia y la de Cuenca, entra en la de Madrid por Estremadura, riega los campos de Fuentidueña, Villamanrique y Aranjuez, y recibiendo en el trayecto de 70 kilómetros que recorre en la provincia de Madrid, varios afluentes, entre ellos el *Jarama*, en las cercanías de Aranjuez, penetra en la de Toledo por Oreja, pueblo de esta última provincia.

El río *Lozoya* tiene su origen en la laguna de Peñalara, próxima al célebre monasterio del Paular, y se dirige [por el NE. hacia

Buitrago, cuya sierra costea; sigue luego la dirección Sur, y vierte sus aguas en el Jarama, cerca de Uceda, después de un recorrido de 57 kilómetros.

El *Guadalix* nace en el puerto Morenera y desagua en el Jarama, al Oeste de Fuente el Saz, habiendo regado este último pueblo y los términos de Miraflores de la Sierra, Guadalix y San Agustín.

El *Jarama*, segundo de los ríos por su importancia, nace en la vertiente Sur de la cordillera Carpeto-Vetónica, ó sistema central (al Este del puerto de Somosierra), y después de bañar la provincia de Guadalajara, penetra en la de Madrid por Torremocha, fertilizando los términos de Veada, Torrelaguna, Colmenar Viejo, Alcalá de Henares, Getafe, Chinchón, Talamanca, Valdepiélagos, Paracuellos de Jarama, San Fernando, Velilla de San Antonio, San Martín de la Vega, Ciempozuelos y Vacia Madrid, punto en que se une el Manzanares, y, por último, Titulcia ó Bayona, donde verifica su desagüe en el Tajo, después de un trayecto de 130 kilómetros.

El *Henares* nace en Sierra Ministra, cerca de la villa de Horna, perteneciente á la provincia de Guadalajara, la que atraviesa de Sur á Oeste; entra en la de Madrid por los términos de Meco y los Santos de la Humosa, baña las tapias de Alcalá, y pasando por Torrejón de Ardoz, desagua en las cercanías de Mejorada del Campo, en el Jarama, después de un trayecto de 32 kilómetros en la

provincia de Madrid. Riega los términos de Meco, Santos de la Humosa, Alcalá y Mejorada.

El *Tajuña* nace en los altos de Maranchón, en la provincia de Guadalajara, recorre esta provincia y penetra en la de Madrid por Ambite, cuya vega riega, así como los términos de Orusco, Carabaña, Tielmes, Perales, Morata, Chinchón y Titulcia ó Bayona, donde desagua en el Jarama. Su trayecto es de 60 kilómetros.

El *Manzanares* tiene su origen en el puerto de Navacerrada, pasa por Becerril, Cerceda, Aravaca y Manzanares el Real, desde cuyo punto se dirige al S. O. de Colmenar Viejo, bañando al Pardo y Madrid, y desagua en el Jarama, en Vacia Madrid.

El *Guadarrama* nace también al pie de Navacerrada, en la Sierra de su nombre, sigue la dirección N. á S. y pasa por Galapagar, Húmera, Cercedilla, Los Molinos, El Escorial, Móstoles, Navalcarnero, Villaviciosa de Odón, y vierte en el Tajo por Alba Real (Toledo), después de recorrer en la provincia de Madrid 60 kilómetros.

El *Perales* comienza en Peralejos, en la dehesa de Fuentelámparas; se dirige por Perales y Quijorna hacia Aldea del Fresno y Villa del Prado, en cuyo último punto se une al Alberche.

El *Alberche* tiene su nacimiento en la provincia de Avila, sigue la dirección S. O. y penetra en la de Madrid por Chapinería, re-

gando los términos de este pueblo y los de San Martín de la Vega, ^(Ayta) San Martín de Valdeiglesias, Pelayos y la Villa del Prado, donde se le une el Perales, penetrando en la provincia de Toledo por Aldea del Fresno, donde, juntos ambos ríos, corren hasta perderse en el Tajo, cerca de Talavera de la Reina.

Algunos de los ríos cuya descripción dejamos hecha, abundan en pesca exquisita, siendo muy apreciados en Madrid las tenca y peces del *Jarama*, y contribuyen á la fertilidad de las comarcas que recorren. Digamos, sin embargo, que nuestra proverbial incuria no ha sabido sacar todo el partido que se hubiera podido de estas corrientes que circulan por el territorio de la provincia de Madrid, y van en su mayor parte á perderse en el Tajo, sin regar una sola hectárea de terreno de labor.





CANALES

Muy poco se ha hecho en Madrid en punto á la canalización de los ríos, no obstante la disposición de algunos de éstos y las ventajas que reportaría á la industria y á la agricultura.

Desde luego no existe ningún río ni canal navegable en la provincia. El Tajo, el mayor y más importante de todos, no lo es hasta su desembocadura en Lisboa; y si bien este río, el Jarama, y más especialmente el Henares, suelen servir para el arrastre de maderas en algunos de sus trayectos, ni aun así, limitado á este tráfico especial, puede ninguno considerarse, propiamente hablando, como vía fluvial.

Varias han sido las tentativas hechas en 1786 y 1842 para la canalización de los ríos que surcan la provincia de Madrid, y hasta se estudiaron serios proyectos para hacer de la

capital de España un puerto servido por un canal navegable que le pusiera en comunicación con el Océano por mediación de los ríos Tajo, Manzanares y Jarama; pero ni éste ni los varios proyectos de canalización ideados posteriormente, y de los que hasta hace pocos años se conservaron vestigios en la parte de Madrid que aún se conoce con el nombre *del Canal*, han dado más resultado práctico que el convencimiento de lo difícilísimo de su realización.

Algo más se ha hecho respecto á construir canales de irrigación y abastecimiento de aguas potables, logrando contar con dos obras de este género, muy importantes; la colosal que lleva por nombre *Canal de Isabel II* para la traída de aguas á Madrid, y la del *Henares* para el riego de algunos términos. De ambas obras vamos á ocuparnos á continuación.

Canal de Isabel II. — Por Real decreto de 18 de Junio de 1851 se autorizó al Gobierno para que, de acuerdo con el Ayuntamiento y los particulares, se procediese á los estudios y ejecución de un canal destinado á conducir á Madrid, para su abastecimiento, las aguas del río Lozoya, que, como hemos dicho, corre por el N. O. de la provincia.

Después de vencerse infinitos obstáculos, nacidos de la falta de recursos, se dió comienzo á las obras en la primavera de 1852, habiéndose puesto la primera piedra con gran solemnidad, por la reina Isabel II, cuyo

nombre agosto se dió á esta importantísima obra. El plazo de construcción se fijó en cinco años, y en 2.000 pesetas el precio del real fontanero de agua.

Las obras comenzaron bajo la dirección del ilustrado ingeniero del Cuerpo de caminos D. Lucio del Valle, que las tuvo á su cargo hasta mediados de 1858, desde cuya época fueron dirigidas por el no menos competente D. Juan Rivera, también individuo del mencionado Cuerpo, habiéndose elevado su coste á la considerable cifra de 187.253.153 pesetas.

Canal del Henares.—En el año de 1859 los señores D. José Pinilla y D. José Acebo solicitaron autorización para construir un canal derivado del río Henares, con cuyas aguas se proponían fertilizar algunos terrenos en una zona determinada.

Otorgada la concesión, bajo el presupuesto calculado de 664.109,25 pesetas, y fijado en el pliego de condiciones un canon de 86 pesetas como máximum por cada docena de riegos, comenzaron las obras dentro del plazo de la concesión y se terminaron por la Compañía Ibérica de Riegos, á quien los concesionarios transfirieron sus derechos y obligaciones.

El Canal, que tiene una longitud de 11 kilómetros 276 metros, se halla en plena explotación y riega los campos de Alcalá, Meco, Camarma de Esteruelas y otros.

En estos últimos tiempos se han hecho es-

tudios para construir un canal derivado del río Jarama, destinado al abastecimiento y riego de Madrid y su terreno municipal. El objeto principal á que este proyecto tiende es el de facilitar la creación de industrias en la capital, toda vez que los motores hidráulicos son mucho más económicos que los de vapor, únicos que permiten hoy las condiciones de Madrid.

Este y otros proyectos análogos demuestran, cuando más, un deseo laudable, pero hasta ahora completamente alejado de toda realidad, no por dificultades técnicas, que no parecen existir, sino por falta de recursos, que nadie se ha tomado el trabajo de allegar.

De cualquier modo, es innegable que la provincia de Madrid carece de aguas abundantes para el riego de sus campos, frecuentemente agostados por la sequía; y que sería un bien inmenso para su riqueza agrícola é industrial que esas corrientes de agua que se pierden en el mar sin producir ventaja alguna, antes por el contrario, contribuyendo en muchas ocasiones con sus desbordamientos á la ruina de los agricultores, se canalizasen, fertilizando extensas y áridas comarcas y cambiando de este modo la esterilidad y la miseria, por la fecundidad y la abundancia.



OBRAS PÚBLICAS

VAMOS á ocuparnos ahora de las obras públicas más importantes de la provincia de Madrid, pero limitándonos á su designación y dejando la explicación y exposición de datos y antecedentes para cuando describamos los pueblos ó localidades á que dichas obras correspondan.

Aunque en realidad los canales de riego pueden considerarse como obras de utilidad pública, hemos creído conveniente tratar de ellos aparte y al mismo tiempo que de los ríos. Habremos, pues, de considerar, bajo el epígrafe de *Obras públicas*, los *caminos y carreteras, puentes, viaductos, ferrocarriles y tranvías*, teniendo en cuenta que esta clase de obras, que tanto contribuyen á la riqueza pública, reflejan de un modo exacto el grado de cultura y bienestar de una comarca.

Muchas y muy importantes cuéntanse en

la provincia de Madrid, y esto se debe á la circunstancia de ser la capital de la provincia la corte de España y cabeza de la nación. Veamos ahora el estado en que dichas obras se encuentran:





COMUNICACIONES

SE halla la provincia de Madrid en comunicación directa con todas las de España, por medio de sus caminos y carreteras, sus ferrocarriles y las líneas telegráficas que parten de la capital y se dirigen á todas las principales localidades de España.

En Madrid reside la dirección general de Correos y Telégrafos, y de dicha capital parten las expediciones del correo, que distribuye la correspondencia á todos los pueblos; haciéndose generalmente dos expediciones, una por los trenes correos, ó las diligencias consagradas á este servicio, donde todavía no existen ferrocarriles, y otra en los trenes mixtos, que recorren trayectos determinados. Los primeros conducen toda la correspondencia sin excepción; los segundos, aquella que no tiene necesidad de pa-

sar á otras líneas, porque generalmente no combina esta clase de trenes en las estacionaciones de empalme.

De cualquier modo, la provincia de Madrid puede considerarse la más favorecida de España en materia de comunicaciones; pero quizá no pueda decirse otro tanto en cuanto á la manera de prestarse el servicio.

Las quejas del público son tan frecuentes y fundadas en la provincia de Madrid, como en la menos favorecida; la correspondencia se conduce con poco cuidado; la pérdida de cartas y paquetes confiados al correo ha llegado á convertirse en un hecho frecuentísimo y escandaloso; la distribución y reparto se verifica mal y tarde; y, en suma, el servicio, en general, lo mismo el de correos que el de telégrafos, adolece de faltas que no han podido corregirse, á pesar de cuanto se ha intentado para conseguirlo.

Y, sin embargo, es preciso que esta situación termine. Las inmensas ventajas que hoy ofrecen los nuevos medios de locomoción, transporte y comunicación, quedan en parte anuladas por las deficiencias de la Administración y es vergonzoso que en estos tiempos de adelantos un servicio tan importante como el de las Comunicaciones, que cuenta ya, á costa de esfuerzos inmensos, con elementos tan perfeccionados como el ferrocarril, el telégrafo y el teléfono, no se haga de una manera más perfecta, ya que no sea tanto como en otras naciones donde el Esta-

do cuida de este servicio con el más exquisito esmero.

Veamos ahora á qué altura se halla la provincia de Madrid desde el punto de vista de esos elementos de comunicación que dejamos indicados, es decir, carreteras y caminos, puentes y viaductos, ferrocarriles y tranvías, telégrafo y teléfono.





CARRETERAS Y CAMINOS

POR su posición central en la Península, la provincia de Madrid vivía favorecida, aun antes de ostentar la Villa y Corte el carácter de capital de la nación, con las mejores vías generales.

Ya en tiempo de los romanos, que, como se sabe, dedicaron especial cuidado á la construcción y conservación de los caminos, particularmente de aquellas vías que facilitaban las comunicaciones entre el pueblo rey y los demás países sojuzgados por sus invencibles legiones, la provincia de Madrid estaba servida por dos grandes vías, una que partiendo de *Cesar Augusta* (Zaragoza), se dirigía á Astorga, y otra que, desde *Eméríta Augusta* (Mérida), unía esta parte de España con la que es hoy capital de Aragón, sin contar con otras vías militares que facilitaban la

comunicación entre las poblaciones de alguna importancia.

Sin embargo, con posterioridad á esta época, y hasta fines del siglo XVIII, no hubo en España ni plan de caminos ordinarios, ni carreteras en número y condiciones suficientes para las necesidades del país; necesidades que fueron creciendo y que llegaron á su mayor grado con la apertura de las vías férreas de interés general, de que luego hablaremos.

Según los documentos oficiales que hemos podido consultar, hacia mediados del pasado siglo no existían verdaderos caminos, sino veredas de difícilísimo tránsito, porque no podían llamarse carreteras los caminos sin terminar, sin puentes ni obras para el seguro paso de los ríos y corrientes, descuidados ó en completo abandono.

Hasta el reinado de Fernando VI, allá por los años de 1749, no empezaron trabajos verdaderamente fecundos para dotar al país de vías de comunicación. Entonces se construyeron los caminos de Reinosa á Santander, y otro á través del Guadarrama para facilitar el arribo á los Reales Sitios de El Escorial y San Ildefonso; pero transcurrieron más de doce años sin que el propósito de los ministros de aquel Monarca se llevase á la práctica, debido á la falta de plan y de organización, pues se daba el caso de que mientras los caminos corrían á cargo de un ministro, los puentes eran dependientes de otro. En 1778 y 1785 se dictaron disposiciones para dar

unidad á la dirección de estos trabajos, y, por último, se publicó la ordenanza de 1794, que vino á remediar en gran parte la deficiencia de las anteriores y á hacer posible una dirección inteligente y uniforme, que adolecía, sin embargo, de la falta de conocimientos especiales.

A fines del mencionado siglo se creó la Escuela de Ingenieros de caminos y canales, y gracias á esto y al interés que demostraron Carlos III y sus afamados Ministros, á quienes tanto debe el progreso material de España, pudo conseguirse que en 1808, al empezarse la gloriosa guerra de la Independencia, hubiese terminadas 706 leguas de carreteras.

Las críticas circunstancias por que entonces atravesó la nación, y las vicisitudes políticas que siguieron á la vuelta de Fernando VII, paralizaron estos trabajos de un modo absoluto; y aunque se emprendió en 1816 la construcción de la carretera de Francia, y en el período de 1820 á 1823 se restableció la antigua organización, puede decirse que hasta después de la muerte de Fernando VII no se entró de nuevo, y de una manera segura, por la senda que indicaban las necesidades públicas.

Sería apartarnos mucho de nuestro objeto reseñar los obstáculos y vicisitudes que se presentaron por la falta de recursos y la dificultad de crearlos para construir las principales vías de comunicación. Nos limitare-

mos á hacer una relación de las que existen en el momento en que escribimos y parten de la capital ó cruzan el territorio de la provincia de Madrid. He aquí dicha relación:

De *Madrid á Francia* por Irún.—Empieza en la Puerta de Bilbao, y se extiende hasta el puerto de Somosierra, en la provincia de Madrid, pasando por los pueblos de Fuenca-rral, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, San Agustín, Cavanillas de la Sierra, La Cabrera, Lozoyuela, Buitrago, Roblegor-do y Somosierra.

De *Madrid á Barcelona*, por Zaragoza, comunmente conocida por *Carretera de Aragón*. Parte de la Puerta de Alcalá, y termina, en lo que atañe á la provincia de Madrid, en la Venta de Meco. Su trayecto es de siete leguas en dicha provincia, y pasa por Torrejón de Ardoz, Alcalá de Henares y las inmediaciones de los pueblos de Canillejas y la Alameda.

De *Madrid á Badajoz*.—Empieza en el Puente de Segovia, pasa por Alcorcón, Móstoles y Navalcarnero, y después de recorrer seis leguas y media en la provincia, termina en el cerro denominado Cabeza Escobar.

De *Madrid á Cádiz*.—Empieza en la Puerta de Toledo, prolongándose hasta el mar de Ontígola, cerca de Ocaña. Su trayecto por la provincia de Madrid es de nueve leguas, y pasa por los pueblos de Valdemoro y Aranjuez, dejando á corta distancia los de Getafe, Villaverde y Pinto.

De *Madrid á Valencia*, por Las Cabrillas.—Parte de la Puerta de Atocha; tiene 11 leguas de extensión en la provincia y sigue por Vallecas, Arganda, Perales de Tajuña, Villarejo de Salvanés y Fuentidueña del Tajo.

De *Madrid á la Coruña*.—Parte de la Puerta de San Vicente; tiene 10 leguas en la provincia, y pasa por las cercanías de Aravaca, Las Rozas y Galapagar, terminando en el puerto de Guadarrama, después de atravesar por el pueblo de este nombre.

De *Madrid á Vigo*.—Empieza en Galapagar, donde se une con la anterior, y termina en El Escorial, dentro de los límites de la provincia.

De estas carreteras parten otras muchas, que se bifurcan más ó menos cerca de Madrid, pero dentro de la provincia, como la de *Valencia*, por *Albacete*; la de *Madrid á Francia*, por Zaragoza y Barcelona; *Madrid á Santander*, por Segovia; á *Teruel*, por Guadalajara; á *Oviedo*, por León; *Madrid á Toledo*, que partiendo del puente de este nombre, sale de la provincia por Illescas, atravesando los pueblos de Getafe, Parla, y Torrejón de la Calzada; la de *El Escorial á Navacerrada*, y la de *Madrid al Pardo*.

Entre las carreteras de segundo orden de la provincia de Madrid, se cuentan:

Las de *Alcorcón á Ávila*, *Cabrera á Guadalajara*, *Toledo á San Martín de Valdeiglesias*, *Fuencarral á Colmenar Viejo*, *El Molar á*

Torrelaguna y Puente de Arganda á Chinchón.

Las de tercer orden son:

Canillejas á Algete; Alcalá de Henares á Arganda, por Loeches; Arganda á Estremera, por Carabaña; Chinchón á Colmenar de Oreja; La Cabrera á Navacerrada, por Miraflores de la Sierra; Lozoyuela á Rascafria; Colmenar Viejo á Miraflores; Navalcarnero á El Escorial, por Brunete; Madrid á Leganés y Fuenlabrada.

Además de estas carreteras, la Diputación provincial de Madrid tiene en construcción, en proyecto ó en estudio, las siguientes:

De Robledo á las Casas; de Torrelaguna á Lozoyuela (ya terminada), de El Molar á la carretera de la Granja; Manzanares á Chapinería; Alcalá á Cobeña; Ciempozuelos á la Carretera de Extremadura; Colmenar Viejo á la estación de Torrelodones; Las Rozas á Quijorna; Puente de Algete al Casar; Vicálvaro á Veli-lla de San Antonio; Villamanta á la Carretera de San Martín; Pinto á Perales; Cabanillas al Puerto de Lozoya; Carretera de Valencia á Ambite; Brunete á la Carretera de Andalucía; de la Carretera de Andalucía á la de Extremadura, y otras varias.

PUENTES Y VIADUCTOS

Los más importantes son: El de *Fuentidueña* sobre el Tajo y otro sobre este mismo río, en el término de Aranjuez, carretera de Andalucía, ambos colgantes.

El de *Viveros* en la carretera de Aragón, entre Canillejas y Torrejón; el del camino de Valencia, entre Vaciamadrid y Arganda; el de *Aranjuez*, entre el Real Sitio de este nombre y la Cuesta de la Reina, sobre el río Jarama.

Sobre el Tajuña hay cuatro: uno entre Carabañas y Valdaracete, otro entre Perales y Villarejo de Salvanés, y otros dos de menos importancia entre Orusco y Pezuela de las Torres.

Sobre el Manzanares existen: el puente de *El Pardo*, el de *San Fernando*, el de la *Casa de Campo*, el magnífico de *Toledo* y el de *Segovia*, los tres últimos en Madrid.

Sobre el Guadarrama hay varios puentes en la carretera de Castilla: uno entre Las Rozas y Galapagar, en el camino de El Escorial, y otro en la carretera de Extremadura, entre Móstoles y Navalcarnero; y, por último, sobre el Lozoya, el de *Buitrago*, en la carretera de Madrid á Irún.

Respecto á viaductos, sólo existe, que debamos mencionar en este libro, el llamado de la *calle de Segovia*, en Madrid. Los demás corresponden á las líneas ferréas y forman parte de las distintas vías. Su descripción se haría enojosa y de escaso interés para el objeto que nos proponemos.



FERROCARRILES

Y TRANVÍAS

ENTRE todos los maravillosos inventos de que se enorgullece el siglo XIX, ninguno como el de los ferrocarriles ha producido y produce mayores beneficios á la civilización y al progreso material de la humanidad. La invención del vapor y su aplicación á la mecánica resultaría, por sí sólo, un hecho de menos alcance, si no hubieran venido los ferrocarriles á ampliar y completar sus ventajosos efectos.

Porque los ferrocarriles, al acortar las distancias y economizar el coste de los transportes, facilitan y provocan las relaciones entre las diferentes familias de que se compone la especie humana; aumentan la producción, es decir, la riqueza, por la economía de tiempo, de dinero y de obstáculos, y la mejor

y más fácil manera de distribuir los productos de la tierra ó de la industria.

No es, pues, extraño el afán con que los pueblos han procurado la construcción de los ferrocarriles. Esas barras de hierro que parecen perdidas entre el polvo de los caminos, son como el surco abierto en la tierra, por donde circula espantosa é imponente máquina de candentes entrañas, que distribuye, en su vertiginosa marcha, el bienestar y la riqueza por las comarcas que atraviesa.

España, en esto como en todo, ha marchado á la zaga de las demás naciones. Cuando se decidió á inaugurar su red ferroviaria, ya se habían construído y se hallaban en explotación muchos kilómetros de ferrocarriles en Inglaterra, Francia, Bélgica, Alemania y los Estados Unidos de América; y hoy mismo, después de medio siglo transcurrido desde que Georges Stephenson construyó su primera locomotora en Inglaterra, España figura en el cuarto ó quinto lugar entre las demás naciones por la extensión kilométrica de su red de ferrocarriles, y una de las últimas por la proporción entre esta extensión y su superficie territorial.

Como es natural, Madrid debía ser y fué cabeza de la red de los ferrocarriles españoles. Su posición central, su carácter de capital y la circunstancia que aconsejó la construcción del primer ferrocarril, la colocaban en condiciones á propósito para constituir el punto de partida y de enlace entre las dis-