



The book cover is dark, possibly black or dark brown leather, and is intricately decorated with gold-tooled patterns. The design features a repeating sequence of ornate, symmetrical scrollwork and floral motifs. At the top and bottom, there are large, diamond-shaped medallions filled with dense, swirling patterns. Between these are horizontal bands of smaller, repeating scrollwork. The central text is enclosed within a rectangular frame of small, repeating gold dots.

MELLADO
ESPAÑA
GEOGRAFICA.



La Catedral
700 €

A-2092

ESPAÑA GEOGRAFICA,

HISTORICA.

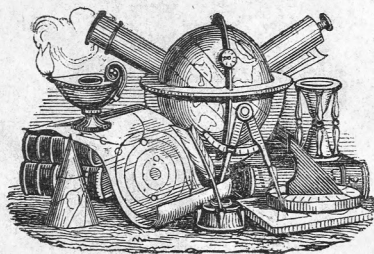
ESTADISTICA Y PINTORESCA.

DESCRIPCION

de los pueblos mas notables del reino é islas adyacentes; su situacion, historia, costumbres, industria, comercio, poblacion, productos, contribuciones, consumos, establecimientos públicos, monumentos, puertos, caminos, puentes, rios, canales, montañas etc.; con una introduccion que comprende la geografia, historia, estadística y administracion general del reino; un apéndice de nuestras posesiones de Ultramar, un índice por orden alfabético de todos los pueblos y el mapa general de España, por Lopez, rectificado segun la nueva division territorial.

POR

DON FRANCISCO DE PAULA MELLADO.



MADRID 1845.

MELLADO.—EDITOR.
Calle del Sordo, número 11.

GABINETE LITERARIO,
Calle del Principe, número 25.



Desde que apareció el prospecto de la *Biblioteca Popular Económica*, en febrero de 1844, tengo anunciado un Manual de Geografía de España, porque ya entonces hacía tiempo que trabajaba en reunir materiales y apuntes para la presente obra, cuya necesidad me parecía y todavía me parece urgente. No pensé nunca en darle tanta estension; pero la circunstancia de haber publicado el señor Caballero su *Manual geográfico-administrativo*, anticipándose á la realizacion de mi proyecto, me hizo variar de plan, trazándolo en mayor escala y alterando no solo las bases, sino hasta el título adoptado. El retraso natural que esta circunstancia ocasionó ha venido á ser un bien, porque realizadas muchas reformas que ni aun proyectadas estaban cuando yo empecé á escribir, he podido hacer uso de ellas aumentando así el interés de mi libro. No insisto sobre la utilidad de una publicacion de esta especie, porque ya dije lo bastante en el prospecto y porque es punto sobre el cual no puede haber divergencia de opiniones; por mucho que se haga en tan difícil materia, mucho mas queda por hacer para aproximarnos al grado de perfeccion á que han llegado otros paises, y al que debemos aspirar, si hemos de ocupar el rango que nos corresponde entre las naciones cultas.

Para formular mi pensamiento he tomado por base la actual division territorial, porque necesitaba tomar una, y esta me pareció la mas acertada, cualesquiera que sean sus defectos y las modificaciones que haya de sufrir con el tiempo; consiguiente á esta resolucion, he fijado como punto de partida la capital del reino, en cuya descripcion me he detenido algun tanto porque así lo requiere su importancia; despues he seguido la clasificacion de provincias por orden alfabético, luego la de los partidos judiciales de cada provincia, en el mismo orden, y por último la de los pueblos notables de cada partido respectivamente, con sujecion al plan general. Al hablar de cada provincia he creido que debia dar primeramente una noticia general de su situacion topográfica, historia, límites, estension, productos agricolas, artes, industria, número de habitantes, carácter, costumbres etc., procurando en esta descripcion ser tan sucinto cual requiere la indole de la obra; paso despues á describir por el mismo método la capital, luego los partidos, y por último los pueblos de alguna consideracion por su vecindario, sus monumentos, sus establecimientos públicos ó sus recuerdos históricos. Doi principio á la obra con una introduccion que abraza la topografía, historia, estadística y administracion general del reino, tal y conforme esta se halla hoy organizada, tomando en cuenta ya el último arreglo administrativo, la reforma de la Constitucion y el nuevo sistema tributario, y concluyo con un apéndice relativo á nuestras posesiones de Ultramar y los correspondientes índices de materias y de los pueblos descritos por orden alfabético. Como al hablar de cada partido se hace mérito nominalmente y por orden alfabético tambien, de los pueblos que de él dependen, resulta que en la obra están comprendidos todos los de España, habiendo reunido por este medio al interés de un *Manual* la importancia de un diccionario.

En cuanto á la exactitud de los datos de que me he servido para formar, principalmente la parte estadística, es toda aquella que puede haber en un país donde este ramo está tan atrasadísimo, sin que para lograrla haya perdonado medio, gasto ni diligencia alguna. He consultado todos los libros que hay que consultar en la materia, así nacionales como extranjeros, aunque á la verdad con poco fruto, si se exceptúan el *Manual Geográfico Administrativo* del señor Caballero, y el *Manual de Madrid* del señor Mesonero, que como escritos modernamente por personas de esclarecido talento, me han sido de gran recurso; he recogido apuntes de todas las oficinas y dependencias, he recurrido á mis amigos y corresponsales en todas partes, y en fin, he molestado á todo el mundo por espacio de muchos meses para lograr el fin; sin embargo, confieso desde luego que mi obra abunda en errores, de los cuales algunos he podido salvar con el auxilio de las observaciones que á instancias mías me han remitido personas entendidas residentes en las provincias, y esta confesion tan esplicita la hago con tanto mayor gusto cuanto que ni me ciega el amor propio, ni hay nadie que ignore que es imposible no cometerlos en trabajos de esta especie, no ya en España donde todo falta y todo está por hacer, sino hasta en las naciones mas adelantadas y provistas de recursos. No acabaria nunca si hubiese de enumerar, aunque fuera sucintamente, las inmensas dificultades con que he tenido que luchar; pero esto á nada conduciria sino á probar mi constancia y mi empeño de llevar á término un proyecto que que hasta temeridad es concebirlo.

En la parte material tambien hay algo importante de que debo hacer mérito aquí; ademas de una edicion de lujo en escelente papel y con toda la belleza tipográfica compatible con el carácter de la obra, lleva ésta infinidad de grabados originales sueltos é intercalados en el testo, que representan vistas de poblaciones, monumentos y trages de diferentes provincias, ejecutados todos por artistas de crédito cuyo nombre garantiza la perfeccion. En un libro de esta especie los grabados no son solo un adorno sino una parte esencial, primero porque se comprende mejor la descripcion de un edificio, teniendo á la vista su retrato; segundo, porque desaparecen bajo la mano destructora del tiempo muchos monumentos cuya memoria puede conservarse de este modo, y tercero en fin, porque variando constantemente los trages, usos y costumbres de los pueblos, el conservarlos en un libro es ademas de curioso, útil y conveniente. En España, mas que en otra parte, los figurines de trages tienen sumo interés, por el contraste y variedad que ofrecen de una provincia á otra, efecto de la manera especial como se organizó nuestra Peninsula. Despues de tantos medios acumulados para producir un conjunto, sino perfecto regular al menos, solo una cosa faltaba de todo punto esencial; el mapa de España, que gracias á la condescendencia de los herederos del señor Lopez, he podido añadir, rectificado con arreglo á la nueva division territorial. La celebridad que como geógrafo goza el señor Lopez me evita toda esplicacion sobre este punto.

Réstame por último dar las gracias á cuantas personas me han auxiliado con sus luces y conocimientos en tan difícil empresa, y es un deber de justicia hacer mérito en particular de mi amigo el licenciado DON JOAQUIN PEREZ COMOTO, cuyos trabajos y eficaz cooperacion me han sido de utilidad suma. Tambien debo darlas al público en general que con tanta benevolencia ha acogido el anuncio de la obra; esta distincion me lisongea, no solo por el resultado material á que puede conducir, sino porque es una prueba inequívoca de que hace justicia á mi buen deseo.

Madrid, agosto de 1845.

INTRODUCCION.



PARTE TOPOGRÁFICA.

SITUACION, LÍMITES, CATEGORÍA: 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. Está comprendida entre 36° 0' 30" y 43° 46' 40" de latitud N., con 160 leguas de anchura y entre 7° 2' 46" de longitud E. y 3° 34' 4" de longitud O. ó sea 200 leguas de largo con 14.853 leguas cuadradas de superficie. 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 costas, en la proporcion que mas abajo diremos. Forman las estremidades al N. el cabo Ortegal; al E. el cabo Creus; al S. Tarifa y al O. el cabo Finisterre. Las noches y los dias mas largos en sus provincias meridionales, son de 14 horas y 50 minutos, y en las septentrionales de 13 horas y 15 minutos, al paso que la diferencia del meridiano entre las costas oriental y occidental es de 50 minutos y 54 segundos de tiempo. La España por su estension tiene señalado el noveno lugar entre las potencias de Europa, y forma la 23ª parte de nuestro continente.

COSTAS: Dos terceras partes del perimetro de España están bañadas por las aguas del mar. En el Océano Atlántico tenemos unas 254 leguas de costa desde la embocadura del Vidasoa á la del Miño, y desde la del Guadiana á Algeciras. En el Mediterráneo poseemos 233 leguas de costa desde S. Roque al cabo Cervera, que hacen en todo 487 leguas segun ya indicamos, de que disfrutan 20 provincias marítimas, diez en cada uno de ambos mares. El derrotero de nuestras costas está hecho con estraordinaria proligidad y exactitud por la marina nacional, mientras que se vé atrasadisima la formacion del mapa topográfico del interior.

MONTAÑAS: Todas las peninsulares forman uno de los 15 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 *Galáica* 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 Martin y de Palos en el Mediterráneo: esto indica su natural division en dos cordilleras *Carpeto-vetónica* 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 *Oretana*, que separa las regiones del Guadiana y del Tajo. Los picos mas elevados sobre el nivel del mar que se han medido barométrica y trigonométricamente, incluyendo las islas, son los que siguen por orden de mayor altura. Pico de *Teide* en la isla de Tenerife, 15.500 pies: *Malahacen* en la cordillera Penibética, 12.762: *Maladeta* en la Galibérica, 12.460: *Corral de Veleta*, en la Penibética, 12.439: *Monteperdido* en la Galibérica, 12.215: *Posets* en id., 12.208: *Vignemale* en id., 12.045: *El Cilindro y Marbore* en id., 11.961: *Piclong* en id., 11.667: *Midi* en id., 10.555: *Canigú* en id., 10.087: *Peñagolosa* en la Celtibérica, 9.000: cumbre de *Peñalara* en la Carpeto-vetónica, 8.490: *Gador* en la Penibética, 7.800: puerto de *Navacerrada* en la Carpeto-vetónica, 6.600: monte *Torrellas* en las islas Baleares, 5.796: *Guadarrama* en la cordillera Carpeto-vetónica, 5.610. Siguen á estas otras no tan elevadas como *Peñarranda*, en la cordillera Astúrica: *Gredos* en la Carpeto-vetónica: *Moncayo* en la Celtibérica: *Trevina* en la Galáica &c.&c.

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 le llama comunmente *Serrania*. Las principales de nuestras sierras son las de Alcaráz, Almagrera, Avila, Cameros, Cazorla, Cuenca, Filabres, Gador, Gata, Gredos, Guadalupe, Guadarrama, Gornachos, Leon, Oca, Reinosa, Ronda, Santander, Sigüenza, Tamajon y Toledo; y las serranias mas nombradas, las de Ronda, Córdoba, Sigüenza y Cuenca.

La ligera indicacion que acabamos de hacer, prueba que nuestra España es en gran manera montuosa, si bien sus cordilleras no tienen el carácter gigantesco que otras de Europa.

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 tributo 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 vierten sus aguas en el Mediterráneo, despues de recorrer el primero una estension de 125 leguas y de recibir las aguas de 150 tributarios; el segundo corre 45 leguas y recibe las aguas de ocho rios 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 150 leguas y recibe el tributo de 125 rios; el Tajo 170 leguas y recibe 61; el Guadiana 150 leguas y tiene 40 tributarios; el Guadalquivir 80 leguas con 54 tributarios y el Miño 60 leguas con 44 tributarios. Los rios de segundo y tercer orden que llevan su nombre al mar, son los 51 que siguen: Bidasoa, Oria, Urola, Deva y Nerva en las provincias Vascongadas; Ansón, Miera, Pás, Besaya, Nansa y Eo en Asturias; Masma, Oro, Sor, Mera, Jubia, Eume, Mendo, Mandeo, Mero, Lézaro, Tambe, Ulla, Umia, Lerez y Caldela en Galicia; Odiel, Tinto, Guadalete, Guadiaro, Guadalquivirejo, Guadalmediana, Guadalfeo y Adra en Andalucía; Jalo, Alcoy, Túria, Murviedro, Mijares, y la Cénia en Valencia; Francoli, Gaya, Foix, Llobregát, Besós, Tordera, Ridaura, Darro, Ter, Fluviá 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 tenemos, pero ninguno de ellos concluido, por esa especie de fatalidad que siempre ha perseguido á España, para que

lo útil quede por hacer. Daremos una breve noticia de ellos clasificándolos por orden 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 Pisuegra 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 Cortes han concedido este trozo abandonado á una empresa que se propone 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 5 leguas, desde Ampesta 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 de Guardal; se abrieron unas 5 leguas de las 45 que debía correr. De riego existen varios y no pocas acéquias 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 *Acéquia del Rey*, con el Júcar; el de *Tamarite*, con las aguas del Cinca; las acéquias de la *Vega de Granada* y otras muchas de menos importancia en varias provincias.

CAMINOS: Este importante ramo, objeto preferente de todos los paises civilizados, ha estado casi en total abandono hasta hace muy poco en España. En el reinado de Fernando VI fué cuando principiá á trabajarse en las carreteras bajo un plan que dá ya una idea del conocimiento de su importancia, y recibió mayor desarrollo en tiempo de Carlos III bajo la inspeccion del ministro conde de Florida blanca; 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 1805. La guerra de la independencia deshizo esta institucion que no volvió á restablecerse hasta 1821; pero suprimida en 1825 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* y transversales que son ramales de las precedentes y sirven para enlazar las capitales de unas provincias con otras.

CARRETERAS: Las carreteras generales son seis: La de FRANCIA por Buitrago, Aranda, Lerma, Burgos, Miranda, Vitoria, Vergara, Tolosa é Irún, que tiene 91 $\frac{1}{2}$ leguas con 22 portazgos: la de ARAGON y CATALUÑA por Alcalá, Guadalajara, Arcos de Medina-celi, Calatayud, Zaragoza, Lérida, Cervera, Barcelona, Gerona, Figueras y la Junquera, que tiene 157 leguas con 12 portazgos: la de VALENCIA por Aranjuez, Ocaña, Quintanar, Albacete, Almansa y Valencia, que tiene 65 leguas con 25 portazgos: la de ANDALUCIA por Ocaña, Manzanares, Andújar, Córdoba, Ecija, Carmona, Alcalá de Guadaira (Sevilla), Jerez de la Frontera y Cadiz, que tiene 110 leguas con 17 portazgos: la de ESTREMADURA por Navalcarnero, Talavera, Almaraz, Trujillo, Mérida y Badajoz, que tiene 67 leguas con 8 portazgos; y la de GALICIA por Guadarrama, Villacastin, Arévalo, Medina del Campo, Benavente, la Bañeza, Astorga, Villafranca del Bierzo, Lugo, Betanzos y la Coruña; que tiene 100 leguas con 11 portazgos. Ademas se están trabajando la de las CABRILLAS, que es la mas corta para Valencia, la de FRANCIA por Soria y Logroño, y la de Galicia ó Vigo por Zamora y Orense, sin contar otros caminos particulares de utilidad suma que se proyectan ó llevan á cabo en varias provincias. Las transversales son 11: la de Burgos á Reinosa, 17 $\frac{1}{2}$ leguas con 4 portazgos; la de la Rioja de Santander á Soncillo, 12 leguas con 5 portazgos: de Valencia á Barcelona, 55 leguas con 11 portazgos: de Tarancon á Cuenca, 12 leguas con 2 portazgos: de Murcia á Cartagena 9 leguas con 2 portazgos: de Sevilla á Badajoz 55 leguas con 5 portazgos: de Santiago á Tuy 16 leguas con 1 portazgo: de Valladolid á Gijon 45 leguas con 2 portazgos: de Olmedo á Valladolid 7 leguas con 5 portazgos: de Valladolid á Burgos 22 leguas con 5 portazgos y de San Ildefonso á Segovia 2 leguas con 1 portazgo. No se entienda que son estos los únicos caminos que hay en España; hemos citado los que se

conocen con el nombre de *Carreteras*, cuyo entretenimiento corre á cargo del cuerpo de ingenieros civiles, que tiene establecidos 51 celadores facultativos ademas de los peones camineros en cada media legua. Por separado existen carreteras importantes, que en mejor ó peor estado, sirven para mantener la comunicacion de unas ciudades con otras. Sin citarlas todas, por no ser posible, haremos mérito de varias de las principales, no sin miedo de cometer alguna omision por falta de datos: de Burgos á Santander $27\frac{1}{2}$ leguas, que está unida con la carretera de Santander á Soncillo; de Pancorvo á Bilbao, 13 leguas, se une con la carretera general de Madrid á Irún; de Miranda á Logroño 10 leguas en combinacion con la misma carretera; de Logroño á Pamplona $14\frac{1}{2}$ leguas; de Vitoria á Bilbao 15; de Vitoria á Pamplona 15; de Vitoria á Logroño 10; de Tolosa á San Sebastian $4\frac{1}{2}$; de Tolosa á Pamplona 14; de Pamplona á Logroño 50; de Zaragoza á Barbastro $16\frac{1}{2}$; de Zaragoza á Huesca 41; de Lérida á Tarragona 15; de Tarragona á Cervera 11; de Barcelona á Vich $12\frac{1}{2}$; de Barcelona á Solsona $21\frac{1}{2}$; de Madrid á Avila por el Escorial $15\frac{1}{2}$; á Ciudad-Real 28; á Cuenca $25\frac{1}{2}$; á Segovia por Navacerrada y la Granja 14; á Toledo por Hlescas 12; de Bailen á Granada 21 leguas en combinacion con la carretera general de Andalucía; de Granada á Málaga 20; á Almería 24; de la Coruña á Santiago $9\frac{1}{2}$; de Santiago á Pontevedra 9; de Pontevedra á Tuy 7; de Tuy á Vigo 4; á Orense 11; de Lugo á Mondoñedo $8\frac{1}{2}$; de Valladolid á Leon 22; á Palencia 8; de Palencia á Santander 51; de Leon á Oviedo 20; de Oviedo á Gijon 4; de Oviedo á Avilés 5; de Medina del Campo á Zamora 14; de Leon á Astorga 7; de Madrid á Salamanca $54\frac{1}{2}$; de Salamanca á Ciudad-Rodrigo 16; á Zamora 12; á Avila 16; de Valladolid á Segovia 19; de Valencia á Castellon de la Plana 10; de Castellon á Morella 14; de Albacete á Alicante 24, en comunicacion con la carretera general de Valencia; de Alicante á Valencia $24\frac{1}{2}$; de Albacete á Murcia en union tambien con el camino de Valencia, $25\frac{1}{2}$; de Murcia á Orihuela 4; á Alicante 15; á Granada 45; de Trujillo á Cáceres en comunicacion con la carretera general de Estremadura 8; y de Cáceres á Mérida 11. Quedan todavia por señalar ininidad de caminos, que como una gran red enlazan todos los pueblos del reino, pero poco importantes ya, y los mas de ellos de heredad; su enumeracion seria prolija é inútil, bastando lo dicho para que se forme una idea de nuestro actual estado de comunicaciones, nada lisonjero por cierto, pues ademas de carecer de base, de plan, de pensamiento general que las regularice, la mayor parte de los caminos de que queda hecho mérito, son de difícil tránsito, impracticables muchos en la estacion de las lluvias, y formados algunos por solo el uso de carruages, arrieros ó acémilas. No concluiremos este artículo sin decir dos palabras sobre los muchos y grandes proyectos que existen, mas ó menos próximos á realizarse de establecer ferro-carriles ó caminos de hierro; se han formado ya algunas compañías nacionales y extranjeras y tratan de formarse otras con objeto de establecer caminos de esta especie de Madrid á Aranjuez; de Barcelona á Mataró; de Madrid á Avilés, á Alicante, á Cadiz, á Bilbao por Valladolid; á Francia por Zaragoza y Pamplona y á otros varios puntos; ojala se lleven á cabo tan útiles empresas y veamos nuestra patria en este punto al nivel de otras naciones cultas.

PUNTES: Muchos y muy notables por su construccion y antigüedad son los que tenemos en España. Reseñaremos los principales de barcas, de madera y de piedra, y todos los que hay de hierro ó colgados. Entre los de *barcas* se distinguen el de *Sevilla*, sobre el Guadalquivir; el del *Puerto de Santa Maria* sobre el Guadalete, y el del río *San Pedro*; todos tres en la carrera de Madrid á Cádiz: el de *Tarragona* sobre el Francolí; y el de *Tortosa* sobre el Ebro: ambos en la carrera de Barcelona á Valencia. Los de *madera* importantes son: el de *Fraga* sobre el Segre, carretera de Aragon y Cataluña, y el de *San Sebastian* sobre el Urumea. Los de fábrica mas dignos de mencionarse son 19 en esta forma: el de *Matorrell* sobre el Llobregat, vulgarmente llamado *del Diablo*, es de la época de Annal cartaginés y se reparó en el reinado de Carlos III: el de *Alcántara* sobre el Tajo, que se construyó el año octavo del imperio de Trajano (106 de la era cristiana,) y se restauró en tiempo de Carlos V: el de *Mérida* sobre el Guadiana, en la carrera de Estremadura; es de construccion romana y ha sido reedificado en tiempo de los reyes Ervigio y Felipe II, y en nuestros dias reparados los varios arcos que se cortaron en la guerra de la independencia: el de *Badajoz* sobre el Guadiana, cuya primera construccion se cree que pertenece á la dominacion romana: el de *Orense* sobre el Miño, su primera construccion fué romana pero se reedificó en los siglos XIII y XVI, y posteriormente se ha reparado: el de *Cádiz* llamado *Zuazo*, sobre

el canal de Santi-Petri, único punto de comunicacion con la isla Gaditana; es de 5 arcos desiguales con grandes macizos intermedios que le hacen parecer una gran calzada. Se tiene por de época inmemorial; en tiempo de don Alonso el Sábido, que ganó á Cádiz del poder agareno, estaba cortado y lo está actualmente desde la guerra de la independencia, aunque habilitado el paso por considerarlo como punto de defensa, mas bien que como medio de comunicacion: el de *Córdoba* sobre el Guadalquivir, es de origen romano restaurado en tiempo de los árabes y en épocas posteriores: el de *Tudela* sobre el Ebro, se cree romana su primera construccion y ha tenido reparaciones sucesivas: el de *Zaragoza* sobre el Ebro, es de origen romano reparado en varias épocas, y recientemente de la cortadura que sufrió en la guerra de la independencia: el de *Villafranca* llamado del *Arzobispo*, sobre el rio Tajo; se concluyó en 1538 por orden del arzobispo Tenorio, y está fortificado con torreones: el de *Zamora* llamado *Ricobayo*, sobre el Esla, en la carretera de Madrid á Vigo; se ha reedificado últimamente la cortadura que se le hizo en la guerra de la independencia: el de *Zamora* sobre el Duero, con 1,012 pies de longitud y $56 \frac{1}{2}$ de altura, y además una torre cuadrada en el extremo con aguja y estatua de la forma que marca el viento, y llaman la *Goberna*, á 90 pies del piso: el de la *Coruña*, llamado *Eume*, sobre un brazo de mar; le mandó hacer Fernan Perez de Andrade señor del pueblo, y se concluyó en 1588: el de *Almaráz* sobre el Tajo, en la carrera de Estremadura; le mandó construir Carlos V, y se concluyó en 1552; ahora se está reedificando el arco mayor cortado en la guerra de la independencia: el *Largo* de *Aranjuez* sobre el Jarama, le mandó construir Fernando VI, y se concluyó en tiempo de Carlos III: el de *Molins de Rey* sobre el Llobregat, carrera de Aragon y Valencia; se hizo desde 1764 á 1769, y se reputa una de las obras mas elegantes y mejor entendidas de su género en los tiempos modernos: el *Lladonér*, sobre la riera de Tet, entre *Villafranca del Panadés* y *Albós*, carrera de Valencia á Barcelona; es propiamente un *viaducto*, por servir para cruzar el camino un barranco profundo; se concluyó á principios de este siglo: el *Acueducto* del canal de Aragon sobre el rio Jalon, por el cual cruza el Canal imperial; tiene 4 arcos semicirculares de 53 pies de diámetro para el curso del rio, y por encima pasa el canal con 40 pies de ancho y 10 mas por cada lado para pretilles y caminos de sirga. La longitud de sus fortisimos muros es de 5,400 pies y 19 y 10 el espesor. Se hizo al final del reinado de Carlos III.

Ademas de los indicados hay todavia buenos puentes de piedra y fábrica, aunque no tan notables: el de *Alba* sobre el Tormes: el de *Salamanca* sobre el mismo rio: el de *Saldaña* sobre el Carrion: el de *Toro* sobre el Duero: el de *Villarreal* de Castellon sobre el Mijares: el de *Lérida* sobre el Segre: el de *Lugo* sobre el Miño: el de *Talavera* sobre el Tajo: el de *Cigarrosa* sobre el Sil, entre Rúa y Petin: el de *Sobrado* en el mismo Sil: el de *Ledesma* sobre el Tormes: el de *Miranda* sobre el Ebro: el de *Guadalajara* sobre el Henares: el de *Cangas de Onts* sobre el Sella: el de *San Pablo* en Cuenca, que es viaducto de 5 arcos y 120 pies en su altura máxima: el de *Logroño* sobre el Ebro: los de *Alcántara* y *San Martin* de Toledo: el del *Rey* en Valencia: el de *Coria* en seco: los de *Toledo*, *Segovia* y *San Fernando* sobre el Manzanares en las inmediaciones de Madrid: y otros muchos que seria obra larga enumerar.

Los de hierro contruidos y en construccion son los que siguen, segun el orden de las fechas en que se han hecho en nuestros dias. Bilbao fué la primera poblacion de España que tuvo puentes de hierro: el de *Burceña* que ya no existe, y el que está dentro del pueblo sobre el Nervion, por el cual no pueden pasar carruages. El de *Aranjuez* sólidamente construido sobre el Tajo con un solo tramo de 110 pies. El de *Carandía* sobre el rio Pas, carrera de Santander á Burgos: es colgado con cables de de alambre de un solo tramo de 250 pies de longitud. El de *Fuentidueña* sobre el Tajo, carretera de las Cabrillas, tambien de un tramo de 226 pies, y colgado de alambre. El de *Arganda* en Vacia-Madrid sobre el Jarama, en dicha carretera de las Cabrillas; es de tres tramos; el central tiene 212 pies de longitud, y los laterales 177, lo que hace una estension total de 566 pies; se concluyó en 1845. El de *Mengivar* sobre el Guadalquivir; tiene 400 pies de largo y se ha concluido este año. El de *Dueñas* llamado *de la Union*, sin duda porque las aguas de Carrion y Pisuerga se unen una legua mas arriba, que es donde pierde su nombre el primero; tiene 270 pies de longitud en un solo tramo, y su construccion, segun el parecer de los inteligentes, es de las mas sólidas y mejores: se ha concluido en mayo del presente año. El de *Zaragoza* sobre el Gallego, está en construccion y se hallan contratados ó próximos á estarlo los cuatro

que han de sustituir á los de barcas y de madera del *Puerto de Santa Maria* y rio de *San Pedro, de Sevilla y de Fraga*, con otros que hacen necesarios las nuevas carreteras que se proyectan.

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 estan 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 pasomas 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 Guadarrama, Manzanal, Fuenabado, Piedrafita y Santa Isabel; en la de Extremadura, 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 Sumacuriel y los de Losilla, Malamuger, Cadena y Oibera; en la de Aragón y Cataluña, los de Frasnó, Fraga, Bruch y Orriols; en la de Francia, los de Somosierra, Salinas de Leniz y Descarga; en la de Valencia á Barcelona, los de Balaguer y Ordál; 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 Piguera; 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 Eciija 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 Aragón &c. El país que hay del otro lado de estos pasos, se llama *ultrapuertos*, 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. También pueden considerarse en esta clase, los puertos que pasa el ganado trashumante cuando vá ó vuelve de sierra á estremos.

CLIMA: El clima de España es generalmente saludable; bastante frio hácia el N., algo ardiente en el estío; pero muy templado en las provincias litorales del E. y S. La temperatura, segun Moreau de Jonnés en su estadística de España, puede calcularse de este modo: Paralelo medio 40°: temperatura media, 17° 06', al centro del territorio; 14° 96' á la estremidad N. Cantidad media de lluvias 864 milímetros ó sea 31 pies 11 líneas medida castellana. El mismo autor en su citada obra hace las siguientes observaciones locales. Latitud de Cádiz 36° 31'; temperatura media 20 grados con 5; latitud de Barcelona 41° 15'; temperatura media 17° 50; máxima 55; mínima 0; latitud de Madrid 40 23'; temperatura media 15° 00; mínima 29° 44, elevation sobre el nivel del mar 605 metros ó sea 2412 pies castellanos.

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 en 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 &c. 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 estieden sus comunicaciones, dando impulso al comercio. 4.º Sus límites 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 &c. 6.º La proximidad á países 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 2400 pies y que varia de tal modo el clima que produce una temperatura media de 12º de Reaumur, mientras que en las costas se halla á 14º y 16º 4º. En la elevacion y direccion de las cordilleras de montañas que cortan trasversalmente 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 perjudicial de un pais atrasado é inculco como el Portugal, que impide sus esportaciones á las provincias limitrofes, 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 horribos. 10.º 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 assolaba las provincias cada tres años. 11.º El abandono total de los acueductos construidos por los romanos, de los depósitos 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.º 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 cerradas, 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 limites respecto á España; seria 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 cercanias de los pueblos de Villasbuenas y Vitigudino, provincia de Salamanca, hay magníficos cristales de roca que podrian 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 Monseny 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 substancias conocidas. Las frutas, aun las de las regiones cálidas de América, se crian con estraordinaria abundancia en casi todas las provincias; apenas habrá pais mas poblado de bosques y por consiguiente mas rico en maderas de construccion naval y civil. La cosecha de cereales que en 1805 no bastaba para el consumo de la poblacion, hoy no solo satisface las necesidades sino que da un sobrante para la esportacion que ha sido algunos años de mas de un millon de fanegas de trigo, y ha producido 50 millones de reales; personas entendidas que han tratado esta materia, suponen que el producto está en proporcion de $2\frac{1}{2}$ fanegas de granos y legumbres por cada habitante, y bajo esta hipótesis y en la de tener España 12.146,084 habitantes, resulta que la cosecha de cereales asciende á 40.565,210 fanegas; nuestras lanas, algodón, aceite, vinos y aguardientes tienen estraordinario 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 escaso en proporcion, se calcula en tres millones de cabezas; el ganado lanar se ha aumentado estraordinariamente: en 1805 apenas llegaba á 12 mi-

llones de cabezas, y hoy se cree que pasa de 18; el de cerda se halla tambien con abundancia; sin embargo el alimento animal no basta para el consumo de la poblacion, y de ahí su carestía y el hallarse por tanto privado de él las clases laboriosas. 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 5.075.825,000 rs. pasa ahora de 7.588.000,000 de rs., 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 proteccion por parte de los gobiernos que se han sucedido, han puesto hasta ahora travas 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. Segun 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 $\frac{1}{4}$ millones el aumento que ha experimentado la cosecha del país al fin de un periodo de 50 años. Las tierras en produccion que apenas equivalían á $\frac{1}{9}$ de la superficie del país representan hoy mas de $\frac{2}{7}$. Es difícil que ningun otro pueblo de Europa haya hecho tan grandes y rápidos progresos durante el mismo periodo, por fecundo que haya sido en prodigios de esta especie.

AGUAS MINERALES: Los establecimientos de aguas y baños minerales que tienen facultativos directores, conforme al reglamento de 5 de febrero de 1854, son 44 nada mas; pero hay hasta 86 manantiales analizados que se clasifican así: 19 de aguas *actuales gaseosas*; 16 de *aguas ferruginosas*; 19 de *aguas salinas* y 52 de *aguas sulfurosas*; además se conocen hasta 170 manantiales; es decir, otros tantos mas sin analizar que hay analizados. Las aguas *termales* de temperatura mas elevada son: Alicum, 27° de Reaumur; Alhama de Aragon, 29°; baños de Bejar, Cestona, Fuencaliente y Zujar 50°; Caldetas, 55°; Tiermas, 54°; Alhama de Granada, 55°; Cadelas, 57°; Caldas de Reyes, 59°; Ledesma, 40°; Almería, Archena y Arnedillo, 42°; Caldas de Cuntis, 46° y Caldas de Mombuy, 56°.

MINAS: La riqueza mineral de la Península es inmensa, segun los autores mas acreditados. Se cuentan 44 minas de oro, aunque ninguna está en labor; 178 de plata; 107 de cobre; 71 de hierro; 95 de plomo; 6 de estaño; 12 de azogue; 15 de antimonio; 2 de cobalto; 4 de calamina; 2 de arsénico; 7 de vitriolo; 9 de azufre; 52 de carbon de piedra; 2 de gráfita ó lapiz-plomo; 2 de ocre; 1 de bol; 1 de iman; 11 de alumbre; 3 de azabache; 1 de amatistas; 1 de jacintos y tres de otras piedras finas, sin las que modernamente se han aumentado de alcohol en Sierra de Gador, de carbon de piedra ó ulla en Asturias, y de galena argentífera en el distrito de Almagrera, donde este rico metal ha creado hasta 25 fabricas de fundicion. El ramo de minas se gobierna por las disposiciones del decreto de 4 de julio de 1825 y órdenes posteriores, y tiene á su frente una direccion especial bajo la dependencia del ministerio de la Gobernacion. La hacienda pública posee siete minas que actualmente dan un producto de 50 millones al año, de las cuales 24 pertenecen á las de Almaden. Los productos de la minería por empresas particulares ascendieron en 1842 á 95.900,000 rs., y como esta riqueza vá en aumento, es de creer que su importancia y su influencia contribuya en gran manera á la prosperidad pública.

SALINAS: Es considerabilísimo el número de minerales de sal, así de agua como de piedra, que existen en las provincias españolas. La mayor parte se benefician por cuenta del gobierno como género estancado, y se espénden á precio muy subido no obstante la abundancia, lo cual da margen al contrabando. Entre las salinas que hay en España, ponemos las 87 mas señaladas distribuidas en 27 provincias en esta forma: Las de Bogarra, Hornos, Pinilla y Valverde, en Albacete; Mata, Torrevieja y Villena, en Alicante; Roquetas, en Almería; Formentera, Ibiza y Santeny, en las Baleares; Cardona de excelente sal piedra, en Barcelona; Anana, Buradon, Herrera, Poza y Rosio, en Burgos; San Fernando, en Cádiz; Arroyo de Algarve, Cuestapalomas, Duernas y Jarales, en Córdoba; Fuente el Manzano, Alcalá de la Vega, Belinchon, Fuentealbilla, Higuera, Minglanilla Monteagudo, Requena, Tragacete y Villargordo, en Cuenca; Bacor, Cacin, Hinojares, Loja, Mula, y Periago, en Granada; Almallá, Imon, Medinaceli, Olmeda y Saelices, en Guadalajara; San Lúcar de Barrameda, en Huelva; Noval y Peralta en Huesca; Barranco-hondo, Brujuelos, Don Benito, La Orden, Peal, Porcel, San Carlos y San José, en Jaen; Guerri y Santa Liña, en Lérida; Carcaballanas, Espartinas,