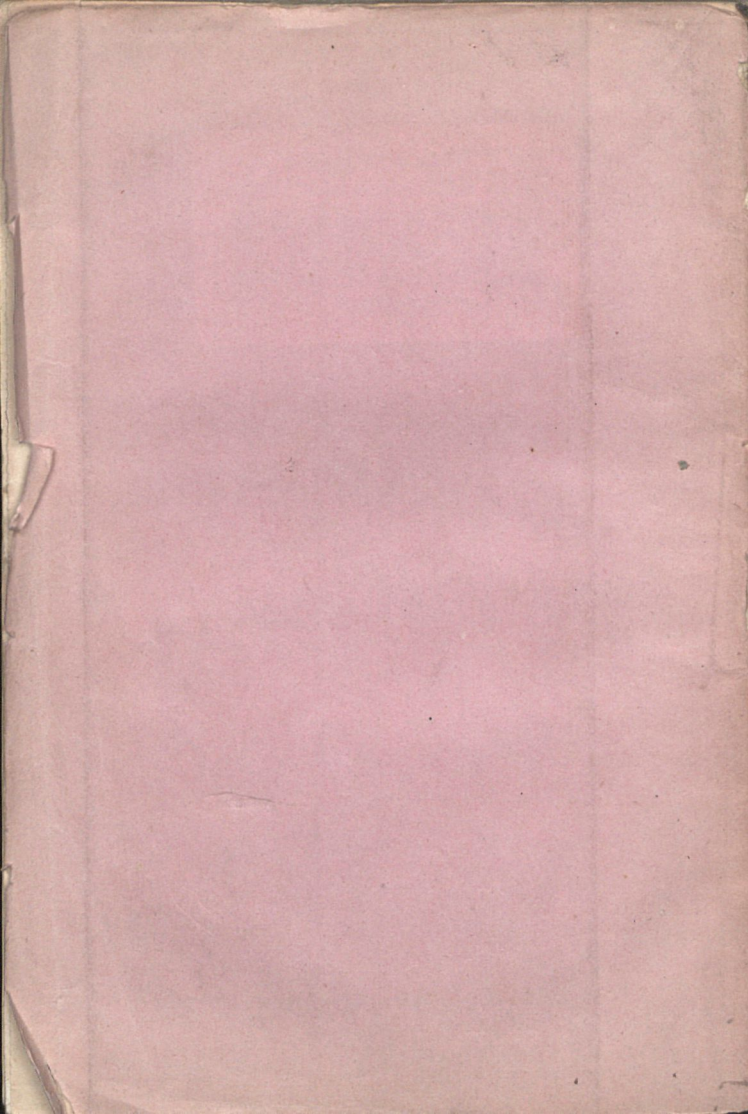


A-Caj.194/8



MIGUEL MIRANDA

LOPE DE VEGA, 19

28014 - MADRID

TELF. 914 294 576

A-109 1941/8

12
137929

ITINERARIO

DE

MADRID Á BAYONA

Y SUS TRES RAMALES

Á ZARAUZ,

POR F. M.



MADRID, 1865.

IMPRENTA DE J. A. ORTIGOSA,
Corredera de San Pablo, 22.

ITINERARIO

MADRID A BAYONA

Este *Itinerario* fué redactado para uso de
SS. MM. en sus respectivos viajes de Agosto de
1864 y 1865.



MADRID 1865

IMPRIMTA DE J. A. ORTIZ
Calle de San Felipe, 21

ADVERTENCIAS GENERALES.

Division del tiempo. La velocidad, aprobada por la superioridad, es mayor ó menor, segun la clase de los trenes. En lo general, los trenes mistos y correos andan en esta línea 1 kil. en 2 minutos, y el directo en 1 $\frac{1}{2}$. La mayor velocidad relativa es de 1 $\frac{1}{2}$ minuto por kil.

La detencion en las estaciones pequeñas es de uno y dos minutos; en las demás varía.

Viajeros. Cinco minutos antes de la salida de los trenes se cierra en todas las estaciones el despacho de billetes. Los billetes sirven para el tren, dia y punto en ellos marcados. Los que lleven armas cargadas tienen que descargarlas antes.

Deben manifestarse los billetes á cualquier delegado de la Empresa que los pida. Los niños que tengan menos de tres años se trasportan *gratis*; los de 3 á 6 pagan *medio asiento* y lo pueden ocupar entero.

Los compartimientos reservados de 1.^a clase se piden al jefe de estacion una hora antes de la salida del tren, pagado ya el valor de los asientos que contiene.

Los militares ó marinos en partida ó cuerpo, pagan por sí y sus equipajes la 4.^a parte; si van de servicio ó licenciados, presentando su pasaporte ó pase que lo justifique, pagan la mitad. Los oficiales é individuos de tropa de la Guardia civil *de uniforme* son conducidos *gratis*.

El viajero que no presente el billete en la estacion de llegada paga doble precio, valuándole desde el sitio en que haya tenido lugar la última comprobacion de billetes, si no justifica el punto de su entrada en el tren. El que usa *asiento superior* paga dos veces la diferencia, á no ser que lo pida al jefe de estacion ó conductor de tren, ó que por falta de carruajes se le hubiese colocado en

él: si por esta última causa se le ha colocado en clase inferior á la del billete, la empresa devolverá la diferencia al terminar su viaje.

Si se desea pasar *mas allá* del punto indicado en el billete, se avisa al jefe de tren antes de salir de la estacion, y si no se paga doble.

Los empleados hacen salir fuera del carruaje al que falte al *decoro*.

Las empresas reservan siempre un compartimiento de 1^a clase en los trenes de viajeros para las señoras que, viajando solas, lo soliciten.

Equipajes. El recibo de los equipajes se cierra en las estaciones principales 15 minutos antes de la salida del tren respectivo, y en las intermedias cinco minutos antes. Cada billete da derecho á que se admitan gratis 30 kilógramos, ó sean 2 1/2 arrobas de peso, y á los medios asientos de los niños 15 kilógramos: para lo que es indispensable la presentacion del billete. Toda fraccion de 10 kilógramos equivale para el pago á una entera. El exceso de equipaje, desde uno á 50 kilógramos, paga por cada 10 de estos, 5 céntimos por kilómetro. Si pasa de 50, paga por cada 10, 3 céntimos kilómetro.

El equipaje presentado *despues del tiempo fijado para recibirle*, paga el precio de los encargos, y va por el tren inmediato. No se recibe mas que 3 rs. en calderilla.

La Compañía no responde mas que de los equipajes facturados.

Los perros llevarán bozal, se colocarán en la perreras, y se paga de 8 á 9 céntimos por kilómetro.

Despacho central. En Madrid, Puerta del Sol, núm. 9, en donde se espenden billetes y se facturan equipajes, lo mismo que en el despacho de la estacion, pero hay que llevarlos con anticipacion: tiene además organizado un servicio de ÓMNI-BUS á la estacion y vice-versa á la llegada y salida de todos los trenes á 2 rs. asiento hasta las 12 de la noche, y 4 de 12 á 6 de la m.

DE MADRID A VALLADOLID.

Se parte de la estación situada fuera de la Puerta de San Vicente, en la margen izquierda del Manzanares, al pié de la vertiente occidental de la Montaña del Príncipe Pio, cuya cima corona un moderno y hermoso cuartel.

El terreno que la vía férrea recorre hasta el Escorial, es marcadamente ondulado en la vertiente al Manzanares, abierto y despejado mientras se marcha por la cumbre que divide las aguas de este rio y el Guadarrama; despues, bastante accidentado por consecuencia de la formación orográfica que se vé á la derecha, hasta que, cruzado el Guadarrama, se presenta abierto. Traspuesto el Manzanares y la colina de la vertiente opuesta, limita nuestras miradas por la derecha y frente la cordillera Carpetana, que forma los puertos de Navacerrada y Gua-

darrama, y á la izquierda se pierden en el horizonte. La vegetacion espontánea es pobre, y aun donde la fecunda la mano del hombre, se presenta monótona y triste.

Saliendo de la estacion, se atraviesa en seguida el camino de la Ronda, las dos reales posesiones de la Florida y Casa de Campo, separadas por el Manzanares y hoy enlazadas por un elevado terraplen con varios puentes, sobre el cual pasa el tren, en vistosa perspectiva, á la márgen y vertiente opuesta. Fuera ya de la posesion real, se vé y deja á la derecha, algo separada, la villa de Aravaca (121 vecinos), y se hace alto en el kil. 9 de la estacion de

POZUELO DE ALARCON, izquierda, á poco mas de 1 kil. de la villa, con 208 vecinos. Hay bastantes jardines, y algunas familias madrileñas, en la estacion de verano, suelen venir á pasar aquí los calores.

En marcha, se va viendo por la derecha, desde el tercer kilómetro, la real posesion del Pardo, con un dilatado monte, abundantísimo en caza y susceptible de serlo aun mas por sus peculiares condiciones. Pasa el tren un puente sobre el

que cruza la carretera general y alcanza, en el kil. 9, la estacion de

LAS ROZAS, izquierda, á corta distancia de su villa, de 160 vecinos, que por la elevacion del terreno no se vé desde aquí en su situacion, vertiente al Guadarrama, entre la separada carretera de Castilla y la Granja. A las inmediaciones de este pueblo llegaban, desde el *Estrecho del Gasco*, las obras del Canal de Guadarrama (1), principiadas en 1787 por los ingenieros Lemaur, luego paradas, despues abandonadas y posteriormente resucitadas varias veces sin éxito. En este estado, la direccion de Obras públicas mandó estudiar en 1856, un proyecto de *canal de riego*, por el cual se dirijan las aguas del Guadarrama á fertilizar los campos de los Carabancheles y demás de la derecha del Manzanares, á que puedan llegar, haciendo así posible por aquel lado la construccion de casas de campo

(1) Este canal, trazado y estudiado por el brigadier ingeniero Sr. Lemaur, derivado del Guadarrama, debia pasar por las vertientes del Manzanares y Jarama, atravesar luego la Mancha é ir á unirse á el Guadalquivir, en el reino de Córdoba, en el punto de Espelin, y por este rio al Océano.

con huertas y jardines para recreo de los habitantes de la corte.

Siguiendo por la cumbre que divide las aguas del Manzanares y Guadarrama, hasta que, pasada la carretera de la Granja, por Navacerrada, entra en la vertiente de este rio, se deja en el kil. 7.º el apartadero de Las Matas, sin estacion; y cruzada la carretera anterior, se pasa en medio de grandes cortaduras en durísima roca el túnel de Torrelodones, de 250 metros, practicado en el estrivo que desde el Puerto de Navacerrada baja hasta el rio Guadarrama á formar el estrecho indicado *del Gasco*. Se encuentra el apartadero de Torrelodones, tambien sin estacion, que toma el nombre de la villa, de 49 vecinos, situada en el alto, muy conocido por el infundado dicho vulgar de: *Torrelodones, cinco vecinos y siete ladrones*. Salvadas las cortaduras, se va viendo por la derecha á Alpedrete (66 vecinos), muy nombrado por sus canteras de piedra comun, á las cuales se dirige un proyecto de ferro-carril, y á Guadarrama, villa de 199 vecinos, situada al pié del famoso puerto que le dá nombre, hasta que, cruzado el rio, se para el tren en el kil. 20 y estacion de

VILLALBA, derecha, á mas de 1 kilómetro de la villa, de 104 vecinos, y poco antes de uno de la carretera general de Guadarrama. Las diligencias de la Granja y Segovia, combinadas con algunos trenes, toman y dejan aquí sus viajeros.

Marchando por la meseta, dedicada en su mayor parte á pastos, sobre la que se eleva la cordillera Carpetana, Jerecha, se atraviesa la carretera general de Castilla por Galapagar; y salvando algunos pequeños arroyos y cortaduras, el tren hace alto á los 13 kil. en la estacion de

EL ESCORIAL, derecha, (51 kil. de Madrid), situada entre los dos Escoriales, tocando por la izquierda al de Abajo, (67 vecinos), y á poco mas de 1 kil. del de Arriba (501 vecinos) en donde se alza el grandioso Monasterio y alcázar Real de San Lorenzo, mandado construir en 1565 por Felipe II, en cumplimiento del encargo hecho por su padre el emperador Carlos V de erigir un sepulcro á sus cenizas y á las de la emperatriz, que además sirviese de memoria de la Victoria de San Quintin, una de nuestras grandes glorias nacionales, obtenida el dia de su patron. Este edificio, considerado como una de las maravillas arquitectónicas, es visitado

continuamente por muchos viajeros, y lo sería aun mas si fuese otra la manera de enseñar joya de tanto valor. De él hay varias descripciones particulares, que nos eximen de este trabajo, lo mismo que en las capitales de provincia cruzadas por la via, por no desnaturalizar la índole y objeto de este librito.

Situado el Escorial en la vertiente oriental de la corpulenta muralla que la naturaleza ha levantado entre las dos Castillas, y Velayos al final de la vertiente opuesta, el terreno que se va á recorrer, entre ambas estaciones, es accidentisimo, y ha presentado las mayores dificultades, por su escabrosidad y disposicion particular, á la construccion de la via. Se salva por medio de repetidos puentes, terraplenes, desmontes de gran consideracion y 17 túneles, que van presentando una variada perspectiva, agradable unas veces y otras magestuosa.

En marcha, á la vista del famoso Monasterio hasta las primeras cortaduras, se atraviesa el rio Aulencia, que va á unirse al Guadarrama. Luego se vé por la derecha á Zarzalejo, y pasado el túnel de 245 metros del *Portachuelo de Robledo*, se distingue solo entonces á Robledo, iz-

quierda, parándose el tren á los 8 kil. en la estacion de

ROBLEDO DE CHAVELA, izquierda, distante mas de 1 kil. de la villa, de 505 vecinos, situada en un pequeño valle, cuyas aguas vierten por el rio Cofio al Alberche; testigo, en la última parte de su curso, de grandes acontecimientos en todas las edades.

Siguiendo la via, se atraviesan muchos túneles y muy costosas obras de fábrica, antes y despues de entrar en la provincia de Avila, que se verifica al pasar el magnífico y largo viaducto de 125 metros sobre el rio Molinos, llamado así por los muchos harineros que mueve, parándose á los 18 kil en la estacion de

NAVAS DEL MARQUÉS, derecha, cuya villa de 671 vecinos se halla á la derecha, bastante separada, y no se vé. Fué repoblada en 1275, sobre la anteriormente destruida, á la que algunos atribuyen gran antigüedad. Cabeza de marquesado desde el rey D. Carlos I, título que dió á D. Pedro de Avila, tercer conde de Risco. La leche de sus ganados, que envia á Madrid en unas cantaritas de barro, tiene gran aceptacion.

Después de dilatados pinares, se alcanza en el 3.º kil., la estación y villa de

NAVALPERAL DE PINARES, izquierda, villa de 125 vecinos, situada en un pequeño valle en las inmediaciones de dos arroyuelos.

Prosiguiendo el accidentado terreno, se encuentra, en el kil. 98, el apartadero y túnel de la Cañada; luego, en el 103, el de Navalgrande, con estación, situado antes del largo túnel de su nombre. Después del marco del kil. 109, siguiendo por un terreno conocido por *Las parameras de Avila*, despejado hasta el punto que se vá viendo á Avila por la derecha y en dirección del tren, y algunas veces por la izquierda, se alcanza á los 32 kil. de la estación anterior la de

AVILA, izquierda, con fonda y estación telegráfica, capital de provincia y del obispado de su nombre, con 1,408 vecinos, situada en una estrivación poco elevada de la cordillera, que ha roto el río Adaja, y su margen derecha, en donde marchan sus aguas á 1,100 metros de altitud sobre las del mar. Su clima es bastante frío. Se vé desde la estación la ciudad, rodeada de murallas bien conservadas, la torre de la catedral, que está reputada como alcázar:

en ella se hizo fuerte el obispo D. Sancho contra los bandos que intentaron apoderarse del rey menor D. Alonso XI. Militarmente considerada, la via férrea vino á aumentar considerablemente su importancia. Es patria de Santa Teresa de Jesus, y está sepultado en ella el célebre Tostado.

Marchando mas de 1 kil. á la vista de la ciudad y sus murallas, izquierda, se atraviesan desmontes peñascosos y grandes trincheras, antes de pararse en el kilómetro 14 y estacion de

MINGORRIA, izquierda, situada á la vista en la falda de un cerro y márgen derecha del Adaja, con 26 vs., sin nada notable.

Dejada la estacion, el tren corre por terreno menos accidentado cada vez hasta alcanzar, en el kil. 10, la estacion de

VELAYOS, izquierda, cerca del lugar, de 257 vecinos, situado en el punto mas elevado de la planicie en que la via va á entrar, y en donde puede decirse está la clave que cierra el anfiteatro formado por la sierra en su desaparicion y union de esta á los llanos.

El terreno que la via férrea va á recorrer hasta Valladolid, es todo de tierras de labor, á escepcion de algunos trozos de

pinar y pequeños páramos que dividen las aguas á los distintos rios que cruzan. En lo general es llano, despejado, abundante en cereales, especialmente trigo, y tiene algun viñedo. Su formacion geológica es *lacustre*.

Siguiendo, se hace alto en el kilómetro 7.º y estacion de

SANCHIDRIAN, derecha, unos 2 kil. de la villa, que se halla sobre la carretera general, por la que dista Madrid 103 kil.

En marcha por la elevada llanura de la region del Duero, en esta parte inclinada insensiblemente hácia este rio, se encuentra á los 9 kil. la aislada estacion de

ADANERO, derecha, á mas de 1 kil. de la villa, de 273 vecinos, que ya no se vé, situada sobre la carretera general de Galicia y separada como 1 kil. antes de la de Valladolid por Olmedo.

Siguiendo la llanura, accidentada tan solo por un añoso pinar, izquierda, del que corta parte la via, se salva la carretera general á la entrada de la estacion en el kil. 11

ARÉVALO, derecha, situada en la margen derecha del Adaja, como á 2 kil. de la villa, de 749 vecinos, que se halla en la margen izquierda del Adaja y derecha

del Arevalillo. Esta villa es de fundacion remota, y por su gran importancia en los siglos XIV y XV, dió lugar al dicho: *quien de Castilla Señor pretenda ser, á Olmedo y Arévalo primero de su parte ha de tener*. Hoy conserva pocos restos de aquella época, y su mayor importancia la debe á su renombrado mercado de granos, considerado con fundamento como el mas abundante de Castilla.

Dejada la estacion y algunas cortaduras, se pasa el elevado puente sobre el Adaja y el Arevalillo reunidos, en cuyo momento se vé á la izq., con mas claridad, el antiguo y derruido castillo que sirvió de prision á la reina doña Blanca el año de 1353, por órden de su esposo el rey don Pedro de Castilla, situado al Norte de la villa en la lengua de tierra que forman en su confluencia aquellos dos rios. Es de notar que los peces cogidos en el Adaja, antes de su reunion, no se corrompen. Ya en la márgen izquierda de este rio, el tren entra en la provincia de Valladolid, salva, cerca del pueblo de Ataquines, la divisoria bastante baja entre el Adaja y Zapardiel, y á los 16 kil. se llega á la estacion de

ATAQUINES, izquierda, situada á cortad

distancia de la villa, de 281 vecinos, que le da nombre. Su industria, además de las faenas del campo, es la monda del piñon y fabricacion del carbon de piña.

Salvada la divisoria, se baja al valle del Zapardiel, y se alcanza á los 9 kil. la estacion de

SAN VICENTE DEL PALACIO, villa de 118 vecinos, bastante á la izquierda.

Continuando, se sigue el valle en sus dos márgenes; y dejado el arruinado castillo de la Mota á la derecha y la poblacion de Medina á la izquierda, á los 10 kil. se llega á la estacion provisional de

MEDINA, derecha, á la vista de la ciudad. En el castillo de la Mota, que aun conserva bajo los restos de sus muros espaciosos subterráneos, fué acometida en 1504 de su última enfermedad la reina Isabel la Católica. Disputa la primacia en su mercado de granos á Arévalo y Rioseco. Tiene un magnífico hospital general, un gran cuartel comenzado hace tiempo y no concluido, y en la iglesia de Santiago reposan los restos del célebre marqués de la Ensenada.

De aquí parte el camino de hierro de Zamora, por el que dista 90 kil., se abandona la direccion de la carretera de Ga-

licia, por la que aun sigue el correo, y la del rio Zapardiel que, seco en verano, corre en las demás estaciones á dar sus aguas al Duero á los 85 kil. de su origen.

Dejando la via, la direccion de Rueda y Tordesillas, vuelve á la cuenca del Adaja, salva su divisoria, mayor que la anterior, por la depresion de Pozaldez y en la que encuentra á los 9 kil. á

POZALDEZ, izquierda, á corta distancia de la villa de 545 vecinos, que mientras no se verifique el arreglo de diócesis (segun el Concordato de 1851), un año es de la de Valladolid y otro de Avila.

Alcanzado el valle del Adaja, se llega á los 7 kil. á

MATAPOZUELOS, derecha, villa de 510 vecinos, con iglesia parroquial de buena construccion, de órden romano, en la que llaman la atencion el altar mayor, de órden jónico, el coro con buena sillería y la espaciosa sacristía.

Despues se llega á los 8 kil. á la de VALDESTILLAS, izquierda, y á la vista de la villa de 217 vecinos, situada en la misma márgen del Adaja, sobre el que tiene un puente de piedra, que fué cortado por los franceses despues de la batalla de los Arapiles.

En marcha, se pasa en seguida por un buen puente el rio Adaja, que acaba de recibir las aguas del Eresma en mucha mayor cantidad que las suyas. Este rio, que se forma en la Sierra de Guadarrama al pie de *Peña Lara* con el nombre de Balsain, lo cambia por el de Eresma al recibir por su derecha las aguas que caen de los deliciosos jardines de la Granja, Real sitio de los mas bellos, y admirable por sus incomparables fuentes; pasa por Segovia, en donde recoge por la izquierda las aguas sobrantes de las conducidas á la ciudad por su maravilloso acueducto, debido á la munificencia de Trajano; y engruesado despues con todas las que vierten al Norte del Guadarrama desde Segovia hasta Avila, viene á rendirlas al Adaja á los 129 kil. de su curso. Tomada agua la máquina en el puente, cruza un hermoso pinar llamado de Villanueva, se para en el kil. 7 y estacion de

VIANA DE CEGA, izquierda, y viéndose á la derecha el lugar de 67 vecinos de su nombre, situado en la misma márgen del Cega, rio que nace en la cordillera Carpetana.

Despues, salvado el puente sobre el Cega, la pequeña divisoria al Duero pobla-

da de arbolado, el tren pasa el Duero por un gran puente de hierro, que remplazó al primitivo de piedra, arrebatado por una gran avenida apenas abierto el camino á la explotacion; y traspuestos los grandes pinares de su margen derecha, en que entra la via, ya se contempla el panorama en que asienta la antigua capital de Castilla la Vieja, haciendo alto en el kil. 11 y estacion de

VALLADOLID, izquierda, con estacion telegráfica y fonda, y en donde los trenes de Madrid paran 10 y 20 minutos. Esta ciudad célebre por los muchos hechos históricos que han tenido lugar dentro de sus muros, fué córte antes que Madrid y la primera poblacion de España al principio del reinado de la casa de Austria. Hoy, aunque decaida de su antigua opulencia, cuenta 8,327 vecinos y es un gran centro de intereses comerciales muy importante por el progresivo desarrollo que las nuevas vias de comunicacion le están dando. Es pátria de muchas personas reales y varones eminentes en letras y armas; y en ella murió en mayo de 1506 el almirante **Cristóbal Colon**.

DE VALLADOLID A BURGOS.

VALLADOLID, situado en la cuenca del Pisuerga, y Búrgos en el valle del río Arlanzon, su tributario, son los dos valles que la vía férrea, en muy buenas condiciones, recorre en este trayecto, colocados uno á continuación del otro como si fuese el segundo la prolongación del primero. El terreno, en su mayor parte, es despejado, limitado á derecha é izquierda por las estribaciones que forman los valles, cortadas por fuertes y continuas barrancadas.

Fuera ya de la estación, se cruza por pequeños puentes los dos brazos del Esqueva, que baja de Peña-Cervera, (provincia de Búrgos), y, sin regar nada de su ancho y estéril valle, entra y limpia las calles de Valladolid, por bajo de las que va serpenteando. Después la vía cruza por la animada llanura que forma la

estensa vega del Pisuerga, la carretera general, el rio Pisuerga á 2,500 metros agua abajo del Cabezon, que ya se vé, derecha, y por su márgen izquierda se alcanza á los 13 kil. la estacion de

CABEZON, izquierda, á la vista de la villa, situada á la márgen izquierda del rio y como escalando la áspera estribacion que le domina al Norte. La tradicion supone que ha sido mas importante y grande que Valladolid.

A vista de las ásperas estribaciones que continúan limitando la izquierda del valle, cuyos bordes caen carcomidos algunas veces por las mismas aguas del rio, el tren cruza la carretera y alcanza en el kil. 6 la estacion de

AGUILAREJO, izquierda, cuya granja de 22 vecinos se vé á la derecha á alguna distancia.

Despues, tocando algunas veces al rio y á la carretera, izquierda, que con el canal estrechan la via, se entra en la provincia de Palencia, y á los 14 kil. se hace alto en la estacion de

DUEÑAS, izquierda, cuya villa de 940 vecinos se vé sentada en la fuerte estribacion de la ladera que limita el valle por esta parte, cubierto de frutales y vi-

ñedos. A su vista confluyen el Carrion con el Pisuerga, se verifica el paso del canal de Castilla, de la carretera de Búrgos y Santander y vía férrea del Norte y Noroeste, dándole suma importancia.

Dueñas recuerda con orgullo la entrevista que tuvo aquí Fernando el Católico con doña Isabel, antes de sus bodas en Valladolid, y el nacimiento de la infanta Isabel, hija de estós, luego reina de Portugal.

En seguida se cruza por un hermoso puente de piedra el rio Carrion, antes de su reunion al Pisuerga, derecha, en que suele tomar agua la máquina, y dejando á la derecha el ex-convento de San Isidro de Dueñas, en donde se separa por la izquierda la carretera de Santander á Búrgos, hasta allí una sola, se detiene el tren á los 6 kil. en la estacion de

VENTA DE BAÑOS, derecha, con estacion telegráfica y fonda, donde los trenes de Madrid paran 5 y 10 minutos. Aquí se separa por la izquierda la via férrea de Santander por Palencia; de la que arranca la línea de Galicia y Asturias, hoy en explotacion solo hasta Leon; por lo que los viajeros que siguen por cualquiera de estas dos líneas, cambian de tren. La villa es

de 97 vecinos, y se vé situada á menos de 1 kilómetro en la márgen derecha del Pisuerga, en donde se halla una fuente cuyas aguas combaten varias enfermedades, especialmente el mal de piedra; del que curaron al rey visigodo Recesvinto, viniendo de pacificar Navarra. Existe aun hoy la hermita que este rey, por agradecimiento, mandó levantar en 681 á San Juan Bautista, de quien era muy devoto, y en ella se conserva una piedra de mármol con una inscripcion latina en letras de oro sobre su fundacion.

Dejada la estacion y por la izquierda la vía que se dirige á Palencia (11 kil. izquierda), el tren sigue la cultivada planicie y cuenca del rio Pisuerga hasta el kilómetro 9 y estacion de

MAGAZ, derecha, situada casi sobre el rio, antes de la villa, de 156 vecinos, dominada al Noroeste por una fuerte estribacion divisoria entre el Carrion y Pisuerga; en cuya cima se hallan las ruinas de un castillo. Poblóla el rey D. Alonso III de Leon, año 905.

Despues se cruza, en el kil. 10, un puente sobre el rio Pisuerga, 2 kil. agua abajo de Torquemada y 2 kil. antes de su solitaria estacion de

TORQUEMADA, izquierdã, á menos de 1 kilómetro de la estacion, se ve la antiquísima villa de su nombre situada en la margen derecha con un magnífico puente. Aquí supo Fernando el Católico el arribo de los reyes sus hijos á España, que fué el 28 de abril de 1506; y aquí la reina doña Juana dió á luz la infanta Catalina el 14 de enero de 1507, despues reina de Portugal y esposa de D. Juan III.

Continuando la marcha por una espaciosa vega hasta Quintana del Puente, que ya corresponde al valle del Arlanzon, pues el del Pisuerga se inclina hácia el Norte desde el punto de donde se le une aquel que es 2 kil. agua arriba de Torquemada, se para en el kil. 11 y estacion de

QUINTANA, izquierdã, villa de 48 vecinos, que se ve á la izquierda en la orilla del rio Arlanzon.

Despues se va viendo á corta distancia el convento de las Monjas del Moral, y por la derecha la villa de Palanzuela, en otro tiempo murada, en la que se celebraron córtes en el reinado de D. Juan II. A la vista de la confluencia del Arlanza y Arlanzon, el tren salva este rio por un puente de piedra, y por su margen dere-

cha alcanza el kil. 10 y la estacion de VILLODRIGO, izquierda, que toma nombre de la villa, que se vé á la derecha en la misma márgen del Arlanzon, último pueblo por esta parte de la provincia de Palencia.

Siguiendo por la provincia de Búrgos y el valle que desde aquí hasta la capital contiene un gran número de pueblecitos diseminados á uno y otro lado de la via y la carretera, que sigue una misma direccion, el tren se para á los 12 kil. en la estacion de

VILLAQUIRÁN, bastante distante de la villa, de 58 vecinos, que está á la izquierda. Por la derecha se vé la antigua Pampliega en la ladera de un escarpado cerro, célebre por haberse retirado á su monasterio el rey Wamba, cuando se vió precisado á dejar el reino al astuto Eurico; viviendo en él 7 años y tres meses. Una pirámide de piedra sobre la que está colocada una cruz de hierro, perpetúa la memoria y señala el sitio donde estuvo este famoso Monasterio de Benedictinos.

Despues á los 11 kil. la estacion de ESTEPAR, izquierda, villa con 72 vecinos, en un llano y próximo á la confluencia del Hormaza con el Arlanzon.