

el de Mataró es el primer camino de hierro de la Península. Este camino corre por la costa de Levante, y su estension es de 101,300 pies castellanos, que equivalen á poco mas de 5 leguas; su costo total fué de 1.000,000 de pesos, ó sea 20.000,000 de reales, lo que representa 4.000,000 por legua. La compañía tiene para el servicio de la línea 10 coches de primera clase, 20 de segunda, 30 de tercera, 30 wagones para carga y 4 máquinas, cuya fuerza se calcula en 40 caballos cada una. El producto del camino fué en el primer año, 102,658 pesos; en el segundo, 81,994; y en el tercero, 80,368; habiéndose repartido á los accionistas un dividendo de beneficios equivalente á un 8 por 100 en el primer año, y á 7 por 100 los dos siguientes:

DESCRIPCION DE LA LINEA. Este camino se abrió al público como hemos dicho en 28 de octubre de 1848, y seguramente habrá pocos de su especie que ofrezcan un aspecto mas pintoresco. Si el viagero dirige la vista hácia la parte de tierra, parece que recorre una inmensa poblacion, cortada por amenos vergeles, al fondo de los cuales se reproducen sucesivamente variados cuadros panorámicos. Si por el contrario vuelve los ojos á la parte del mar, puede formarse la ilusion de que hiende las olas del Mediterráneo en un magnífico buque de vapor, sin sentir los inconvenientes propios de una navegacion. Siga el lector con nosotros la línea que vamos á describir, y adquirirá una idea exacta de lo mucho que han adelantado aquellos laboriosos y emprendedores habitantes en la industria, la agricultura y la navegacion.

Saliendo de Barcelona por la puerta del Mar, y en la alameda que se estiende hácia el puente de don Carlos, se ve el magnífico edificio donde se halla el embarcadero ó estacion, y en el cual, aunque algo reducidas por causas especiales de su posicion, respectivamente á las leyes que rigen en plazas fortificadas, se encuentran todas las dependencias necesarias á esta clase de establecimientos.

Pocos minutos antes de la hora de salida, se abren las puertas de las salas de espera que comunican con el anden, y una vez los viageros colocados en sus respectivos carruages, suena el silbato de la locomotora, y el tren emprende su marcha, atravesando el recinto de la estacion en toda su longitud, y dejando á la derecha la plaza de toros y á la izquierda la Alameda, se presenta á la vista una sorprendente y encantadora perspectiva.

Por el lado izquierdo la deliciosa llanura de la capital sembrada de un continuado caserío, entre el cual descuellan las elevadas chimeneas de las fábricas de vapor y los pueblos de Gracia, San Gervasio y Sarriá, recostados en la falda de las montañas contiguas que circuyen el llamado *Pla* de Barcelona. Por el lado opuesto, las aguas del Mediterráneo vienen á estrellarse en la playa distante muy pocos pasos de la línea, y con mucha

frecuencia descubre en ellas la vista diferentes buques de vela y vapores de todos portes y naciones, entre los cuales se deslizan ligeras infinitas barcas pescadoras. Al frente, algo á la izquierda se ve el cementerio y mas hácia la montaña la reducida poblacion del Clot y un sinnúmero de caserios. Detrás del cementerio y próximo á él se cruza el puente de la Llacuna, y luego se encuentra la casilla del guarda del Cañet. Desde aquí se divisa, á la izquierda, la garganta de Moncada, y al fondo las elevadas montañas del Farell. Sigue el camino por medio de terrenos bien cultivados, separándose algun tanto del mar; á poco rato se cruza la riera y casilla de Horta; y mas adelante un *raac* corto y seco, anuncia que se pasa por frente de la casa de los ingleses, apareciendo á corta distancia la arboleda que divide el rio Besós en dos brazos desiguales. Se pasa en seguida este rio sobre un puente de 1,200 pies de largo, compuesto de 86 ojos, formados con estacas de sólida madera fuertemente ligados. Desde este punto se descubre á la izquierda en el fondo del rio, las últimas casas del pueblo de San Andrés, mas á la derecha el de San Adriá, descollando por encima de éste el cerro coronado por la torre telegráfica de Moncada, y en último término, las montañas de San Llorens Saball. Pasado el Besós y dejando á la derecha la casilla del guarda, aparece entre diferentes quintas el monasterio que fué de San Gerónimo de la Murtra, situado en la mitad de la vertiente de una montaña, en cuya cima se ven las ermitas de San Clemente y San Onofre. En seguida se llega á la estacion de BADAONA, distante de la capital cinco millas escasas y la mas concurrida de todas las intermedias, situada junto á la riera y en cuyo punto vuelve el camino á acercarse á la playa.

Atraviésase esta, en la que se ven muchas barcas listas para salir á la pesca y en frente las casas de la poblacion, delante de las cuales se ocupan las mugeres en componer las redes. Luego que se pasa el puente de la riera de Matamoros, la casilla del guarda y riera de Cañadó, tuerce la línea por una ligera curva hácia la derecha, y se ven diseminadas en la falda de la montaña diferentes casas y hornos de cal con sus canteras. A poco se encuentra la estacion de MONGAT situada en medio de la riera de Tiana, y á seis y cuarto millas de Barcelona. Detrás de la estacion hay algunas casas, y entre ellas el establecimiento y hornos de fundicion de la *Metalúrgica catalana*. Ya desde este punto se descubre la fachada feudal del *Tunel* ó camino subterráneo que atraviesa el elevado cerro, extremo oriental de la cordillera que circuye la llanura de Barcelona, cortado en su mitad por la carretera real de Francia, y coronado en sus puntos culminantes por dos torres telegráficas, una militar al Norte y la de correos al Sur.

Pocos sitios habrá en efecto en todo el reino, que en tan

reducido espacio como el que media entre la estacion y el cerro, presenten un cuadro mas variado; pues alli se ven reunidos un ferro-carril junto á un camino real, un puente y un tunel, dos torres telegráficas una enfrente de otra como si fueran dos celosías atalayas, una fábrica de tejidos de algodón y varios hornos de cal, una fundicion de plomo, alguanas barcas pescadoras, y con frecuencia á la par que un tren, algun vapor de mar ó diferentes buques de vela. Poco despues de la estacion se atraviesa el tunel, que tiene quinientos pies de largo, por lo que en su centro se experimenta una oscuridad completa algunos momentos: á la salida de él y debajo del mismo terraplen de la línea están situadas algunas humildes casas del pueblo de Montgat, el cual se atraviesa, y sigue aquella hácia el Este sobre una escollera de piedra que á veces bañan las olas, paralela y muy próxima á la carretera. A la izquierda sobre un terreno montuoso se ven excelentes viñedos entremezclados con algunos algarrobales; junto al camino real se encuentran diseminadas varias casas de labradores, y en seguida se llega á la estacion de MASNOU distante ocho millas de la capital.

En esta estacion sucede á veces que el convoy se detenga algunos minutos para esperar al de Mataró, pues como el camino tiene una sola via es forzoso que los trenes se reunan en este empalme para dejar la línea espedita. La estacion de Masnou se halla situada en el extremo occidental de la villa, denominado *Alella demar*, á causa de la riera de este nombre que pasa junto á ella. Hay un desvio y dos plataformas; la que está próxima al edificio sirve para el uso de los pasajeros de los trenes de ida, y la de la parte del mar para el de la vuelta. El punto de vista desde el tren es magnífico, pues los coches se apoyan en el extremo de la herradura que forma la costa bañada por el Mediterráneo, en cuyo centro aparecen los torreones de Mongat, mas al fondo las montañas del Tibidabo y Garraf y en el otro extremo el Monjuich dominando la capital del Principado. Arranca el tren y recorre en su longitud las hermosas casas de la villa separadas de la línea por la carretera y por una simple empalizada hasta llegar al frente de las casas consistoriales en donde se halla el paradero titulado la *Ocata*, por ser este el nombre que los vecinos dan á esta parte de la poblacion. El poco rato que aqui se detiene el tren basta apenas para que el viajero vea la hermosa fachada de las casas consistoriales, ó examine la buena construccion de los buques que por lo regular nunca faltan en el astillero.

Continuando la marcha se sale del pueblo, encontrándose siempre aquellos tan bien cultivados viñedos, y al fondo se ve la elevada montaña de San Mateo; sepárase en seguida la riera de Tayá, y por entre la garganta que forman dos colinitas se descubre la antigua iglesia y alguna que otra casa de la poblacion de este

nombre. Mas adelante, sobre una altura, se ve la ermita de San Salvador, y recorriendo una corta llanura, sembrada tambien de viñas, se llega á la estacion de PREMIA, á cien millas y cuarto de Barcelona, situada junto á la riera de Premiá de Arriba, que es el camino que conduce á esta poblacion. Como en Masnou, una empalizada separa el ferro-carril de la calle real del pueblo, despues de recorrerle en toda su longitud, se presenta á la izquierda de la línea el pueblo de Premiá de Arriba, un poco mas allá el de Vilasar de Arriba, y entre ambos un edificio rodeado de árboles conocido por el santuario de la Virgen de Sisa, al que concurren los habitantes de la costa el dia 1.º de mayo.

Dejando á un lado estos dos pueblos que, sea dicho de paso, solo distan de la carretera real de Francia algo mas de media legua, tienen una posicion pintoresca en extremo, disfrutan de un clima templadísimo y sus casas están edificadas entre vergeles de naranjos, limoneros y toda clase de flores y árboles frutales, así que se pierde de vista el primero, se presenta el de Cabrils, mas adelante el promontorio avanzado conocido por Mont-Cabré y en seguida se llega á las primeras casas del pueblo de Vilasar del Mar, cuya estacion dista 12 millas de Barcelona. Apenas se ha salido de ella atraviésase sobre un puente la riera de Cabrils y el resto del pueblo, siendo este el punto donde la línea se encuentra materialmente encajonada, pues por la izquierda casi se tocan las casas con la mano desde el convoy y por la derecha las olas del mar bañan á menudo el terraplen. Prosigue la empalizada que separa la línea y el pueblo hasta el final de él, desde donde la carretera se separa un poco hácia el Norte. A la izquierda sobre una corta llanura se presenta un escarpado peñasco en cuya cúspide se ven las ruinas del castillo de San Vicens de Bursiac, antiguos restos del feudalismo que han desafiado impasibles las tormentas que sobre él han descargado los siglos, y en cuyos subterráneos se ha dicho siempre que deben existir ocultos tesoros, pero aun cuando en varias ocasiones se han intentado trabajos para encontrarlos siempre han sido infructuosos. Luego sigue la línea hasta la riera llamada de Cabrera, nombre que toma del reducido y pintoresco pueblo que se vé debajo del castillo; mas á la derecha se ven algunas casas del pueblecito llamado Santa Elena, y por la garganta que forma la riera de Argenton se descubren á lo lejos los encumbrados picos del alto Monseny. En seguida se pasa la riera de Argenton sobre un puente que tiene 800 pies de estension, y se entra ya en la llanura de Mataró. El pueblo de Argenton, situado media legua mas al Norte, posee un manantial muy celebrado de aguas carbónicas. Despues del puente tuerce la línea un poco hácia el Norte y empieza á descubrirse un sin número de casas de campo, infinitas antiguas torres esparcidas aqui y alli en todas direcciones, y algo mas adelante la

ciudad de Mataró, á la que se llega despues de reconocer algunos terrenos arenosos inmediatos á la línea. Pásase el salto de agua del molino de Llauder, la empalizada que circuye el recinto en que están establecidos los almacenes de coches y talleres; recórrense á la izquierda unas amenas huertas, y se llega á la estación, semejante, aunque mas reducida que la de Barcelona, donde se apea el viagero despues de haber hecho una travesía de algo mas de 15 millas en una hora, contando con las paradas en las estaciones intermedias.

En la segunda línea, carrera núm. 58 de Barcelona á Gerona, página 219, hallará el lector la descripción de los pueblos de Badalona, Mongat, Mosnau, Premiá, Vilasar y Mataró de que hemos hecho mérito con la anterior narracion.

Esta línea de camino de hierro debe prolongarse inmediatamente hasta Arenys de Mar siguiendo siempre la misma direccion de la carrera 58 que hemos citado, que es el camino de Francia por Perpiñan.

DE MADRID A ARANJUEZ.

NOTICIAS GENERALES. Los trabajos de este ferro-carril principiaron el 4 de mayo de 1846, pero por circunstancias que no son de este lugar referir, no pudo inaugurarse hasta el 9 de febrero de 1851, y desde entonces está abierto al servicio público. Su estension total es de 175,133 pies castellanos, que equivalen á 8 leguas y tres cuartos algo mas. El presupuesto de la obra se fijó en 44.972,465 rs., pero se han gastado unos cinco millones mas, de modo que cada legua ha venido á costar cerca de cinco millones y medio de rs. La empresa tenia en servicio el primero de enero de este año, 11 máquinas, un coche real, 8 de primera clase, 2 mistos, 16 de segunda clase, 22 de tercera, 4 fulgones, 7 trucs para carruages, 10 id. para mercancías y 8 wagones.

En los 11 meses, desde el dia de su inauguracion al 31 de diciembre de 1851, pasaron por el ferro-carril de Aranjuez 371,309 viageros. De estos, los mas fueron en los coches de tercera clase, los cuales se llevaron 216,257. En los coches de primera clase solo viajaron 29,721 personas; en los de segunda 78,151; en los de cuarta 27,146. En las banquetas, que segun creemos, solo se usan cuando hay toros en Aranjuez, viajaron 12,565. Por el correo y diligencias que llevan los trenes, fueron 4,007 personas, y por trenes especiales 3,462. El mayor movimiento de viageros

ha sido naturalmente entre Madrid y Aranjuez, y su número llega á 283,861. El movimiento mas importante despues de este, ha sido entre Madrid y Pinto, que representa 20,745 viajeros.

Los meses que ha sido mayor el movimiento son los de mayo y junio. El primero dió 63,799 viajeros: el segundo 62,031. Despues de estos el mas importante fué el de setiembre, que dió 37,734. El mes de menos movimiento fué el de diciembre, que solo representa 18,285 viajeros.

En los once meses setrasportaron por el ferro-carril 399,698 $\frac{3}{4}$ arrobas, ademas de 25,080 de efectos del ferro-carril mismo, 457 $\frac{1}{2}$ de encargos, y 25,071 $\frac{1}{2}$ de equipages. Este movimiento es casi esclusivamente de importacion, puesto que hubo 385,575 $\frac{1}{2}$ arrobas en via ascendente, y solo 44,123 $\frac{1}{4}$ en descendente.

El ganado trasportado por el ferro-carril es insignificante; se reduce á 240 corderos y 96 cerdos. Tambien viajaron 743 perros. El ferro-carril trasportó además 243 sillas-correos, 341 diligencias, y 35 coches, carros, etc.

A pesar del considerable movimiento de viajeros, no ha ocurrido entre estos la mas leve desgracia. Las únicas desgracias que hubo hasta fin de diciembre, consistieron en la muerte de seis personas por atravesar la via al paso de los trenes, dos descarrilamientos sin consecuencia, y el incendio de dos wagones de efectos.

La formacion media de los trenes es de 10 carruages. El mayor remolcado en via ascendente por una sola máquina, ha sido de 22 carruages cargados, dando un peso total de 162 toneladas, incluso el de la máquina.

El tiempo medio empleado en los viajes es de dos horas para los trenes de mercancías; una hora diez y ocho minutos para los trenes mistos; cincuenta y ocho minutos para los trenes postas; marchando respectivamente á una velocidad de 4 $\frac{1}{2}$, 7 y 9 leguas por hora. Los trenes de SS. MM. invierten de 42 á 45 minutos, ó sea á razon de 12 á 44 leguas por hora.

DESCRIPCION DE SU LINEA. A corta distancia de donde estuvo la Puerta de Atocha, y un poco sobre la izquierda se halla la *estacion principal de Madrid*, en la que ademas de un cómodo y elegante *embarcadero*, hay otros vastos edificios, como cocheras de carruages y locomotoras, fraguas, talleres, almacenes, y en fin, todo cuanto requieren esta clase de establecimientos para la mayor exactitud y comodidad del servicio público.

Luego que el viajero, provisto de su correspondiente billete, ha salido al *anden* desde las salas de descanso ó espera y ocupado su asiento en el carruage respectivo, emprende la marcha saliendo del *embarcadero* en linea recta desde la estacion de Madrid, y pasando sobre un pequeño puente llega al cerro de la Plata, en cuya cumbre se ve una casilla de guarda-vigilante del

camino, y desde donde ya éste empieza á recorrer diferentes curvas en todas direcciones. En seguida se pasa un sólido y hermoso puente-viaducto de fábrica y piedra berroqueña sobre el arroyo llamado Abroñigal, y este es el punto donde se halla el terraplen mas elevado de todo el camino. A poca distancia se llega al ponton de las Yeserías, bajo el cual pasa un camino vecinal. Encuéntrase luego en lo alto de un desmante de yeso una casilla suiza, de guarda, y despues se pasa el canal, cerca de la tercera esclusa, sobre un lindo puente oblicuo de tramos construidos segun el sistema americano. A este mismo género pertenece el que se halla poco mas allá sobre el rio Manzanares, cuyo puente de cuatro tramos es uno de los de primer orden en este camino. Se atraviesa despues la huerta de la Capona por un doble alcantarillon, y dejando á la derecha la casilla de la Parra, se pasa un puentecillo de ladrillo y piedra, y de nivel el camino de Villaverde á Perales junto al cual está la casilla de Perales. En seguida, y dejando tambien á la derecha la casilla del crucero de Villaverde se atraviesa la carretera general de Andalucía, cerrada con barreras de madera que impiden el servicio de la carretera durante el tránsito de los convoyes y vice-versa. Déjase á un lado el cerro de los Angeles, y se pasa por un puente superior para la comunicacion vecinal. Ya en el término de Getafe se atraviesan con pasos de nivel la vereda de Martin-Gato, el camino del Molino, el de Perales y el de la Torre, el de las Mezclitas, la Cañada Real y el camino de Melgarejos. Inmediata al de la Torre está la estacion de Getafe, que dista de esta villa algo mas de un cuarto de legua: así esta como las demas estaciones intermedias que despues hallaremos, son de una misma construccion, si bien algun tanto variadas en su exterior; pero todas constan de una habitacion y despacho para el gefe, otra para el factor, un almacén y un pórtico ó salon de descanso para los viajeros. En la fachada se ve un reloj y el nombre de la estacion. Encuéntrase luego un puente inferior llamado del Juncal, que da paso al camino de la Ventosa, vecinal entre Getafe y Pinto, se atraviesa el hermoso puente de ladrillo y silleria, de un solo ojo, sobre el arroyo Cuniebles, y cruzando con pasos de nivel la vereda de Valdemosos, el camino viejo de Getafe, la vereda del Rey y otras que salen de Pinto, se llega á esta villa donde hay otra estacion intermedia, igual casi á la de Getafe, con la diferencia de que en esta hay una máquina fija de vapor como la de Madrid, y con el mismo objeto de surtir de agua á las locomotoras. Tiene ademas una via para el servicio de estas con una plataforma giratoria, etc., etc.

Pasada la estacion de Pinto se atraviesa con paso de nivel un camino vecinal de este pueblo, despues los de Torrejon y Toledo, y luego vuelve á cortarse oblicuamente la carretera general de Andalucía, del mismo modo que la primera vez, dejándose asimismo

á un lado la casilla del segundo crucero. Pasada la carretera general atraviesa el camino un ponton de fábrica, y poco mas allá salva el vecinal de Cozquez por un puente superior, descubriéndose ya á corto trecho la estacion de Valdemoro, de la cual dista el pueblo de este nombre, que se ve á la derecha del camino, un cuarto de legua. Acto continuó se halla el hermoso y esbelto viaducto de los Prados de Valdemoro, y á éste se sigue un puentecillo de fábrica que da paso á un camino vecinal y real cañada. Despues de los Prados se cruza con paso de nivel un camino que conduce á Cienpozuelos, y atravesando la cortada meseta de Espartinas se va á salir á la fértil vega de Jarama; en este trozo hay varias alcantarillas, algunas de ellas de grandes dimensiones. Poco antes de Cienpozuelos se deja á la derecha una casilla de guardas, y al pie de la colina en que está situado el pueblo sobre la derecha, se corta con paso de nivel un camino vecinal, encontrándose al otro lado la *estacion de Cienpozuelos*, cuyo edificio varia de los demas en que la sala de descanso está cerrada completamente y la precede un pórtico sostenido por columnas de hierro. Contiguo á la estacion, el camino atraviesa el arroyo de San Cosme por un puente oblicuo, cuya especial construccion ofrece un bellissimo conjunto.

Desde este sitio entra el ferro-carril en la vega del Jarama, por donde sigue en línea recta atravesando en el espacio de algo mas de una legua el puente inferior de la Peñuela, de un arco, el de tres, llamado de la Vereda de las Cárceles, el superior del Gasco, igual al de Gazquez, y despues de cortar varias sendas y caminos, pasa por la tercera vez la carretera general de Andalucia al pie de la Cuesta de la Reina, junto á cuyo crucero hay una bonita casilla de guarda. Pásase en seguida el magnífico puente de tres grandes tramos sobre el Jarama, y á corto trecho del mismo y sobre su antiguo álveo hay un viaducto de cinco tramos construido por el sistema americano. Despues de este y dejando á la izquierda la casilla llamada de la Mesa de Cebo se entra ya en las frondosas alamedas del real sitio de Aranjuez.

Ya en este amenisimo terreno se atraviesa sobre un puente de tres arcos la grande acequia de riego llamada Piso Fijo, y despues de pasar otros dos puentecillos insignificantes, se llega al rio Tajo, el cual se cruza sobre un hermoso puente de seis tramos, que presenta una vista elegante y pintoresca por ser de construccion especial. Pasando este rio, apenas se vuelve un poco sobre la izquierda, se divisa ya la *estacion principal de Aranjuez*, situada en frente del Real Palacio, y que como la de Madrid, aunque algo mas en pequeño, tiene todos los edificios necesarios, asi para el uso de los viajeros como para todo el servicio del ferro-carril.

Esta línea debe prolongarse hasta Almansa, y se está traba-

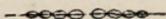
jando con mucha actividad en la seccion de Tembleque. que es posible se inaugure para principios del año próximo de 1853.

DE VALENCIA AL GRAO.

— —

Esta línea puede decirse que es un paseo desde la ciudad al puerto, y seguramente no tendria la menor importancia si no hubiese de prolongarse hasta Játiva y luego á Almansa, cuyas obras marchan con suma rapidez. Esta circunstancia esplica la grandiosidad de las estaciones de Valencia y el Grao y el número de coches que es ochenta cuando ahora bastaria la mitad para el servicio. Tiene dos máquinas, y los carruages son de lo mas lindo y lujoso de su género. Cuando sé halle en explotacion toda la via hasta Játiva la describiremos en los términos que hemos hecho con las anteriores.

APENDICE.



APPENDICE.

LINEAS ESTRANGERAS.

PORTUGAL.

DE MADRID A LISBOA.

POR BADAJOZ: 95 $\frac{1}{2}$ LEGUAS.

	L.	G.
DE MADRID á ELVAS.	65	$\frac{1}{4}$
ELVA á la VENTA DEL HERRADOR.	2	
VENTA DEL HERRADOR á la DEL NEGRO.	2	
VENTA DEL NEGRO á la DE LA RAPOSA.	1	
VENTA DE LA RAPOSA á VENTA DORADA.	1	
VENTA DORADA á ESTREMOZ.	1	
ESTREMOZ al RIO TERA.	2	
TERA á VENTA DEL DUQUE.	1	
VENTA DEL DUQUE á la DE MENDO.	2	
VENTA DE MENDO al RIO ODIVOR.	»	$\frac{1}{2}$
ODIVOR á ARRAYOS.	»	$\frac{1}{4}$
ARRAYOS á MONTEMOR.	3	
MONTEMOR á SILVEIRAS VENDAS.	2	
SILVEIRAS VENDAS á VENDAS NOVAS.	2	
VENDAS NOVAS á LOS PREGONES.	3	
LOS PREGONES á RILVAS.	2	
RILVAS á ALDEA GALLEGA.	3	
ALDEA GALLEGA á LISBOA.	3	

Esta carrera es igual á las dos reunidas núms. 115 y 117, de Madrid á Badajoz y de Badajoz á Elvas, págs. 346 y 355. Se sale

de Badajoz por la puerta llamada de las Palmas, se pasa el Guadiana por un buen puente, y á poco trecho se encuentra la ribera llamada de *Caya*, que como ya dijimos es la linea divisoria entre España y Portugal. Desde este punto el pais toma un aspecto árido y el terreno está mal cultivado y poco poblado. Al cabo de dos horas de camino se llega á

ELVAS, poblacion situada en una colina á la márgen derecha del Guadiana, protegida por buenas murallas y por los dos fuertes de Santa Lucía y la Lippe, nombre que toma de un principe alemán al servicio de Portugal, que fué quien lo construyó; la situacion de este fuerte es en extremo ventajosa, lo cual le hace pasar por inespugnable. En su recinto hay un algibe que recibe las aguas por medio de un magnifico acueducto, obra de los romanos. Las calles de Elvas son bastante rectas y las casas de agradable aspecto. Tiene una catedral, varias iglesias, un hospital, un teatro, un arsenal y buenos cuarteles. Debe verse la catedral, de estilo gótico, la fundicion de cañones, el acueducto y los dos fuertes que hemos mencionado. La poblacion es de 12,000 habitantes.

CAMPO-MAYOR, ciudad á 3 leguas N. E. de Elvas, plaza fuerte, situada sobre la derecha del *Caya*. Tiene una buena iglesia parroquial, y sus fortificaciones, del genero moderno, merecen llamar la atencion. Cuenta 4,500 habitantes, cuya industria consiste en paños ordinarios y alfarería. Siguiendo el camino á la salida de Elvas se ven á uno y otro lado campiñas casi desiertas y bastante mal cultivadas, sin que en ocho horas de marcha se encuentren mas que cuatro ventas que no pueden citarse como buenas, pero que sirven de consuelo en tanta soledad. Asi se llega á

ESTREMOZ, ciudad tambien fortificada y puede llamarse moderna, pues solo cuenta dos siglos. Está dividida en dos partes, la ciudad alta y baja; la primera, vista de lejos, se parece á una gran ciudadela edificada sobre la plataforma de un monte, y la segunda se halla en una fértil llanura. Está muy bien edificada, y muchas casas se hallan decoradas con columnas de un mármol hermoso que se halla en los alrededores. Hay tres iglesias, un hospital, una casa de beneficencia y un vasto arsenal. Su poblacion es de 7,000 habitantes, y su industria, como la de Campo-Mayor, consiste en alfarería, cuyos productos son muy estimados en todo el reino por sus formas y lo acabado del trabajo.

A seis leguas S. O. de Estremoz, se encuentra en un hermoso valle, fértil en trigo y viñedo, el pueblo de *Evaramonte*, situado sobre una colina bastante escarpada, y cuatro leguas mas allá, en medio de una campiña cubierta de olivos, naranjos, higueras, viñas y trigos se vé alzarse la antigua

EVORA (*Eborá*), cabeza de distrito de la provincia de *Alentejo*. Esta ciudad es de antigua fundacion, se halla rodeada de mura-

llas en ruinas, y defendida por dos castillos que no presentan mejor aspecto que aquellas; sus calles son estrechas y tortuosas, sus casas mal construidas. Es residencia de un arzobispo, tiene una catedral, cuatro parroquias, varios hospitales, un seminario, un colegio y hermosos cuarteles. Su poblacion es de 12,000 habitantes y consiste su industria en la fabricacion de telas ordinarias de lana, alfarería, etc. Son dignos de visitarse algunos de sus monumentos, como la catedral, que es un edificio del estilo gótico, y el acueducto de una legua de largo, construido por Sertorius y reparado en el siglo XVI por Juan III de Portugal.

El camino que sigue el viagero, saliendo de Evora, continúa siendo bueno, presentando á ambos lados fértiles y risueñas colinas. Se atraviesa el *Fera* y se llega á la *Venta del Duque*; el pais va ofreciendo un aspecto mas montuoso, y despues de dos horas de marcha se encuentra la *Venta Mendo Marqués*, y atraviesa el hermoso rio sobre un puente de bastante gusto. Media hora despues se pasa tambien sobre un buen puente de piedra el rio *Odivor* que riega un lindo valle, y á pocos pasos se halla

ARRAYOTOS, aldea situada sobre una vasta laguna al pie de una montaña cuya cumbre ocupa una ciudadela. La poblacion de esta aldea es de 2,000 habitantes que se ocupan en la fabricacion de papeles pintados. Andanse tres horas de camino por una espaciosa y fértil llanura y se llega á

MONTEMOR ó Novo, pueblo situado al pie de una risueña colina bañada por el *Caña*, hermoso rio cuyas orillas están siempre verdes. Pasando éste sobre un puente de piedra se camina durante cuatro horas sin encontrar mas que los dos insignificantes pueblecillos de *Silveiras* y *Vendasnovas*, y al cabo de otras tres se llega á las posadas de *Pegoas* ó *Pregonas*, donde al fin se halla ya algo que comer servido regularmente. Aqui entra la *Estremadura portuguesa*, y despues de dos horas se llega á

ALDEA GALLEGA, pequeña villa situada sobre el *Tajo*, en donde se deja el carruaje y entrando en un barco se continúa por aquel rio unas dos horas, al cabo de las cuales desembarca el viagero en

LISBOA.

Capital del reino de Portugal y cabeza de distrito de la provincia de la Estremadura portuguesa.

Nada mas hermoso que el panorama que se ofrece á la vista del viagero al acercarse á esta célebre ciudad, desde que entra en la vasta rada, que tiene tres leguas de ancho en aquel sitio: el continuo movimiento de los buques de todos portes que entran y sa-



len, y el imponente aspecto de los que están al ancla imprime en el alma una emociou difícil de describir, aumentándose mas y mas al contemplar de cerca la escena magestuosa que se presenta á la vista.

ESTADISTICA. Lisboa está situada en la márgen derecha del Tajo, en cuyo sitio forma una *concha* de tres legnas de ancho por otras tantas de largo, y de tal profundidad que pueden fondear cómodamente embarcaciones de alto bordo; esta concha, que constituye una de las mas hermosas radas del mundo, sirve de puerto á esta gran ciudad, residencia de los reyes y del gobierno. Se cuentan en esta metrópoli trece plazas, cuarenta iglesias, un museo, un jardín botánico, un observatorio, un gabinete de física, otro de química, muchos colegios, una fábrica real de sederías, una imprenta real, un arsenal de marina y otro para el ejército de tierra, varios teatros y muchos hospitales, hospicios y casas de beneficencia.

Hay pocas ciudades cuya situacion sea tan feliz como la que los romanos escogieron para edificar esta ciudad, cuya fundacion se les atribuye; ya era floreciente bajo la dominacion de los moros, cuando Alfonso se la arrebató en 1147; su poblacion ascendia á 300,000 almas antes del temblor de tierra de 1755, cuyas desastrosas huellas se encuentran aun: el 1.º de noviembre á las 9 de la mañana se sintió el primer sacudimiento de esta horrosa catástrofe que costó la vida á 30,000 personas, y sepultó valores inmensos cuya pérdida fué valuada despues de la manera siguiente: La de las casas particulares en 700.000,000 de libras; la de los muebles en 12.000,000; la de los vasos sagrados, estatuas, etc., en 32.000,000. La pérdida de los extranjeros tanto en dinero como en mercancías dicen que pasó de 240.000,000.

Merced á los cuidados de un ministro activo é inteligente, el marqués de Pombal, Lisboa ha vuelto á ser mas bella y mas rica que nunca.

La nueva ciudad, edificada sobre los restos de una parte de la antigua, es soberbia; sus calles son rectas, uniformes, con anchas aceras y bien empedradas. Las casas presentan buen aspecto y tienen de tres á cinco pisos; en la ciudad vieja, por el contrario, las calles son escarpadas, estrechas, tortuosas y mal empedradas.

Lisboa se divide administrativamente en tres distritos; *Alfamor*, *Barrio Alto* y *Melo*; ademas existen los tres barrios de *Junqueira*, de *Alcántara* y de *Campo-Grande*, sin contar á Belen de quien depende.

CURIOSIDADES. Entre las numerosas plazas que adornan á Lisboa, debemos citar en primera linea la *Plaza del Comercio* (*Plaza do Comercio*), ó Plaza del Palacio, que presenta un cuadro cuya superficie es de 112,008 metros; está bañada al Mediodia por las aguas del Tajo, y sus otros tres lados están formados por

los magníficos edificios de la Bolsa, la Aduana, la Casa de Indias, la Intendencia de la Marina, la Biblioteca Real y el Ayuntamiento.

En medio de esta soberbia plaza, se eleva la estatua ecuestre en bronce de José I, que tiene 32 palmos de altura.

Desde este plaza se va por tres hermosas calles tiradas á cordel á la preciosa plaza del *Rocio*; la calle del centro, llamada calle *Augusta* (*rua Augusta*), está llena de magníficas tiendas de toda clase de géneros. La plaza donde termina esta calle no es tan grande como la del Comercio; el hermoso teatro de doña María II forma un lado de ella, y los otros tres están llenos de tiendas. Pero no saldremos de estas dos plazas sin visitar los edificios que las adornan.

La Bolsa es un hermoso monumento, elevado, como todos los que se encuentran en esta plaza, sobre pórticos elegantes. La Aduana es vasta y á propósito para su destino. La Casa de Indias es igualmente un noble edificio donde se encuentran hermosas y espaciosas salas. Cerca de allí se halla la Intendencia de la Marina, notable por un magnífico salon, despues la Biblioteca Real con 80,000 volúmenes: allí se ve la estatua de la reina María y la del difunto rey, y el único ejemplar que existe todavía del primer libro impreso en Portugal: *Estoria du muy hombre Vespasiano, emperador de Roma, imprimado anno 1496*. Las demas bibliotecas son: la del convento de San Vicente de Fora, la de la Academia real de Ciencias, y la que ocupa el antiguo convento de San Francisco. En la plaza del *Rocio*, hemos visto ya el gran teatro de doña María; de aquí partimos á una eminencia hácia la puerta E. de la ciudad, donde hallamos la catedral, vasta iglesia que trae su origen del tiempo de los godos, y que fué restaurada despues del temblor de tierra ya mencionado; en vano busca aquí el viagero las elegantes y atrevidas formas que admiró con tanta frecuencia en las iglesias de España, pero son notables las decoraciones interiores, la riqueza de los ornamentos y de los vasos sagrados.

Dejando la catedral, entramos seguidamente en la iglesia de San Antao (*San Antonio*), notable por la belleza, la gracia de su arquitectura y la riqueza de su ornamentación. No lejos de allí está la iglesia de San Roque, que no le cede á la precedente en belleza arquitectónica; pero lo que la distingue entre las demas, es su hermosa capilla en mosaico, dedicada á San Juan Bautista, que el rey Juan V mandó construir en Roma y ponerla despues en el corazon de esta iglesia; nada es tan magnífico como esta capilla, toda de mármol dorado é incrustada de pórfido, de granito oriental, de ágata, de lápislázuli, etc.

La iglesia y el convento de los carmelitas merecen tambien la atención del viagero; es el mas vasto y el mas suntuoso monumento que se ha edificado en Lisboa desde el temblor de tierra.

Fundado por la reina doña María I, se dice que ha costado cerca de 120.000,000 de reales. La iglesia está bajo la advocacion del Sagrado Corazon de Jesus (*Coração de Jesus*); está adornada de columnas de mármoles variados y de hermosos cuadros de Pompeyo Battoni. La magnífica iglesia del convento de Belen, edificada por el rey Manuel, en el mismo parage donde se embarcó Vasco de Gama, es todavía uno de los mas bellos monumentos de la capital.

Los demas edificios religiosos que merecen aun la atencion del viajero, son los conventos de *Graça*, de los *Loios*, de *Estrella*, de *Paulistas*, de *San Bento*, vasto edificio donde se han conservado los archivos de la monarquia y donde existen hoy las dos cámaras de los Pares y de los Diputados. La iglesia es un buen edificio, aunque carece de nave. La biblioteca es numerosa y escogida. En el convento *das Necessidades*, cuya iglesia ofrece un tanto de belleza, se encuentra tambien una hermosa biblioteca, un observatorio y un gabinete de física; cerca de allí se encuentra el vasto y hermoso palacio tambien llamado *das Necessidades*, residencia de la familia real. Está muy bien situado, y sus espaciosos y pintorescos jardines ocupan una elevacion desde donde se domina el Tajo, hasta que se pierde en el mar.

Entre las instituciones científicas, visitaremos primeramente la Academia real de Marina, con un buen observatorio, la escuela real de construccion y arquitectura naval, la academia real de fortificacion, de artilleria y de dibujo, la de escultura, el colegio real militar, la escuela real de química y comercio, el colegio de los nobles, el instituto de música, las escuelas reales de *San Vicente de Fora*, donde se enseñan las lenguas antiguas, y el francés, la física, la química y la filosofía, la escuela real de dibujo y arquitectura, la academia de ciencias, el gabinete de historia natural, donde se ve una pieza única y un trozo de cobre macizo del peso de 2,616 libras, encontrado en el Brasil, y el jardin botánico, rico en plantas raras.

Las mejores calles de Lisboa son las de el Oro (do Ouro,) de la Plata (da Prata) y la calle *Augusta*.

Réstanos indicar al viajero uno de los mas bellos trozos de arquitectura moderna que existen, y que no desmerece en nada á lo que la antigüedad tiene de mas grande y mas perfecto. Nos referimos al acueducto *das Aguas livres*, que suministra el agua á toda la ciudad. Este noble monumento construido en 1743, tiene 18,800 metros, ó sean unas 4 leguas de longitud: el arca central tiene 230 pies de elevacion, las demas en número de 35 van en disminucion.

PASEOS. El jardin público ó el *Passeio público* y los pintorescos jardines de *Sao Pedro d' Alcántara* presentan un magnífico punto de vista. Las cercanias contienen numerosas y bellas casas de campo.

CERCANIAS.

BELÉN. En los jardines de Belén se encuentran dos estatuas procedentes de Roma, comparables con todo lo que se vé de mas bello en Italia. El jardín de Nuestra Señora del Buen Socorro, situado cerca de Belén, tiene verjas artísticamente fabricadas.

MAFRA, es un establecimiento magnífico que contiene un palacio, una iglesia y un monasterio.

CINTRA. Pueblo situado á cuatro leguas de Lisboa, al que se llega por un buen camino. El soberano tiene allí un palacio bastante grande situado á la entrada del hermoso valle de Colares. Sobre la cresta de la montaña granítica que domina esta deliciosa residencia habia en otro tiempo un convento llamado *convento da Pena*. El rey actual don Fernando ha edificado allí un palacio de gusto oriental; la Alhambra de Granada y el Alcázar de Sevilla, palidecen al lado de las maravillas de escultura que decoran esta encantadora morada. La ciudad de Cintra, donde se encuentran excelentes fondas, está muy bien edificada.

En el centro de la montaña aparece la curiosísima cartuja llamada el *convento de Lieja*, que presenta un hermoso panorama.

Clima de Lisboa. El clima de Lisboa es muy benigno en invierno, en la primavera y en otoño, pero muy cálido en el estío. Sin embargo, á eso de las 6 ó las 7 de la tarde, la brisa del mar templá los ardores del día, y las noches son generalmente muy frescas.

La ciudad de Lisboa ha perdido mucho de su importancia comercial desde la separación del Brasil: antes de la partida de la corte en 1807, pocas ciudades de Europa eran tan ricas y tan comerciantes; mas de mil naves se encontraban siempre ancladas en su magestuoso Tajo. Hoy no llegan á ciento.

Comercio. El comercio de Lisboa es considerable; abraza no solamente todo el Portugal sino también las colonias extranjeras.

Lisboa recibe tejidos de algodón, de lana, relojes, quincallería, artículos de modas y novedades, cobre, plomo y aceite. Esporta vinos, frutas secas, naranjas, sedas, aceites, sal y productos de las colonias de la India.

Industria. La industria no está en progreso en esta capital; al contrario, parece retrogradar, ó al menos permanecer estacionaria en medio del movimiento de las demás naciones; sin em-

bargo se encuentran todavía fábricas de tejidos de seda, de lana, de telas pintadas ó estampadas, de algodón, fábricas de loza, de sombreros, de latón, de galones de oro, plata y seda, de armas blancas y de fuego, de jabones y de otros objetos de consumo.

Poblacion, 290,000 habitantes.

FRANCIA.

DE MADRID A PARIS (1).

POR BAYONA, BURDEOS Y ORLEANS: 230 LEGUAS.

	m. k.
DE MADRID á BAYONA (BAYONNE) 92 $\frac{1}{4}$ leguas.	
BAYONNE á LES CANTONS.	1,9
LES CANTONS á SAINT-GEOURS.	1,3
SAINT-GEOURS á SAINT-PAUL-LEZ-DAX.	1,6
SAINT-PAUL-LEZ-DAX á PONTOUX.	1,2
PONTOUX á TARTAS.	1,1
TARTAS á CAMPAGNE.	1,4
CAMPAGNE á MONT-DE-MARSAN.	1,3
MONT-DE-MARSAN á CALOY.	1,0
CALOY á ROQUEFORT.	1,2
ROQUEFORT AUX TRAVERSES.	1,5
LES TRAVERSES á CAPTIEUX.	1,5
CAPTIEUX á BAZAS.	1,7
BAZAS á LANGON.	1,5
LANGON á CERONS.	1,2
CERONS á CASTRES.	1,1
CASTRES á BOUSCAUT.	1,3
BOUSCAUT á BORDEAUX.	1,1
BORDEAUX á CARBON-BLAN.	1,1
CARBON-BLAN á CUBZAC.	0,6
CUBZAC á CAVIGNAC.	1,7
CAVIGNAC á CHIERSAC.	1,3

(1) Hasta Bayona van marcadas las distancias por leguas, pero desde Bayona en adelante se señalan por *miriámetros* y *kilómetros*, que es la medida francesa. El miriámetro equivale á 33,889 pies castellanos, 2 pulgadas y 7 líneas, ó lo que es lo mismo, á una legua y tres cuartos algo mas de las de veinte al grado. El kilómetro es la décima parte del miriámetro.