The image shows the front cover of a book. The cover is dark, possibly black or dark brown, with a fine, woven texture. It features a large, embossed geometric pattern that resembles a stylized cross or a complex interlocking design. The word "ESPAÑA" is printed in the center in a bold, gold-colored, serif font. The letters are slightly raised, giving them a three-dimensional appearance. The overall design is classic and elegant, typical of a high-quality book binding.

ESPAÑA

Mellado



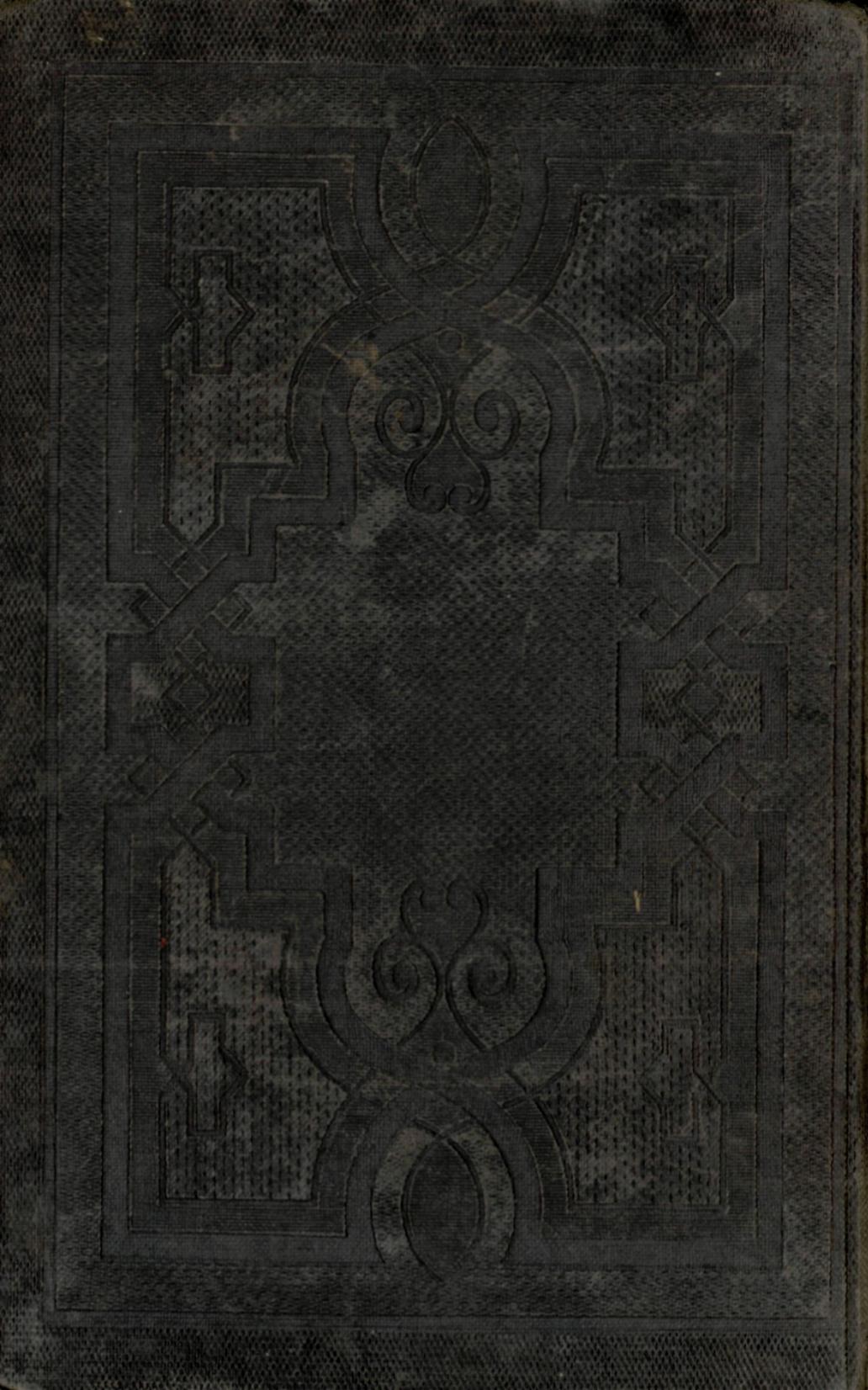
GUIA

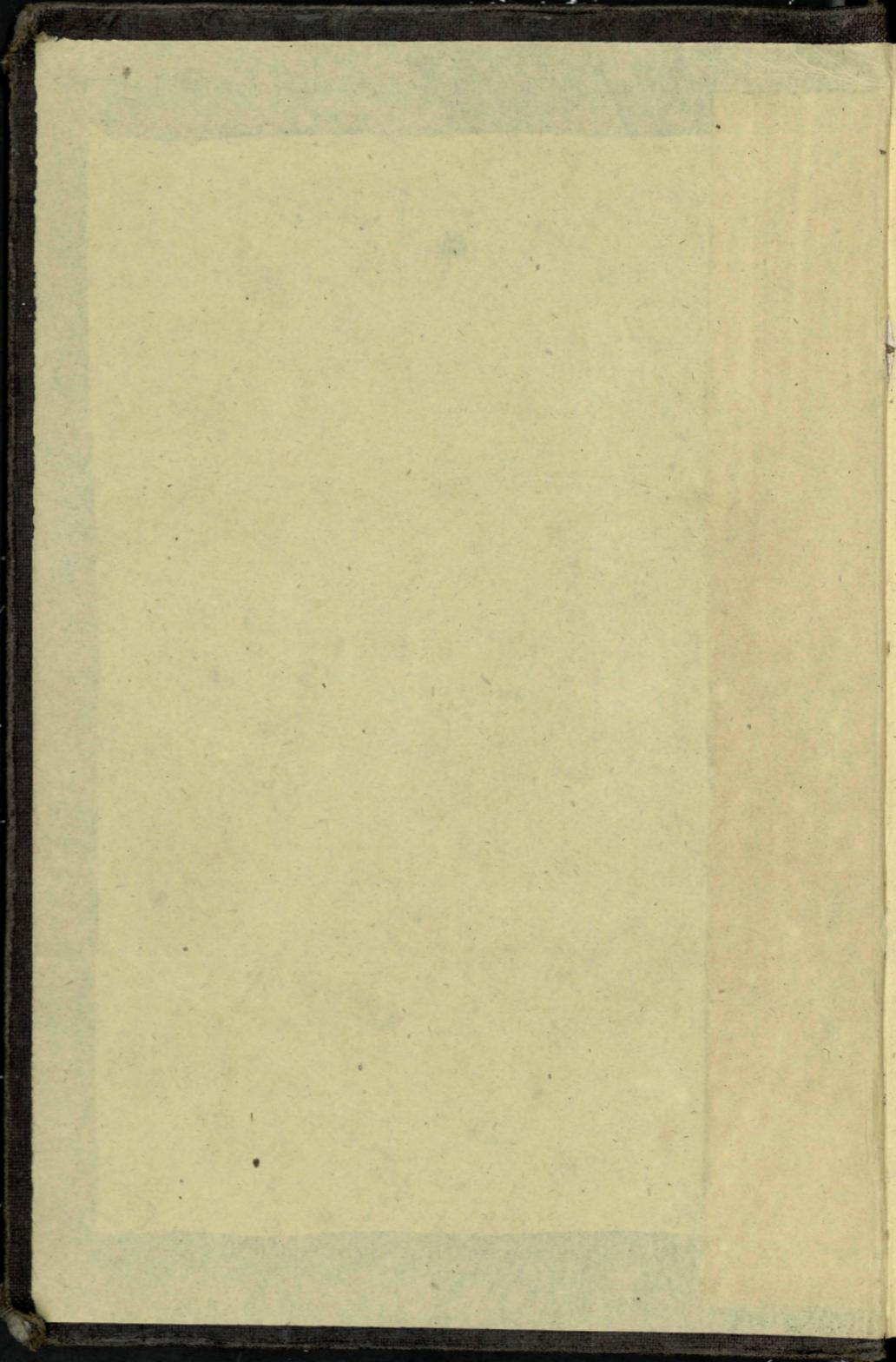
DEL VIAGERO

FONDO ANTIGUO

A-1722/B

Biblioteca Regional





GUÍA
DEL VIJERO EN ESPAÑA.



A-4722/B

12
139572

GUIA

DEL VIAGERO EN ESPAÑA.

GUIA

DEL VIAGERO EN ESPAÑA.

GUIA DEL VIAGERO EN ESPAÑA,

POR D. FRANCISCO DE P. MELLADO.

QUINTA EDICION

CONSIDERABLEMENTE CORREGIDA Y AUMENTADA.

ILUSTRADA CON 20 GRABADOS ESTAMPADOS SOBRE COLOR,

Y UN MAPA ITINERARIO, TOPOGRAFICO Y DE CAMINOS.



MADRID. 1852:

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE MELLADO,

calle de Sta. Teresa, n. 8

GUÍA DEL VIAGERO
EN ESPAÑA.

POR D. FRANCISCO DE P. MELLADO.

QUINTA EDICIÓN

CONSIDERABLES AUMENTOS Y CORRECCIONES

ILUSTRADA CON 30 GRABADOS ESTAMPADOS SOBRE COLORES

Y UN MAPA ITINERARIO, TOPOGRÁFICO Y DE CAMINOS



MADRID. 1853.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE MELLADO.

Calle de Sta. Teresa, n.º 8

PRÓLOGO.

Tales son las variaciones y tantas las mejoras que he introducido en esta quinta edicion de la *GUIA DEL VIAGERO EN ESPAÑA*, que bien puedo decir, sin riesgo de ser desmentido, que lo que ofrezco al público es una obra enteramente nueva. Los adelantos que constantemente se hacen en las nuevas carreteras que se construyen, el establecimiento de algunas líneas de caminos de hierro, y hasta el gusto cada dia mayor por los viajes, hacian indispensables algunas reformas en un libro que, sea cualquiera su mérito, ha alcanzado un favor desconocido en nuestro pais. Era para mí un deber de gratitud redoblar los esfuerzos, á fin de corresponder á este favor, y puedo asegurar que nada he perdonado para llenarlo. Voy á dar una idea del plan general de la *Guia* y las materias que abraza, con lo cual, al paso que se facilita el uso de ella, puede establecerse la comparacion entre las ediciones anteriores y la presente, resultando probado que he hecho reformas importantes.

Principia con una *introduccion* que comprende la reseña topográfica, histórica, estadística y administrativa del reino, tan estensa como el carácter de la obra permite; se da noticia de las ferias, pueblos y dias en que se celebran; baños y aguas minerales, con espresion de sus cualidades, temperatura, temporadas de uso y médicos que los dirigen; monedas, pesos y medidas; correos, postas, diligencias y mensagerías; líneas en que las hay establecidas, y condiciones á que debe sujetarse el viajero, pasaporte, alojamiento; géneros y efectos cuya

introduccion en España está prohibida por los aranceles vigentes, etc. Sigue luego la descripción de Madrid en su parte histórica, topográfica, estadística, administrativa y monumental, la primera con la estension posible, atendido el volumen de la obra, y comprendiendo en las demas los establecimientos de todos géneros, la industria, comercio, diversiones públicas, carácter de los habitantes, medios de comunicacion y trasporte, hospedage y comodidad para los transeuntes, con lo demas indispensable para que pueda el viagero que visite la córte, ó el curioso sin visitarla, formar una idea exacta de la capital de España. Viene consignada la descripción de los caminos, divididos en seis líneas generales, en esta forma: La primera línea comprende las provincias Vascongadas, Navarra, Santander, Burgos y Logroño; la segunda Aragon y Cataluña, enlazándose con la primera por Navarra y la Rioja; la tercera una parte de la Mancha, Valencia, Murcia y Alicante, enlazando con la segunda por Aragon; la cuarta Andalucía, Ciudad-Real y Toledo, enlazando con la tercera por Murcia; la quinta Extremadura, enlazando con la cuarta por Badajoz á Sevilla y por Talavera á Toledo, y la sexta Castilla la Vieja, Galicia y Asturias, enlazando con la quinta por Salamanca á Plasencia y con la primera por Oviedo á Santander. Estas líneas se dividen por carreras hasta el número de 170, combinadas tambien unas con otras. Por lo general todas llevan la direccion del centro á los extremos, es decir, de Madrid á las costas y fronteras las generales, y de unas capitales á otras las trasversales, pero divididas en trozos entre capital y capital. Por ejemplo, el número 1.º es de Madrid á Búrgos; el 2.º de Búrgos á Vitoria, y siguen todas las que se dirigen á las capitales que comunican con Búrgos; luego se observa el mismo órden en Vitoria, despues en Tolosa hasta Bayona, y asi en todas las demas. Tan claro y sencillo es este sistema que insistir mas en su esplicacion me pareceria ofensivo al buen juicio de mis lectores. Sin embargo, los índices que van al fin de la obra, uno de materias y otro de las carreras y pueblos descritos por órden riguroso de alfabeto, resuelven qualquiera duda, caso que la hubiese. Inútil es advertir que todo punto de término en una carrera, puede ser de partida tomando la misma carrera á la inversa, y en cuanto á los pueblos intermedios basta para encontrarlos el índice alfabético, y una vez encontrados se halla el camino que á ellos conduce. ¿Se quiere

saber, por ejemplo, el camino de Madrid á Manzanares? Búsquese el pueblo, y se verá por la página que está en la carrera de Madrid á Jaen. Las carreras de la GUIA están calculadas de tal modo, que ya sea por sí solas ó unidas unas á otras, no hay pueblo de alguna consideracion en España para el que no haya trazado el camino mejor y mas corto. La combinacion de las carreras en las líneas generales se encuentra hecha por medio de llamadas; las de las trasversales solo puede el viajero hacerlas. En la GUIA, por ejemplo, no se pone la línea trasversal de Valencia á Barcelona, pero están puestas las carreras de Valencia á Tarragona y de Tarragona á Barcelona, que reunidas forman la citada línea. Si hubiese hecho yo por mí la combinacion á que se prestan las 170 carreras de la GUIA, hubiera necesitado aumentar en otro tanto el volúmen, sin mas ventaja que repetirse incesantemente y con ningun provecho para el lector. Mi atencion se ha dirigido, pues, á buscar los puntos que pueden considerarse capitales en el órden de comunicaciones, á trazar los caminos que conducen á estos puntos, considerándolos indistintamente de partida, de tránsito, de término, y á establecer tal método y claridad, que sea fácil á cualquiera el uso de mi libro.

La descripcion de las carreras abraza por lo general, no solo los pueblos por donde pasa el camino, sino las ventas, rios, puentes, acueductos, ermitas, puertos, montañas, valles y despoblados. En cada poblacion importante se espresan los puntos con quien comunica, y medios de que se vale al efecto, dando noticia de los caminos de hierro y de las nuevas carreras proyectadas ó en ejecucion, el estado de los trabajos, su objeto y utilidad, etc.

Despues de las carreras se da una breve descripcion de los *Sitios Reales*, y á ella siguen los *Caminos de Hierro*, seccion enteramente nueva, que abraza una noticia de los ferro-carriles que hay en España proyectados ó ejecutándose, y la descripcion de las tres líneas de Barcelona á Mataró, de Madrid á Aranjuez y de Valencia al Grao, únicas que hasta ahora se esplotan, con un resúmen de su material, del costo que tuvieron, lo que producen, etc.

Finalmente, cierra la GUIA un apéndice, que comprende las dos líneas estrangeras de Madrid á Lisboa y de Madrid á París. Siendo Portugal y Francia las dos naciones que limitan con la nuestra, y estando en tan inmediato contacto, he creído

útil esta adición hoy, que tan crecido es el número de españoles que va, principalmente á París. Francia es para nosotros el paso para todas partes; desde Bayona ó Perpiñan se va por Mompeller y Marsella, siguiendo la costa del Mediterráneo, á Niza, en Italia; desde París se va á Inglaterra por Calais, á Bélgica, á Alemania, á Rusia, á Suiza; y desde los puertos del Havre, de Burdeos y de Nantes, salen buques y vapores para las Américas, para la India y para todo el mundo. ¿No justifica esta circunstancia la adición que he hecho de las dos líneas extranjeras?

No contento con las mejoras que quedan indicadas, he ido mas adelante; además de las bellísimas láminas puestas aparte del testo, doi un mapa itinerario, topográfico y de caminos, grabado en piedra espresamente para acompañar á mi libro, y en el cual se comprenden las tres grandes regiones geográficas, las antiguas y nuevas divisiones, los caminos reales ó trasversales, y todos los pueblos que pueden ofrecer algun interés bajo cualquier concepto que sea. Tal es, en resúmen, la *GUIA DEL VIAGERO* en esta quinta edición, en la que presumo haber dado un gran paso hácia la perfección que busco con afán hace mucho tiempo.

Deber mio es, y un deber muy grato por cierto, dar las gracias públicamente á los que me han ayudado en tan difícil tarea, sin cuyo auxilio, mis esfuerzos hubieran sido acaso infructuosos; y como á pesar de todo no creo mi obra exenta de errores, me atrevo á rogar á los que la usen, se sirvan indicarme los que noten, seguros de que en ello no solo á mí me hacen un singular favor, sino que prestan un servicio importante al pais. Solo nuestra desidia y el poco afán que hemos tenido siempre por hacernos conocer, puede servir de disculpa á la estremada ligereza con que nos juzgan los estrangeros. No olviden los españoles la importancia que en esta parte tiene la *GUIA*, traducida hoy en casi todos los idiomas, y ayúdenme con sus observaciones al logro de mi deseo.

FRANCISCO DE P. MELLADO.

Madrid 16 de julio de 1852.

INTRODUCCION.

PARTE TOPOGRAFICA.

Situacion, limites, categorias. La España, llamada tambien *Hispania, Iberia y Hesperia*, ocupa la mayor parte de la península ibérica. Compárase su figura á la piel de un toro estendida, cuyo cuello avanza al estrecho Gaditano, que la separa del Africa. Su estension está comprendida desde los 36° hasta los $46^{\circ}, 43'$ de latitud N., y desde 1° de longitud E. hasta $11^{\circ}, 36'$ del de O. De Cabo *Creux* en Cataluña, al de Finisterre en Galicia, se mide el largo de España que serán sobre 220 leguas, y la anchura desde el Cabo de Peñas, en Asturias, á la punta de Tarifa, y asciende á 190, cuyas dimensiones dan por resultado una superficie de 28,900 leguas cuadradas. Confina por el N. E. con el reino de Francia y república de Andorra, en 97 leguas de frontera; por el O. con el reino de Portugal, en una frontera de 131 leguas; y por el S. con la colonia inglesa de Gibraltar, en una línea de legua; por las demas partes la bañan los mares Océano y Mediterráneo en 487 leguas de costa, en la proporcion que mas abajo diremos. Las noches y los dias mas largos en sus provincias meridionales, son de 14 horas y 30 minutos, y en las septentrionales de 13 horas y 15 minutos, al paso que la diferencia del meridiano entre la costa oriental y occidental es de 50 minutos y 54 segundos de tiempo. La Península, pues, á que damos el nombre de *Ibérica ó Española*, forma la vigésima segunda parte del continente europeo, escede en una sesta á la Italia y á la Prusia, en una tercera á la Alemania y á los tres reinos de la Gran Bretaña, y en mas de 2,000 leguas cuadradas á la Francia.

Clima. El de España es el mejor de Europa despues del de Italia, y aunque vario en algunos contornos puede decirse que en lo general es seco, templado y bastante saludable. En la época de los equinoccios caen frecuentes lluvias, pero en lo restante del año se disfruta de un cielo puro y

brillante que cautiva la atencion de los extranjeros , con particularidad la de los hijos del Norte. La temperatura, segun Moreau de Jonnes en su estadística de España, puede calcularse de este modo: Paralelo medio 4.º: temperatura media, 47º 06' al centro del territorio, 14º 96 á la estremidad N., cantidad media de lluvias 864 milímetros ó sea 34 pies, 41 líneas medida castellana. El mismo autor en su citada obra , hace las siguientes observaciones locales. Latitud de Cádiz 36º 34': temperatura media 20º con 3'; latitud de Barcelona 41º, 31'; temperatura media 17º 50; máxima 33; mínima 0: latitud de Madrid 40º 25'; temperatura media 15º 00; mínima 29º 44', elevacion sobre el nivel del mar 603 metros ó sea 2,412 pies castellanos.

Costas. Dos terceras partes del perimetro de España, que es de 765 leguas, están bañadas por las aguas del mar. En el Océano Atlántico tenemos unas 234 leguas de costa desde la embocadura del Bidasoa á la del Miño, y desde la del Guadiana á Algeciras. En el Mediterráneo poseemos 253 leguas de costa desde San Roque al cabo Cervera, que hacen en todo 487 leguas segun ya indicamos, de que disfrutan veinte provincias marítimas, diez en cada uno de ambos mares. El derrotero de nuestras costas está hecho con extraordinaria prolijidad y exactitud por la marina nacional, mientras que se ve atrasadísima la formacion del mapa topográfico del interior.

Montañas. Todas las peninsulares forman uno de los trece sistemas europeos, que se distingue con el nombre de *Hespérico*. Este sistema se divide en tres grupos, el *septentrional ó pirenaico*, el *central* y el *meridional*, subdivididos en nueve cordilleras. El grupo septentrional corre desde el cabo de Creus al de Finisterre, separando á Francia de España y dejando al N. la vertiente cantábrica; cuenta cuatro cordilleras, la *Galibérica*, ó Pirineos propiamente dichos; la *Cantábrica*, desde el Pirineo á las fuentes del Ebro; la *Astúrica*, entre Asturias y Leon, y la *Galaica* ó Galiciana en las cuatro provincias gallegas. El grupo central divide las regiones hidrográficas del Duero y del Tajo por una parte, y se estiende por otra desde el origen del Ebro hasta los cabos de San Martín y de Palos en el Mediterráneo: esto indica su natural division en dos cordilleras *Carpelo-velónica* entre las Castillas; y *Celtibérica* entre Castilla, Aragon y Valencia. El grupo meridional comprende todas las montañas que se hallan al S. del Tajo y al O. del Júcar y de la cordillera celtibérica, es decir, las Andalucías, Estremadura, la Mancha y gran parte de la provincia de Toledo: tiene tres cordilleras: la *Penibética*, en Andalucía, donde están los picos mas elevados del sistema Hespérico; la *Mariánica*, entre Andalucía, Castilla y Estremadura, separando las cuencas del Guadiana y Guadalquivir; y la *Orelana*, que separa las regiones del Guadiana y del Tajo.

Sierras. Las cadenas de montañas que forman varios picos, dientes ó sinuosidades, se designan con el nombre de *Sierras*, y al país comprendido entre las montañas se llama comunmente *Serrania*. Las principales de nuestras sierras son las de Alcaráz, Almagrera, Avila, Cameros, Cazorla, Cuenca, Filabres, Gador, Gata, Gredos, Guadalupe, Guadarrama, Cornachos, Leon, Oca, Reinosa, Ronda, Santander, Sizuëña, Tamajon y Toledo; y las serranias mas nombradas, las de Ronda, Córdoba, Sigüenza y Cuenca.

La ligera indicacion que acabamos de hacer , prueba que España es sin duda la region mas montuosa de Europa, esceptuando la Suiza, si bien sus cordilleras no tienen un carácter gigantesco.

Rios. Las montañas y ramales que , segun queda demostrado, cruzan en diversos sentidos el territorio , son causa de que tengamos muchas corrientes de agua, pero casi todas de poca consideracion: apenas llegan á 250 los cursos de agua que merezcan el nombre de rios; los demas son arroyos, torrentes y regatos que pagan tributos á los primeros. Se consideran como rios principales, el Ebro, el Duero, el Tajo, el Guadiana, el Guadalquivir, el Segura, el Júcar y el Miño; de estos ocho rios el Ebro, el Segura y el Júcar

car vierten sus aguas en el Mediterráneo, despues de recorrer el primero una estension de 123 leguas, y de recibir las aguas de 150 tributarios; el segundo corre 45 leguas y recibe las aguas de ocho inferiores, y el tercero corre 74 leguas y recibe las aguas de 74. De los cinco restantes que vierten en el Océano, el Duero recorre un espacio de 130 leguas, y recibe el tributo de 123 rios; el Tajo 170 leguas y recibe 61; el Guadiana 130 leguas y tiene 40 tributarios: el Guadalquivir 80 leguas con 34 tributarios; y el Miño 60 leguas con 44 tributarios. Los rios de segundo y tercer órden que llevan su nombre al mar, son los 51 que siguen: Bidasoa, Oria, Urola, Deva y Nerva en las provincias Vascongadas: Anso, Miera, Pas, Besaya, Nansa y Eo en Asturias; Masma, Oro, Sor, Mera, Júbila, Eume, Mendo, Mandeo, Mero, Lézar, Tambre, Ulla, Umia, Lerez y Caldela en Galicia; Odiel, Tinto, Guadalete, Guadiaro, Guadalquivirejo, Guadalmediana, Guadalfeo y Adra en Andalucía; Jaló, Alcoy, Turia, Murviedro, Miajares y la Cenia en Valencia; Francoli, Gaya, Foix, Llobregat, Besós, Tordera, Ridaura, Darro, Ter, Fluvia y Muga en Cataluña, y el Limia, que como el Tajo y el Duero pasa á Portugal. Los demas rios tributarios de los citados, no merecen por su escasa importancia que los mencionemos aqui.

Canales. Seis son los canales de navegacion que existen, pero ninguno de ellos concluido, si bien no deja de hablarse siempre de llevar á cabo tan importantes obras. Daremos una breve noticia de ellos clasificándolos por órden numérico: 1.º El *Imperial de Aragon*, hecho la mayor parte en el reinado de Carlos III, con las aguas del Ebro, que corre por su derecha desde las inmediaciones de Tudela hasta dos leguas por bajo de Zaragoza. Debía llegar á Sástago y de allí seguir su navegacion por el Ebro hasta Tortosa. 2.º El de *Castilla*, dividido en los ramales del Norte y del Sur que están ejecutados, y el de Campos empezado. Comenzó el canal en 1753 con aguas del Pisuerga, y cuenta mas de 27 leguas desde Alar del Rey á Valladolid. 3.º El de *Manzanares*, empezado en 1770; corre dos leguas y media desde el puente de Toledo en Madrid, hasta cerca de Vacia-Madrid, debiendo llegar á Aranjuez para continuar la navegacion por el Tajo. 4.º El de *Guadarrama*, comenzado en 1787, en el estrecho de Gasco, y prolongado unas tres leguas hasta cerca de las Rozas; las Córtes concedieron este trozo abandonado á una empresa que se proponia seguirlo hasta los Carabancheles, destinándolo al riego. 5.º El de *San Carlos*, abierto á fines del siglo último con las aguas del Ebro en cerca de tres leguas, desde Amposta al puerto de la Rápita en los Alfaques, hoy obstruido. 6.º El de *Murcia*, empezado en el último tercio del siglo pasado con las aguas del Guardal; se abrieron 5 leguas de las 43 que debía correr.

Trátase de llevar á cabo diferentes vastos y útiles proyectos, que indudablemente, si se verifican, procurarán á nuestro pais grandes y beneficiosos resultados. En el reinado anterior se trató de formar el canal lateral del Guadalquivir, llamado de San Fernando: por real decreto de 13 de setiembre de 1848, se mandó proceder á una licitacion pública para el trozo desde Lora á Sevilla, para la cual se formó una sociedad á cuya cabeza se hallan personas respetables con objeto de dar cima á la obra. Tambien las córtes por ley sancionada el 12 de abril de 1849, autorizaron al gobierno para aprobar la subasta de la construccion de dicho trozo, y en su caso el de Lora á Córdoba, y para que pueda aprobar la constitucion de compañía por acciones para ejecutar la mencionada obra. Ultimamente se han hecho tambien concesiones á una empresa estrangera para la navegacion del Ebro.

De riego solo existen varios canales y no pocas acequias de mas ó menos importancia. Los mas notables son el de *Tauste*, con las aguas del Ebro; el de *Urgel*, con las del Segre; el de la *Infanta Luisa Carlota*, con las del Llobregat; la *Acequia del Rey*, con el Júcar; el de *Tamarite*, con las aguas del Cinca; las acequias de la *Vega de Granada* y otras muchas menos importantes en varias provincias.

Para la conduccion de aguas á Madrid se está trabajando hoy con grande actividad en el de *Isabel II*, que debe tomarlas del rio Lozoya.

Caminos. Este importante ramo, objeto preferente de todos los países civilizados, ha estado casi en total abandono hasta hace muy poco en España. En el reinado de Fernando VI fué cuando principió á trabajarse en las carreteras bajo un plan que da ya una idea del conocimiento de su importancia, y recibió mayor desarrollo en tiempo de Carlos III, bajo la inspeccion del ministro conde de Floridablanca; pero se tropezó desde luego con la falta de agentes apropiados para esta clase de trabajos, pues hasta 1799 no se creó el primer cuerpo de ingenieros de caminos, cuya escuela se estableció en el Buen-Retiro en 1803. La guerra de la independencia deshizo esta institucion que no volvió á restablecerse hasta 1821; pero suprimida en 1823, reapareció en 1834, y quedó definitivamente constituida en 1836, que fué aprobado el reglamento orgánico del cuerpo de ingenieros de caminos y de su escuela especial. Los caminos que tiene á su cargo la direccion general del ramo, pueden reducirse á dos clases: *carreteras generales ó nacionales*, que desde la córte van á los puertos de mar ó fronteras, y *carreteras provinciales* y trasversales, que son ramales de las precedentes, y sirven para enlazar las capitales de provincia con Madrid y unas provincias con otras.

La Peninsula se divide para el servicio de los ingenieros de caminos, canales y puertos, en doce distritos de este modo: 1.º *Madrid*, que comprende las provincias de Avila, Ciudad Real, Guadalajara, Madrid, Segovia y Toledo; 2.º *Burgos*, que comprende las de Alava, Burgos, Guipúzcoa, Logroño, Navarra, Santander, Soria y Vizcaya; 3.º *Zaragoza*, que comprende las de Huesca, Teruel y Zaragoza; 4.º *Barcelona*, que comprende las de Barcelona, Gerona, Lérida y Tarragona; 5.º *Valencia*, que comprende las de Castellon, Cuenca y Valencia; 6.º *Murcia*, que comprende las de Albacete, Alicante y Murcia; 7.º *Granada*, que comprende las de Almería, Granada, Jaen y Málaga; 8.º *Sevilla*, que comprende las de Cádiz, Córdoba, Huelva y Sevilla; 9.º *Cáceres*, que comprende las de Badajoz y Cáceres; 10. *Valladolid*, que comprende las de Valladolid y Zamora; 11. *Leon*, que comprende las de Leon y Oviedo; y 12. *Orense*, que comprende las de la Coruña, Lu o, Orense y Pontevedra. Independiente de estos distritos hay destinado un ingeniero á las islas Canarias y otro á las Baleares.

El cuerpo de ingenieros de caminos, canales y puertos, se compone de dos inspectores generales con el sueldo de 40,000 rs. cada uno; seis inspectores generales con el de 30,000; diez ingenieros gefes de primera clase con el de 24,000; quince ingenieros gefes de segunda clase con el de 18,000; treinta y seis ingenieros primeros con el de 12,000; cuarenta y seis ingenieros segundos con el de 9,000; diez aspirantes primeros con el de 6,000; y quince aspirantes segundos con el de 5,000.

Carreteras. Las carreteras generales son ocho. La de FRANCIA, por Buitrago, Aranda, Lerma, Burgos, Miranda, Vitoria, Vergara, Tolosa, San Sebastian é Irun. La de ARAGON y CATALUÑA, por Alcalá de Henares, Guadalajara, Calatayud, Zaragoza, Lérida, Cervera, Barcelona, Gerona, Figueras y la Junquera. La de MURCIA y CARTAGENA, por Aranjuez, Ocaña, Quintanar, Albacete, Hellin y Murcia. La de VALENCIA por Tarazona, Cuenca y Requena. La de ANDALUCÍA, que consta de dos ramales; el primero por Ocaña, Manzanares, Bailen, Andújar, Córdoba, Ecija, Carmona, Alcalá de Guadaíra (Sevilla), Jerez de la Frontera, hasta Cádiz, y el segundo, que desde Bailen se dirige á Málaga por Jaen y Granada. La de ESTREMADURA Y PORTUGAL, por Navalecarnero, Talavera, Almaráz, Trujillo, Mérida y Badajoz; y la de GALICIA Y ASTURIAS, que como la de Andalucia, tiene tambien dos ramales, uno por Guadarrama, Villacastin, Arévalo, Medina del Campo, Benavente, la Bañeza, Astorga, Villafranca del Bierzo, Lugo, Betanzos, hasta la Coruña; y otro por Olmedo, Valladolid, Leon, Oviedo y Jijon. De estas carreteras generales parten una porcion de ramales en distintas direcciones que luego tienen su enlace con otros, y es á lo que se da el nombre de *carreteras provinciales*.

En el curso de la obra nos haremos cargo de todos estos caminos: aquí solo cumple á nuestro propósito dar una ligera idea de los trabajos que se

practican, ya para mejorar las antiguas carreteras, en las que se han hecho en los últimos años variaciones importantes para suavizar las pendientes y para construir de nuevo algunos trozos en que no habia afirmado, ya tambien para construir nuevos caminos con arreglo á un plan general, que como hemos dicho, consiste en mejorar lo que existe, abrir facil comunicacion de la córte á las capitales de provincia, y de estas entre si, y á los puertos de mar ó puntos fronterizos.

La carretera de Guadalajara á Logroño por Soria, está en construccion por esta parte; desde Logroño á Pamplona, y desde esta ciudad á Francia está ya concluida, y tambien lo está hasta los confines de la provincia de Navarra, un ramal que debe llegar á Irun, pero falta por concluir legua y media de la provincia de Guipúzcoa. Esta carretera debia ser la general de Madrid á Francia, porque se ahorran algunas leguas, y tal fué el proyecto con que se empezó; pero han ocurrido infinitas dificultades que han retrasado su término, y una vez concluida, ignoramos que suerte le cabrá en esta parte. Sin embargo, es de suma importancia, porque facilita la comunicacion de cuatro ó cinco provincias entre si, y con la córte. La de Alcolea á Teruel por Molina, que es un ramal de la carretera general de Aragon y Cataluña, tambien se está construyendo y en idéntico caso se halla la de Lérida á Tarragona. De Zaragoza á Huesca debe abrirse un nuevo camino que hasta ahora no ha pasado de proyecto.

De la carretera general de Valencia por las Cabrillas, parte un ramal de Tarancon á Cuenca, en el que se tratan de hacer las reparaciones necesarias. Tambien se han hecho en la antigua carretera por Albacete, y se hallan en construccion los caminos de Almansa á Alicante, y de Albacete á Murcia y Cartagena.

En la carretera general de Andalucía se están construyendo los ramales de Granada á Málaga y de Sevilla á Huelva. El de Granada á Almeria continúa en proyecto.

El camino de Madrid á Toledo se ha abierto el 4.º de marzo del corriente año, y debe prolongarse hasta Córdoba, pasando por Ciudad Real y Almadén. Esta carretera es una de las mas necesarias porque facilitará la comunicacion entre una infinidad de puntos importantes.

La carretera de Madrid á Badajoz que sigue luego hasta Portugal, se está completando, y ademas está en construccion el ramal de Trujillo á Cáceres.

La carretera de Vigo, que es un ramal de la de Galicia, muy útil y necesario, está en construccion en las diversas provincias que atraviesa. La de la Coruña se halla ya concluida en su totalidad y se hacen trabajos para mejorarla.

La carretera de Valladolid á Leon, que es un trozo de la general de Asturias, se ha abierto ya al tránsito público; en la parte de Leon á Oviedo se está haciendo el estudio de variaciones importantes para corregir los defectos que tiene actualmente.

Finalmente, en las carreteras de las Provincias Vascongadas, se están corrigiendo las cuestas de Salinas, Descarga y algunas otras, ademas de un trozo nuevo que se abrió al tránsito hace pocos años, y que parte desde Andoain á Irun pasando por San Sebastian con el cual se ha conseguido poner á esta ciudad en comunicacion directa con la córte y evitar las cuestas de Oyarzun.

Esto en cuanto á las carreteras generales ó nacionales y sus diferentes ramificaciones; por separado se llevan á término ó se proyectan otros muchos caminos provinciales, entre ellos los de Cataluña, cuyo plan general y arbitrios para costearlos, fué aprobado por real decreto de 29 de setiembre de 1848; el que se trata de abrir desde San Sebastian á Bilbao en las Provincias Vascongadas, el de Salamanca por Béjar, Plasencia, Cáceres, Mérida y los Santos hasta Huelva, declarado como carretera de gran comunicacion transversal por real orden de 8 de febrero de 1848, y algunos mas que ahora no recordamos.

Caminos vecinales. Por real decreto, fecha 8 de abril del año de 1848, y reglamento que le acompaña, se ha dado organizacion á estos caminos

que antes no la tenían, y se ha mandado á los gobernadores de provincia, diputaciones provinciales y ayuntamientos, cada cual en la parte que le toca, proceder á la designacion de dichos caminos que se dividen en dos clases: los de primer orden son los que por conducir á un mercado, á una carretera nacional ó provincial, á un canal, á la capital del distrito judicial ó electoral, ó por cualquiera otra circunstancia, interesan á varios pueblos á un tiempo y son de un tránsito activo y frecuente; los de segundo orden son los que interesando á uno ó mas pueblos á la vez, son, no obstante, poco transitados, por carecer de un objeto especial que les dé importancia. En el mismo decreto citado se establecen las bases para proceder á la construccion de estos caminos, y los arbitrios con que se han de costear. Finalmente, por otro real decreto, fecha 7 de de setiembre del mismo año y reglamento que le acompaña, se ha creado una clase denominada Directores de caminos vecinales y de canales de riego, á cuyo cargo está la direccion y ejecucion de las obras de dichos caminos, y de las de aprovechamiento de aguas pluviales para el riego de terrenos.

Ferro-carriles ó caminos de hierro. Aunque con sentimiento confesamos ser España en punto á caminos de hierro casi la nacion mas atrasada de Europa: algo, sin embargo, hemos adelantado desde las noticias que dimos en nuestra última edicion de la *Guia del Viajero*. Entonces solo estaba terminado y abierto al público el de Barcelona á Mataró, pero ya desde el año pasado se halla en igual caso el de Madrid á Aranjuez, y en el mes de marzo de este año se ha inaugurado tambien el de Valencia al Grao, que debe continuar hasta Játiva. Se está asimismo trabajando con extraordinaria actividad la continuacion del de Aranjuez hasta Almansa, y del mismo modo van á principiar los trabajos para el de Alar á Santander: existiendo grandes y fundadas esperanzas de que todas estas obras se ejecutarán con inmensa rapidez. Por lo demas, no faltan diferentes proyectos con respecto á otras varias líneas, y hasta el gobierno se ocupa con no poco empeño en llevar á cabo tan interesante reforma.

Puentes. Son muchos y muy notables por su construccion, los que tenemos en España, así antiguos como modernos, pero en vez de hacer mérito aqui de ellos en general, lo haremos particularmente de cada uno en el cuerpo de la obra al hablar de los caminos ó poblaciones en que están situados.

Puertos. En España se conocen con este nombre tres localidades topográficas. Hay *puertos de mar*, poblaciones costaneras que natural ó artificialmente ofrecen parages á propósito para el abrigo y estancia de las embarcaciones. Hay *puertos secos*, pueblos interiores que están en comunicacion activa con las costas de donde traen pescados frescos y géneros que proporcionan á las provincias centrales. Y hay *puertos de sierras* ó montañas, que son el paso mas fácil y frecuente de las cordilleras y divisorias. Los dos primeros los señalaremos al tratar de las poblaciones respectivas y solo citaremos aqui los mas notables de los últimos, es decir, los pasos de sierras. En la carretera de Castilla y de Galicia hay los puertos de Guadarama, Manzanal, Fuenabaddon, Piedrafitá y Santa Isabel; en la de Estremadura, los de Miravete, Santa Cruz y Arrebatacapas; en la de Andalucía, los de Lapiche y del Rey ó Despeñaperros; en la de Valencia y Cartagena, los de Almansa y Sumacurriel y los de Losilla, Malamuger, Cadena y Ólbera; en la de Aragon y Cataluña, los de Frasco, Fraga, Bruch y Orriols; en la de Francia, los de Somosierra, Salina de Leniz y Descarga; en la de Valencia á Barcelona, los de Balaguer y Ordal; en el camino de Leon á Oviedo el de Pajares; en el de Avila á Toledo, el del Pico; en el de Soria á Logroño, el de Pigueras; en el de Santander á la Rioja, el del Escudo; en el de Madrid á la Granja, los de Navacerrada y Fuenfria; en el de Vitoria á Bilbao, el de Urquiola; en el de Murcia á Granada, el de Vertientes; en el de Ecija á Málaga, la boca de Asno; en el de Sevilla á Badajoz, el de Andávalo; el de Escaleruela, en Granada; los de Uset, Daroca, Valdevacas y Cariñena, en

Aragon, etc. El pais que hay del otro lado de estos pasos, se llama *ultra-puertos*, por la misma causa que se dijeron *ultramontanos* sus habitantes. A esta clase de puertos corresponde el *Coll* de los catalanes; como Coll de Balaguer, de Gelada, de Bariege, del Plú, de Fulguera, de Persus y otros muchos del Pirineo. Tambien pueden considerarse en esta clase los puertos que pasa el ganado trashumante cuando va ó vuelve de sierra á estrechos:

Suelo. La situacion topográfica de España le favorece para que en su terreno se aclimaten con facilidad las plantas y productos de todas las naciones conocidas: los de las cálidas en las provincias del Mediodia y los de las frias en las del Norte. Las ventajas de su territorio son: 1.º Su estension superior á la de los demas estados secundarios de Europa y aun á la de Prusia, colocada por sus últimas adquisiciones en el número de las grandes potencias del continente. 2.º Su situacion es el mas bello clima de Europa, y la facilidad de obtener de su suelo las mejores y mas abundantes producciones como son; vino, seda, maiz, algodón, azúcar, etc. 3.º Sus fronteras marítimas que formando mas de dos tercios de su circunferencia aumentan por la pesca los medios de subsistencia, y facilitan y estienen sus comunicaciones, dando impulso al comercio. 4.º Sus limites naturales que le proporcionan recursos de defensa, y sus montañas que hacen difícil y peligroso el resultado de una invasion. 5.º Sus grandes rios como el Ebro, el Duero, el Guadalquivir, el Guadiana, el Tajo, etc. 6.º La proximidad á paises industriosos y de una civilizacion adelantada: al Mediodia la Italia, y al Norte Francia é Inglaterra. 7.º La fertilidad y riqueza de muchas de sus provincias, principalmente Cataluña, Valencia y Andalucía. En cambio tiene que luchar con las desventajas siguientes: 1.º La sequia y aridez de una gran parte de su superficie á causa de la naturaleza calcárea del suelo, el calor del clima, y mas que todo la destruccion de bosques y plantios. 2.º El encajonamiento profundo de sus rios, que corriendo con rapidez entre escarpadas breñas, son rara vez navegables en su curso superior y permiten con dificultad las sangrias para el riego de las tierras. 3.º La grande elevacion de la planicie de las Castillas que es de cerca de 2,400 pies, y que varia de tal modo el clima, que produce una temperatura media de 42º de Reaumur, mientras que en las costas se halla á 44º y 46º. 4.º La elevacion y direccion de las cordilleras de montañas que cortan transversalmente la España, y producen una diferencia notable en su nivel, de donde resultan obstáculos casi invencibles en la construccion de caminos y canales. 5.º Lo escarpado de las costas del golfo de Vizcaya y su falta de puertos, ensenadas y radas. 6.º Los bancos de arena que embarazan el curso inferior de los rios, y la poca profundidad de su embocadero que no permite la apertura de puertos. 7.º La vecindad de un pais mas atrasado como el Portugal, que impide sus exportaciones á las provincias limítrofes, quitándolas la proximidad del mar, y las ventajas que sacarian de los rios que en él desaguan. 8.º La posesion de Gibraltar por los ingleses, que abre en el Mediodia del reino comunicaciones mas dañosas que las de las provincias occidentales con el Portugal. 9.º Los terremotos que se dejan sentir, particularmente en las provincias meridionales y en las del Mediterráneo, donde han causado en este mismo siglo desastres horriblos. 10. La proximidad á los paises de Levante sacrificados de continuo por la peste, ó mas bien la falta de ejecucion de las leyes sanitarias, que han permitido introducir con tanta frecuencia este azote en España, que en los siglos XV y XVI asolaba las provincias cada tres años. 11. El abandono total de los acueductos construidos por los romanos, de los depósito de agua de las montañas, y de los canales de riego construidos por los moros: con su restablecimiento volveria la fertilidad al suelo, y verianse poblados muchos lugares hoy desiertos. 12. La falta de cercas rurales en todas las provincias por efecto del uso de abandonar las tierras despues de la cosecha á los ganados trashumantes. Es bien sabido que no puede existir la propiedad agricola, en un pais donde las tierras no están cercadas, y donde el dominio particular se confunde, durante una parte del año con los yermos y barbechos.

Productos. Hemos dicho que se aclimatan con facilidad en nuestro suelo las plantas de todas partes, y así es en efecto: la prodigalidad de la naturaleza no conoce límites respecto á España; sería preciso llenar volúmenes enteros si hubiésemos de dar una noticia aproximada de los productos de todas clases en que abundan nuestras provincias; baste saber que las canteras de mármoles, alabastro y jaspe se encuentran en casi todas ellas, y de tal mérito en Granada, Córdoba y otros puntos, que han logrado adquirir un renombre europeo; el cabo de Gata en sus peñas ofrece preciosas y variadas ágatas, jaspe azul y blanco con vetas encarnadas, amatistas y cornerinas blancas; en las cercanías de los pueblos de Villasbuenas y Vitigudino, provincia de Salamanca, hay magníficos cristales de roca, que podrían pasar entre los poco inteligentes por verdaderos topacios; en una fuente en las inmediaciones de Toledo, se encuentran tambien muchos jacintos; en Castilla la Vieja en el estado de Hinojosa, cerca del Duero, topacios; en Moseny de Cataluña, rubies y topacios, y en las sierras de Baza y en Vich, cristales parecidos á diamantes. Las minas, las sales y las aguas minerales de que mas abajo hablaremos particularmente, son innumerables, y abrazan todas las sustancias conocidas. Las frutas, aun las de las regiones cálidas de América, se crían con extraordinaria abundancia en casi todas las provincias, apenas habrá un país mas poblado de bosques, y por consiguiente mas rico en maderas de construcción naval y civil. La cosecha de cereales que en 1803 no bastaba para el consumo de la población, hoy no solo satisface las necesidades, sino que da un sobrante para la esportación que ha sido algunos años de mas de un millon de fanegas de trigo, y ha producido 50.000.000 de reales; personas entendidas que han tratado esta materia, suponen que el producto está en proporción de dos y media fanegas de granos y legumbres por cada habitante, y bajo esta hipótesis, y en la de tener España 12.446.084 habitantes, resulta que la cosecha de cereales asciende á 40.363.240 fanegas: nuestras lanas, algodón, aceite, vinos y aguardientes tienen extraordinario aprecio en los mercados estrangeros; el arroz y la seda de los reinos de Valencia, Murcia y Granada, gozan fama de lejanos tiempos; el ganado mular y caballar, aunque un tanto decaído, conserva aun el buen nombre que supo conquistarse en épocas remotas; los caballos andaluces son todavia estimados en todas partes, y aun las yeguas de Córdoba abastecen profusamente la célebre feria de Mairena; el vacuno es escaso en proporción, se calcula en 3.000.000 de cabezas; el ganado lanar se ha aumentado extraordinariamente: en 1803 apenas llegaba á 12.000.000 de cabezas, y hoy se cree que pasa de 48. El de cerda se halla tambien con abundancia; sin embargo, el alimento animal no basta para el consumo de la población, y de ahí su carestía y el hallarse por tanto privadas de él las clases laboriosas. La caza mayor y menor y la volatería es abundantísima. De animales dañinos solo corren por los montes mas fragosos, y cada vez en menos número, el lobo, el oso, el jabali y la zorra, y de reptiles venenosos la vibora. El mar que baña las costas de España y los rios que recorren su superficie, proporcionan variada y copiosísima pesca, debiendo recordar del primero la merluza, besugo, cóngrío, atun y sardina, y de los segundos el salmon, lamprea, trucha y anguila. Unidos á los cereales y ganados los productos de líquidos, que como queda dicho, son de mucha importancia en nuestro país, puede calcularse que la riqueza territorial que en 1803 se suponía de 5.073.823.000 reales, pasa ahora de 7.388.000.000 de reales, mucho menos, sin embargo, de lo que debiera ser, atendida la feracidad del suelo. La escasez de canales, los malísimos caminos, la dificultad de los trasportes que tienen que hacerse á lomo en muchas provincias, y la falta de protección por parte de los gobiernos que se han sucedido, han puesto hasta ahora trabas á la agricultura, cuyo desarrollo, sin embargo, es extraordinario en lo que va de siglo, ó mejor dicho desde que terminó la guerra de la independencia. Según resulta de datos verídicos que tenemos á la vista, es casi doble la cantidad de granos que produce España ahora, respecto á la que producía en la época citada, y no es posible valuar en menos de 57 y cuarto millones el aumento que ha experimentado la cosecha del país al fin de un periodo de