

70

VIAJE

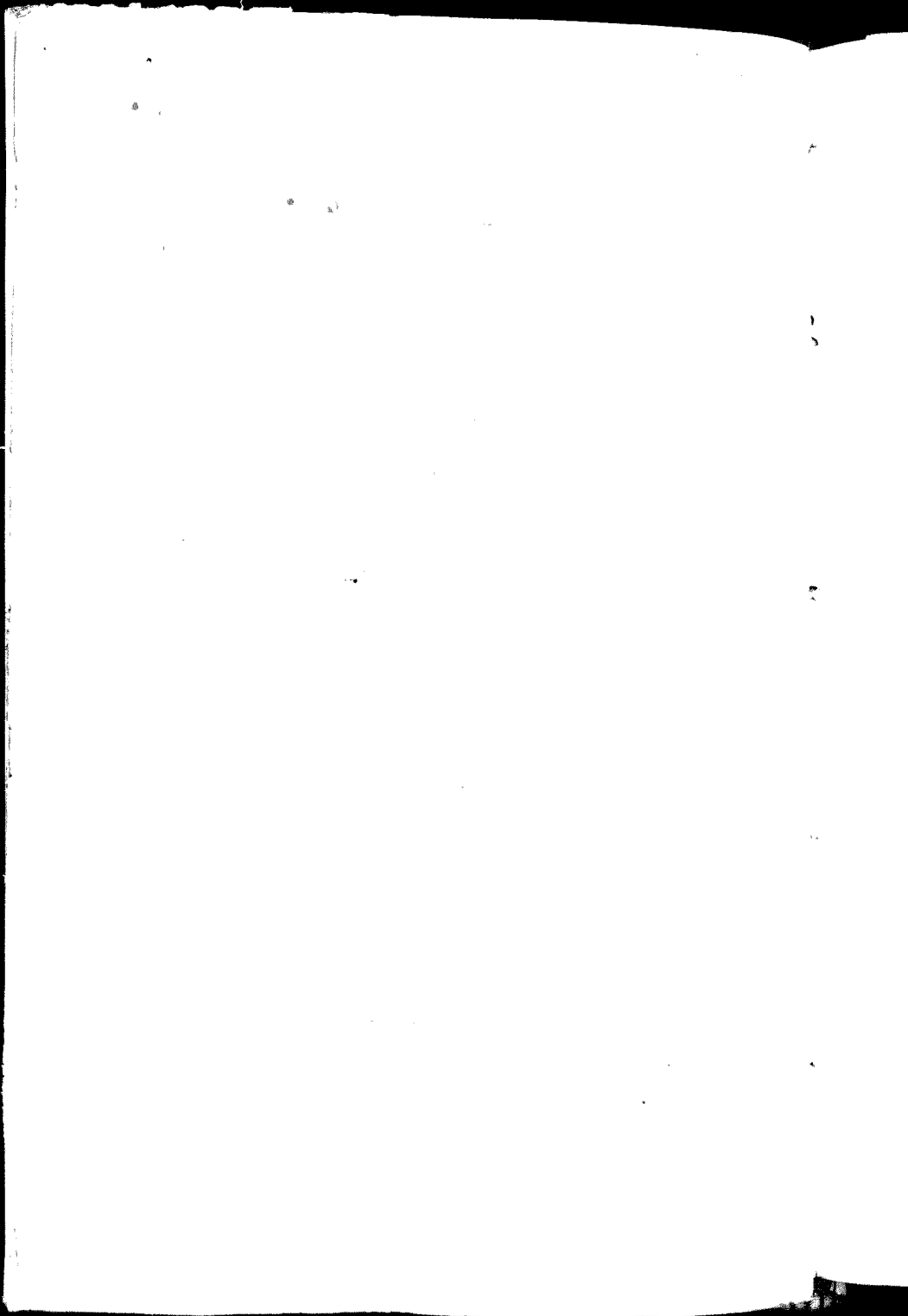
Á CALICTA,

verificado recientemente

POR DOS AMIGOS.

MADRID: noviembre de 1842.

IMPRESA DE DON MIGUEL DE BURGOS.



INTRODUCCION.

De los que viajan, los mas lo hacen por razon de negocios ó necesidad de salud, algunos por estudio, y otros por gusto ó distraccion: todo esto sin contar los viajes políticos de los agentes de policia y de los de revolucion. Nosotros hemos emprendido nuestro viaje sin mas objeto que conocer personalmente á algunos amigos y fortificar nuestra salud con el ejercicio, y nuestro entendimiento con la separacion de los negocios.

Si describimos nuestro viaje es por varias razones reunidas: en primer lugar porque de Galicia se sabe poco en el resto de la Península; tambien porque aquellas provincias son dignas de que se pregonen su importancia presente y su interesante porvenir, y todavía mas por llamar la atencion pública sobre el valor de sus comunicaciones con las demas del Reino.

Lo que nos ha animado á hacer este viaje ha sido el establecimiento de la Diligencia á la Coruña, debido, puede decirse, al arrojio de la compañía de Carsí y Ferrer. Sus coches corren el camino al mismo tiempo que éste se abre de nuevo en unas partes y en otras se recompone. Con este motivo debemos elogiar el celo de la Direccion de este ramo.

pues palpablemente se notan en el tránsito de Valladolid á la Coruña los efectos de sus celosas disposiciones. Sin embargo haremos mencion de las faltas que en esta parte hemos observado en el curso de nuestro viaje.

De las posadas nos atrevemos á hacer una general alabanza, asi como de la disposicion de los tránsitos entre Valladolid á la Coruña: no asi de la de Madrid á aquella ciudad, pues desde luego se sufre la incomodidad de pasar una noche en el carruage, y, sea á la salida de Madrid, sea á la de Valladolid, la comida se retarda considerablemente, y la cena se convierte en desayuno y á la intempestiva hora de las dos á las tres de la mañana.

Al entrar en nuestra relacion debemos advertir que no es nuestro ánimo llevar á nuestros lectores á la contemplacion de las glorias y ornamentos de Castilla. No hablaremos ni de los preciosos documentos que encierra el Archivo de Simancas, al pie de cuyo castillo se pasa en la travesía de Valladolid á Tordesillas, ni de las bellas esculturas y demas curiosidades que encierra aquella antigua córte, ni recordaremos los importantes sucesos ocurridos en la de Tordesillas, ni tampoco haremos mencion de las famosas fériás de Medina del Campo. De Galicia, y solo de Galicia vamos á ocuparnos, como del punto esencial de la direccion de nuestro viaje.

Viaje hasta Betanzos.

En la nota núm. 1 puede verse la tarifa de los precios y los sitios de descanso en las jornadas de Madrid á la Coruña; y en la núm. 2 los pueblos y distancias desde Madrid á Vigo por Valladolid, la Coruña y Santiago. Nosotros habíamos tomado con anticipación dos de los lugares de la berlina, y á las ocho de la mañana salimos el primer día en un coche de quince asientos, que es en el que se viaja hasta Valladolid. Nuestra buena suerte fué tal, que, por mala ventura de la empresa, solo nuestros dos asientos fueron ocupados, resultándonos una gran comodidad en todo el viaje, pues todo el que ha viajado sabe cuán incómodos son los puestos de enmedio en los coches de diligencias.

Entre cinco y seis de la tarde llegamos á la venta del Cristo del Coloco, donde paramos á comer, y á las dos de la madrugada del segundo día paramos á cenar en Olmedo, entrando despues en Valladolid á las doce de la mañana. En este tránsito se nota, primero la elevacion del Puerto de Guadarrama y su bien cortada subida, encontrándose en buen estado la calzada hasta Olmedo; pero desde este pueblo hasta Valladolid se sufren ocho pesadas horas de camino para ocho leguas mortales que atraviesan un penoso arenal mezclado de sitios pantanosos, en cuyo intervalo se pasan tres puentes, todos tres cortados desde la época de la retirada del ejército del general Moore en 1809, que con débiles repa-

ros de madera inspiran al viajero recelo y triste recuerdo del abandono en que por tanto tiempo se ha dejado esta importante comunicacion.

En Valladolid se trasladan los viajeros que van á la Coruña á un coche bastante cómodo de nueve asientos, y en él se sale á las cuatro de la tarde, llegando al anochecer á Tordesillas, distancia de cinco leguas, en las cuales el camino es seguro, aunque arenoso.

De Tordesillas se sale el tercer dia antes de amanecer, se para á comer en Benavente, y se llega al anochecer á la Bañeza. Todo este camino es generalmente llano y arenoso: sus pasos dificiles en razon á ser de tierra gredosa: se trabaja en ponerlos corrientes, dándoles preferencia en la construccion de la carretera general, que quedará completa hecha que sea la calzada de Sanchidrian á Astorga. Uno de los puntos ya concluidos es la cuesta de Cercinos, que formaba antes un paso muy dificil de esta carrera.

Es sensible la falta de poblacion que se nota en este largo tránsito, como en todo el resto de la Castilla, de que proviene que las paradas de las diligencias no puedan establecerse en puntos mas convenientes al interés de las mismas, y á la comodidad de los viajeros; y tambien el que las empresas de caminos, canales, mejoramientos de agricultura, establecimientos artísticos, fabriles y mercantiles sean mas dificiles y ofrezcan menos alicientes y luero á los empresarios, que las acometen en otros puntos que ofrecen mas estímulos al interés y mayores alicientes y premio á los trabajos que han de acelerar mas rápidamente el avance del mejoramiento social. Tambien por esta razon vivimos persuadidos de que las provincias centrales del Reino caminarán constantemente mas atrasadas

en la carrera de la prosperidad, á causa de los obstáculos naturales, que no siempre son fáciles de vencer á los esfuerzos humanos, ni de superar por los gobiernos, por muy eficaces que sean sus deseos. Atenuar estas dificultades por medio de la construccion de caminos y travesías, del desestanco de los terrenos y del aprovechamiento de las aguas, será (segun nuestro juicio) cuanto pueda exigirse del gobierno, á que tambien mas que nadie debe concurrir principalmente la mas activa y diligente cooperacion de los moradores, como los primeros interesados. Nosotros predicaremos siempre que no se pida al gobierno lo que el gobierno no puede dar ni hacer.

El cuarto dia se sale muy de madrugada de la Bañeza, y por un camino llano, aunque no construido, se llega á las siete de la mañana á Astorga, desde donde sin detenerse se procede á entrar en un terreno montañoso, bien que por un camino perfectamente construido, siguiendo el cual se sube la prolongada cuesta del Manzanar, y al principiar su bajada se para á comer en el pueblo de este nombre, yendo á dormir á Villafranca del Bierzo.

Aunque Astorga no pertenezca á Galicia, pues forma parte de la provincia de Leon, por muchos títulos merece una mencion particular en la relacion de este viaje. El delicioso valle, en medio del cual descuella esta antigua ciudad, es doblemente interesante por el vistoso aspecto que presentan las casas de sus multiplicadas aldeas que constituyen la poblacion de la maragatería, y que, hechas de un barro de color rojo, resaltan en medio de los verdes prados que las circundan. Las débiles murallas de la ciudad recuerdan con gloria la defensa que hizo su guarnicion bajo el mando del ilustre general Santocildes en tiempo de la guerra de la

independencia. Su catedral es un monumento antiguo, en el cual el pórtico principal merece particular atención por lo muy bien acabadas que están sus obras de escultura. La casa consistorial es un buen edificio de piedra sillera, en el cual resalta una gran campana de reloj, á cuyos dos lados se ven dos figuras en traje de maragato que forman parte de su máquina y sirven para sonar las horas. También encierra Astorga un bonito jardín nuevo que sirve de paseo, y, sin contar algunas fábricas de géneros de hilo y de lana, es conocida por la excelencia de sus mantecados.

Una larga disertación merecería el examinar el origen de los célebres maragatos, cuya profesión de arrieros y su particular traje los hace tan conocidos en muchas de las provincias de España; pero semejante trabajo nos distraería demasiado del propósito principal de este escrito. No podemos menos de notar, sin embargo, la singularidad de sus costumbres, que los dá sin duda á conocer por un pueblo de muy antigua raza, y á nuestro juicio procedente de la Goda, por la semejanza de su traje con el de los habitantes de uno de los pequeños estados de Alemania (el Althemburgo), que en medio de aquella región se distinguen de los demás pueblos, vistiendo del mismo modo. El respeto con que las mujeres de estos tratan á sus maridos, también recuerda las costumbres alemanas. Sin embargo, semejantes costumbres oponen resistencia tenaz al mejoramiento social, y rechazan los pensamientos útiles y las empresas lucrativas que las luces y la experiencia enseñan, y el mejor pasar y mayores goces de la vida requieren. Nosotros no tenemos por aventajadas ni por respetables las costumbres ni las usanzas que suponen pereza y tosca paralización.

En el quinto día nos condujo ya el viaje á la salida de Villafranca al territorio de Galicia: las dos grandes cuevas de Piedrahíta y Sierra-Horta se atraviesan en esta jornada: todo el camino es bueno, aunque penoso por las muchas subidas y bajadas. Se va á comer á una especie de venta titulada los Nogales, y á dormir á Lugo. En el sexto día el camino es también montañoso, como en general lo es toda Galicia; pero en esta parte se hace más sensible por lo muy deteriorada que se halla la carretera, efecto del abandono de muchos años, y en especial durante la guerra civil, que este tránsito se ha visto muy acosado por los facciosos. En esta jornada se come en Monte-Salgueiro, y con ella se concluye antes de anochecer el viaje á la Coruña. Mas nosotros nos quedamos por la tarde en Betanzos con ánimo de pasar de allí al Ferrol.

Descripcion de Lugo.

Lugo es indudablemente una de las ciudades más antiguas de España, la cual en tiempo de los Romanos era capital de uno de los tres grandes distritos en que se dividía el país que hoy comprenden las provincias de Galicia, y las septentrionales de Portugal. Está situada en una pequeña elevación, y en medio de una fértil llanura á la margen izquierda del río Miño. Su catedral es de buena arquitectura y encierra obras interesantes de bellas artes. Es uso y privilegio antiguo de esta Iglesia tener en su altar mayor constantemente de

manifiesto la Santa Hostia, y en el mismo admiran los viajeros la piedra que sirve de ara, que por su cualidad de reflexiva y cristalina debe ser uno de los espejos de que hacian uso los antiguos Mejicanos. Las producciones de Lugo son ricas y abundantes. La tierra produce esquisitas legumbres y frutas; se crían bueyes, cerdos y capones de carnes delicadas, y en el Miño se pescan excelentes salmones, truchas, anguilas, lampreas, sábalos y otros pescados.

En la orilla izquierda del Miño, á corta distancia de esta ciudad, hay unos baños minerales calientes que conservan vestigios de suntuosos edificios romanos. La calidad de sus aguas es principalmente azufrosa, y se usan con buen efecto en las enfermedades cutáneas y reumáticas. Contigua á estos baños se encuentra una fuente de aguas nitrosas y antimoniales. De tales beneficios son muchos los que disfruta Galicia; pero hemos visto con pesar, tanto en este sitio como en otros de baños y fuentes minerales que citaremos mas adelante, un abandono en cuanto puede conducir á aumentar con el recreo del ánimo el provecho del remedio que proporciona la naturaleza, que no hemos podido menos de observar en esta parte no son tan notables los adelantos de Galicia como en el cultivo del campo, la limpieza y embellecimiento de las grandes poblaciones, y la mejora de los edificios particulares.

Nuestro paso por Lugo ha coincidido con un suceso importante, y que él solo podia bastar para hacer interesante nuestro viaje. Haciéndose en una de sus calles la obra de un conducto subterráneo se ha tropezado á muy corta profundidad con las ruinas de un antiguo templo, que, por lo que de él se ha descubierto, puede proporcionar excava

ciones tan interesantes como las de Itálica y el Herculano. Favorecidos por un muy ilustrado y recomendable sugeto residente á la sazón en aquella ciudad, y buen conocedor, copiaremos la relación que nos ha suministrado del descubrimiento referido, y la hallarán los lectores al fin.

Observaciones generales

sobre Galicia.

Al poner el pie en este interesante país ha debido ocurrir á viajeros tan desapasionados como nosotros el considerar en grande los pueblos y el terreno que en particular íbamos á examinar, y despues de concluido nuestro viaje, podemos ofrecer el resultado de nuestras noticias anteriores y posteriores. Nos abstendremos de profundizar las cuestiones sobre la historia antigua de Galicia, contentándonos con adoptar el sentir de los mas notables escritores que se hallan acordes en los puntos que hacen á nuestro propósito. Segun ellos, los primeros pobladores del país fueron celtas, y vinieron á él por mar: en sus costas tambien hubo colonias griegas, de cuyas results tomó el litoral de Galicia el nombre de *region de los Grievios*. Esta pasó al dominio de los Cartagineses hacia el año 227 antes de Cristo, y al de los Romanos el 58 de la misma era. Aunque los Suevos invadieron la Galicia en el siglo V, no la poseyeron tranquilamente hasta que se generalizó en el país la fé católica. Extinguido el reino de los Suevos en 585

pasó esta tierra á la dominacion de los Godos, y subsistió en tal estado hasta la entrada de los Moros, que viniendo de Portugal en el año de 716 redujeron este rico y florecido pais á la situacion mas deplorable. Mas no duró mucho su opresion, pues en 740 el rey D. Alfonso I, viniendo de Asturias, obligó á los Sarracenos á evacuar á Galicia y traspasar el Duero. No quedó sin embargo completamente tranquilo el pais hasta principios del siglo XI, en cuya época cesaron las incursiones de los Moros, y tambien las de los Normandos. En las épocas sucesivas Galicia ha seguido la suerte de las demas provincias de España, y su historia corresponde á la general del Reino. Cuando hablemos de Vigo, citaremos las invasiones modernas que ha sufrido aquel pueblo.

Del carácter y disposicion de los habitantes de Galicia, no podemos menos de confesar con sinceridad que nos ha parecido poder decir de ellos mas que lo que expresan los conocidos versos de Salas, en que los pinta poco favorablemente diciendo

No se les puede negar
á los gallegos mas legos
que vale por mil gallegos
el que llega á despuntar.

Esta opinion, que la vulgaridad tiené convertida (por decirlo así) en axioma, puede adoptarse si se atiende á que los gallegos no aparentan lo que son; mas ellos todos son en el fondo sutiles, reflexivos y penetrantes. Su profunda reflexion y su tenaz apego al litigio judicial en defensa de su propiedad producen en estas provincias efectos que no

son conocidos en las demas del Reino. Cuan suspicaces son, lo conoce cualquiera que viaja ó reside en Galicia. Dificil es obtener una respuesta inmediata y categórica sobre pregunta que se haga á un gallego. A nosotros nos sucedió al atravesar la playa del Puente de Hume encontrar una muchacha á la cual, por decirle algo, la preguntamos cómo se llamaba, y su primera respuesta fué decir: «¿y para qué lo quiere saber, señor?» En nuestro concepto los hijos de Galicia deben ser muy á propósito para los cálculos matemáticos, los inventos científicos, y las obras penosas y difíciles. Para saber lo que discurre un gallego, no hay mas que estudiar á la mayor parte de sus escribanos, capaces de urdir una intriga en la punta de un alfiler, y de oscurecer el sol de mediodia.

Cuán laboriosos son los gallegos, lo dan á conocer muchos de sus usos. Hubo un tiempo en que se veia toda una compañía de granaderos de un provincial de Galicia haciendo calceta en su cuerpo de guardia. La rueca es un adorno en las mujeres de estas provincias: no solo hilan en casa, sino tambien cuando andan apacentando los ganados, cuando van al mercado, ó á alguna diligencia de un lugar á otro. Como ha dicho el conde de Campomanes, los gallegos pueden servir de modelos en materia de industria. Desde tiempo inmemorial han unido á la labranza una proporcionada cantidad de ganado para su manutencion y el abono de sus tierras, y la fabricacion casera de los objetos mas esenciales para su vestido y calzado. Es cierto que faltan aun en Galicia fabricas de paños y otras industrias en grande, que sin duda se establecerán cuando los caminos hoy proyectados se hayan concluido, pudiendo racionalmente fundarse esta presuncion en las que ya existen en

sitios proporcionados de curtidos, papel, jabon, telas de hilo y de algodón y cristales. Favorece en fin mucho en Galicia á la labranza y á la industria agrícola el que todos los labradores sean propietarios ó absolutos ó por enfiteusis; y ahora con la supresion del diezmo todavía ha mejorado la situacion de esta clase, hasta aquí tan esclavizada por el clero, que en algunas partes los derechos de escotola se extendian hasta los artículos no comprendidos en la renta decimal, como las lenguas de los cerdos, por ejemplo, que en la matanza era costumbre presentar de ofrenda á los párrocos ó á las comunidades religiosas del distrito. Una cosa en que se echa de menos en Galicia la perfeccion de que fuera susceptible es la confeccion de los quesos, pues siendo la leche excelente, no corresponden en general los que se hacen á su buena calidad, y ejemplo tienen que imitar en los muy bien sazonados del Vierzo y del Cebrero; pero aquí debemos repetir lo que hemos dicho, que las imperfecciones de la industria en Galicia proceden de la dificultad de las comunicaciones, causa por un lado de falta de estímulo para la exportacion, y por otro de escasez de conocimientos en los adelantos de las artes. De otra manera los ricos vinos de Valdeorras, de Amandi y del Rivero, no solo se manipularian con mayor gusto, y se embasarian en madera, libertándolos así del pésimo olor de la pez de los pellejos, sino que se exportarian y competirian en los mercados de Europa y América con los mejores de Francia. En la cria de los bueyes cebones se ve ya lo que puede aprovechar Galicia de la exportacion por la que está haciendo á Castilla, y aun á Inglaterra, para cuyo reino se embarcan en la actualidad en Vigo todas las semanas en el vapor del Mediterráneo 25 á 30 cabezas.

Emigraciones de Galicia.

Algunos creen que la emigracion de los gallegos es perjudicial al pais; otros que le es beneficiosa. Nosotros conceptuamos que es y será una necesidad de aquellas provincias mientras su industria y comercio no se fomente por la facilidad de las comunicaciones. Generalmente se cree que esta emigracion, regulada en 50 á 60 mil hombres, es efecto de la miseria del pais; y nosotros la atribuimos como el ilustrado autor del *Ensayo sobre la Historia de Galicia* D. José Verca y Aguiar, á la laboriosidad de sus habitantes y á la superabundancia de su poblacion, que hoy puede calcularse en dos millones. En la *Descripcion de la ciudad de Vigo, su ría y alrededores*, publicada por el doctor D. Nicolás Taboada, encontramos noticias curiosas sobre esta emigracion que vamos á transcribir aquí. Las provincias que la proporcionan son las de Pontevedra, Orense y Coruña: aquellas surten á Portugal y las Andalucías, y estas á las Castillas. Los primeros suelen permanecer ausentes cuatro á cinco años, empleándose en servicios domésticos y de fuerza. Al cabo de dicho tiempo regresan á su pais, y algunos repiten la emigracion tres y cuatro veces. La que se verifica anualmente hácia Portugal y Andalucía por el puerto de Vigo en los vapores ingleses es de mil ochocientos á dos mil individuos, á los que hay que añadir los que se embarcan en los buques españoles, los que atraviesan el Miño, y

los que pasan á Portugal por la línea de tierra. El provecho que sacan, segun dice Taboada, los gallegos que emigran á Portugal y Andalucía, puede regularse en 4 á 5 mil reales por individuo, á lo que hay que añadir como valor de la utilidad de su emigracion los socorros que acostumbran suministrar á sus mujeres ó á sus padres, mientras se hallan ausentes, y las prendas de que vuelven provistos, como capotes, paraguas, y algunos reloj y otras frioleras. A los que pasan á Madrid y otras grandes poblaciones de Castilla puede ajustarseles la misma cuenta, reduciendo á una onza de oro el beneficio de los que salen en cuadrillas á segar y cavar todos los años en dicha provincia.

Contrabando.

Hácese por Galicia bastante contrabando, ya por los puntos marítimos, y ya por la frontera de Portugal. Entre los muchos objetos que se introducen, por lo comun de procedencia inglesa, nos llamó la atencion otro de procedencia portuguesa, cual es el Almanaque ó Calendario, del que hemos sabido se expenden en Galicia de ocho á diez mil ejemplares anuales, á causa de la preferencia que merece de aquellos naturales, ya sea por el mayor tino y acierto que parece tienen comprobado en los vaticinios y afecciones astronómicas, mas conformes y adecuadas á aquel pais por la mayor analogía de climas; ya por hallarse sembrado de consejos que los gallegos estiman oportunos so-

bre la caza, sobre la pesca, sobre las labores campestres, y de indicaciones de los dias y cuartos de luna en que deben verificar tales ó cuales tareas y operaciones, ó abstenerse de ellas; y ya tambien por hallarse interpolado con algunos otros acertijos vulgares y consejos sanitarios y de economía doméstica.

Con este motivo nos hemos lamentado de que el estanco que por el privilegio exclusivo concedido por las Córtes de Cádiz al Observatorio astronómico de la isla de Leon sufre en España la confeccion y redaccion de los almanaques, repertorios y cartillas astronómicas, impida los progresos de esta ciencia, y prive á nuestro pueblo de muchas otras ventajas, que hemos visto especificadas en algunos útiles escritos *, que han clamado contra semejante privilegio, y condenado tan indiscreta medida, hija de nuestra poquedad de ánimo y de nuestra escasez de recursos.

Hemos comprado un ejemplar de dicho Calendario portugués en las tiendas de la Coruña. Confesamos que nos ha causado algun rubor el ver que los habitantes de la España gallega y tambien de la castellana hayan de preferir á los suyos los almanaques de la España portuguesa, porque los estiman mejores. Consideramos esto como un resultado inevitable de los estancos y privilegios exclusivos, que si en la mayor parte de las contrataciones es reprehensible, en las de puntos y materias científicas nos parece intolerable.

Respecto de los demas artículos de contrabando que se introducen por Galicia, no podia sorprendernos el ver que acontece allí lo que sabíamos y

* Apuntes sobre el tiempo, sobre el modo de dividirle, etc. — *Diálogos de los muertos*, nota al diálogo 2.º que trata sobre JOSE NAPOLEON, pág. 203.

todos saben que pasa por todos los demas puntos y provincias de esta monarquía, donde el tráfico del contrabando, siendo un hábito apoyado en la necesidad y en la conveniencia pública, ha sido, es, y le creemos ejercicio inevitable, por mas leyes y reglamentos que se formulen, y por mas empeño y decision que el gobierno emplee para cortarlo y perseguirlo. Los pueblos, y los funcionarios todos que dependen del gobierno y son puestos por él, lo saben; los alcaldes de eleccion popular lo presencian, lo toleran, y muchos de ellos lo protegen. Hay poblaciones enteras cuyo vecindario no se ocupa en otra cosa: nadie en la nacion lo ignora; y el no quererlo confesar, es un engaño que nosotros mismos queremos hacernos por no ser francos ni veraces, y por querer achacar á omisiones del gobierno lo que todos los habitantes protegen, y sin lo cual no se podria vivir en este pais, ni en él se despertaria de otra manera el celo por adelantar toda clase de industrias y de fabricaciones. *

Estancia en Betanzos, é ida al Ferrol.

Volviendo á tomar el hilo de nuestro viaje, y recordando que dejamos la Diligencia en Betanzos, es de advertir que lo hicimos con el fin de ir por tierra al Ferrol, y para aprovechar la satisfactoria acogida de los amigos que nos aguardaban en dicha ciudad. Con ellos visitamos los objetos interesantes que encierra esta antigua poblacion, renovada hoy

por el celo de su digno Ayuntamiento, el cual ha sabido encontrar recursos para adornarla con varios establecimientos útiles, sobresaliendo en el de dos escuelas, la una de niños y la otra de niñas, que pueden servir de modelos no solo á las mejores de España, sino tambien de la Europa. En el dia que nos detuvimos en Betanzos dimos una vuelta por su ria, que vimos con dolor necesitada de una limpia, á cuyo coste no alcanzan los medios de que puede disponer la ciudad para recobrar la ventaja de un puerto que la acumulacion de arenas le ha hecho perder. En esta excursion tuvimos ademas otro disgusto, el de ver suspendida en Bergondo, hermosa quinta á la orilla de la ria, la elaboracion artificial de bebidas espumosas que principiaba á prosperar, y ha tenido que cesar por causas fortuitas é inesperadas.

En el octavo dia de nuestra partida de Madrid salimos de Betanzos para el Ferrol, y rodeando la ensenada de Sada por un camino áspero aunque de muy grata vista, dejando á la izquierda la ria de Betanzos atravesamos las de Neda y puente de Hume, y llegamos al Seijo, enfrente del Ferrol, en cinco horas de tiempo. Nuestro ánimo habia sido remontar esta ria y visitar el interesante establecimiento de Jubia, donde se hallan reunidas tres importantes fábricas, una de planchas de cobre, otra de moneda del mismo metal, y la tercera de papel. Ya que no podamos hacer una relacion ocular de este delicioso sitio, al cual no pudimos trasladarnos por hallarse el mar en una calma chicha que nos presentaba una larga travesía, séanos lícito hacer aqui mencion honrosa del ilustrado don Eugenio Izquierdo, director que fué del gabinete de Historia natural, y fundador de las fábricas de Jubia.

Confesamos que el sosiego del mar y el suave movimiento de los remos de la lancha que nos conducia al Ferrol, correspondia al pausado y lento paso del acompañamiento de un entierro que camina hácia un cementerio. Ni á otra cosa puede compararse aquella inmensa bahía sin una sola vela, aquella espaciosa dársena sin mas que dos cascos viejos de navíos, y una fragata envejecida antes de haberse hecho al mar, y en fin aquellos interminables astilleros y arsenales con sus escalas desmoronadas, sus diques sin puertas, y sus almacenes desprovistos, tanto que para el equipo de la fragata Cristina se estaban aguardando las velas de Cataluña, la jarcía de Cádiz. Sin embargo cuanto es posible humanamente hacer sin recursos proporcionados lo verifican en aquel departamento los dignos gefes que tiene á su cabeza.

Viniéronsenos á la memoria, al ver aquel puerto y las obras colosales en él ejecutadas, las atinadas consideraciones del erudito conde de Salazar sobre la desproporcion que habia entre los enormes gastos invertidos en aquel y otros arsenales en obras gigantescas por nuestros gobiernos anteriores para aspirar á poseer una soberbia marina, y los escasos recursos que han dado á la nacion la corta agricultura, pequeña industria y reducido comercio que ha tenido en todos los tiempos pasados, y de que aun por desgracia carece en el presente; gastos cuantiosos, que no podian menos de convertirse, como se convirtieron, en lastimosas ruina de la misma marina y de la nacion; *porque, como él mismo expresa: los fundamentos que constituyen el imperio del mar penden de la tierra, y suponen la posesion de una agricultura, industria, comercio y poblacion correspondiente. Antes de tener navés que guerreen, es preciso tenerlas que pesquen y*

*trafiquen: primero debe haber marina civil sobre que se funde y pueda sostener la militar; y sobre todo, antes es tener patria, tener nacion, tener gobierno y ejércitos que aseguren su existencia, que tener marina: porque el poderio marítimo tiene un límite forzoso que no puede extenderse mas allá de lo que permiten los ordinarios recursos del Estado y el manantial de la riqueza pública, que solo estriba en los progresos de la agricultura, en la actividad de la industria y comercio, en el progreso de la navegacion mercantil y pescadora, en la ilustracion general de la nacion, y en la estabilidad, firmeza y sabiduría de su gobierno.**

En el dia mismo de nuestra llegada recorrimos la ciudad y dimos una vuelta por el Esteiro, ó sea el barrio de las dependencias de Marina. A decir la verdad, volviendo la espalda á esta parte, casi toda en ruinas, y mirando hácia la poblacion, parece que el Ferrol ha ganado, pues en efecto sus calles están mas limpias, y las casas ofrecen mejor aspecto que cuando el departamento se hallaba en mayor auge y esplendor. La poblacion se ha acostumbado á vivir de sus propios recursos y extendido el cultivo hasta el pie de las murallas: los vecinos, si no son ricos, tienen por lo menos en abundancia y á buen precio los artículos de primera necesidad; y alegres por naturaleza, mas que los demas pueblos de Galicia, suplen con su buen humor la escasez de sus facultades, y el bello sexo con su gentil donaire puede excusar los atavíos del lujo y la opulencia.

En el dia inmediato á nuestra llegada, favorecidos por la amable cortesía del señor capitán general D. José María Chacon, pudimos ver de cerca en el arsenal la interesante operacion de colocar los palos á la fragata Cristina, lo que se verificó

sin el menor accidente con el auxilio de la hermosa machina, el mejor de los utensilios que subsiste en este Departamento siendo obra moderna, pues fué construida en el año de 1825. En seguida, sin salir del mismo arsenal, tuvimos la honra de presentarnos al Sr. Infante D. Enrique, haciéndonos el favor de introducirnos con S. A. su ayudante el Sr. D. Tomas Albear. S. A. nos favoreció permitiéndonos gozar de su presencia un largo rato, durante el cual pudimos juzgar de las esperanzas que dá este jóven agradable de aspecto, amable de trato, vivo de carácter, y muy adelantado en instruccion. Por la noche tuvimos de nuevo el gusto de encontrarnos en la tertulia del señor Capitan General, y pudimos apreciar nuevamente la sencillez y afabilidad de su trato.

Viaje del Ferrol á la Coruña.

En el dia once de nuestra marcha nos embarcamos á las ocho de la mañana en el vapor que diariamente hace la travesía del Ferrol á la Coruña. El viento soplaba del vendabal, de consiguiente nos era contrario; mas esto en los buques de vapor no siendo el aire muy fuerte y mucha la marejada, lejos de ser perjudicial, favorece la navegacion pudiendo el timon dirigir mejor el buque en semejante caso. Asi fué que en dos horas hicimos la travesía, á pesar de no estar la mar muy en so-

siego, notándose esto con especialidad al pasar por delante de la famosa peña de la Marola. No es extraño que en este punto se note gran movimiento en las olas, porque siendo un peñasco aislado á la embocadura de la rada de Sada, y obrando en él la confluencia de las rias de Betanzos, Neda, y Puente de Hume, y tambien la del Ferrol, se comprende fácilmente la causa de la grande agitacion que la mar experimenta en este punto, especialmente en invierno, pues en el verano, á pesar del ruido de la Marola, el paso de la Coruña al Ferrol no es mas difícil que el de Cádiz á San Lucar.

La entrada de la Coruña es sumamente agradable, porque á primera vista el castillo de S. Anton, que forma como una isla á la boca del Puerto, no permite ver la poblacion, que de un golpe se divisa al revasar el fuerte en forma de media luna. Las casas de esta ciudad son de una apariencia elegante, particularmente las que dan á la marina; pero le falta que esté acabada de derribar la muralla vieja para completar una bella y hermosa poblacion. Además le es de una necesidad urgente á la Coruña llevar á ejecucion el proyecto de su gran muelle. Hoy es el puerto de mas comercio en Galicia; mas los Coruñeses deben tener entendido que en Santander tienen ya un rival poderoso, y en Vigo no tardarán en encontrar otro mas temible: sin embargo la situacion de la Coruña al norte del cabo Finisterre proporciona ventajas á este puerto sobre el de Vigo para el comercio de cabotage con Asturias y Vizcaya, y para la navegacion de Francia y del Báltico. Respecto á Santander, su proporcion es la misma para el comercio de ultramar; su puerto es de mejor acceso; en capitales no cede la Coruña á Santander: la ventaja de este último puerto solo estriba en la mayor facilidad para el

tráfico que le proporcionan sus muchas vías de comunicación interior. Por esta razón la Coruña debe promover con empeño la construcción y reparación de todos los caminos transversales y directos del norte de Galicia. Tanto le importa en nuestro juicio poner corriente el de Madrid con Astorga, como el de Betanzos al Ferrol, y el de este departamento á Lugo; en la inteligencia de que la Coruña no debe nunca temer la rivalidad del Ferrol, cuyo puerto nunca será mas que su astillero careciendo de capitales, y siendo su estrecha entrada un obstáculo inmenso para el tráfico marítimo.

Santi Lugo.

Como en medio de la rapidez de nuestro viaje hemos hecho dos estancias en la Coruña, y la segunda ha sido la mas larga, dejaremos la relación de los objetos que en ambas hemos observado para cuando hablemos de nuestra vuelta. Ahora referiremos nuestro viaje á Santiago, el cual emprendimos el día 13 de nuestra era viajante, tomando por 36 reales asientos de berlina en una de las dos diligencias que en rivalidad y en espacio de seis á siete horas sirven el tránsito de diez leguas que se cuentan desde la Coruña á Santiago. El camino vá por terreno montuoso y de lo menos grato de Galicia: así es que en su promedio en una aldea que llaman las Travesas se encuentra como la llave de las líneas por donde giraban las facciones ear-

listas en Galicia, y por esta razon se mantiene todavía en él una fuerza al cargo del valiente oficial Velasco, tan conocido por sus proezas y destreza en la persecucion de las facciones gallegas, y gloria del pueblo de su nacimiento que ha sido Bañares en la Rioja. A medida que el viajero se acerca á Santiago, va presentándosele el pais bajo un aspecto mas árido, lo que tristemente y sin poderlo remediar recuerda la aproximacion á Madrid. Efectos son ambos que sin duda proceden de iguales causas. Primera, la de haber sido elegidos los sitios de ambas poblaciones para objetos diversos de los que les han cabido con el curso del tiempo; y segunda, el haber hecho asiento en ellos clases privilegiadas que, extendiendo su dominio á largos contornos, no podian menos de reducir á la miseria cuanto les rodease, siendo sus sirvientes ó comensales que vivian como sus patronos del sudor y del trabajo de multitud de siervos.

Santiago ofrece alguna semejanza con el Ferrol: parte de la ciudad se ve renacer bajo un nuevo aspecto: lo demas ofrece la lúgubre apariencia de un vasto cementerio. Un sin número de conventos, algunos de ellos de dimensiones extraordinarias, y todos en un estado mas ó menos ruinoso, se ven sembrados por toda la ciudad, sin que quepa con los mas de ellos ninguna nueva aplicacion, porque estos edificios tenian una construccion adecuada á su objeto, y lo que era bueno para morada de frailes no es susceptible de aplicarse con facilidad á otra cosa. Asi es que aun el inmenso convento de San Martín, cuyos vastos claustros recuerdan el del Escorial, solo proporciona hoy dia alojamiento á algunas familias y oficiales retirados que en él se alojan. Sin embargo esta idea de la inaplicacion de los conventos es llevada en muchas partes dema-

siado lejos, pues parece hacerse propósito de que se vengan abajo según el abandono con que se los mira. En esto es sin duda reparable la conducta de la administración pública, pues mientras no se venden los conventos debe cuidarse de que no se arruinen, así porque sus materiales disminuyen de valor, menoscabado por la intemperie, como porque los edificios que hoy no encuentran aplicación, pueden hallarla el día en que se adelante la industria, particularmente en Galicia. Pero nuestro parecer sería que á todo trance y á cualquier precio se enagenasen, para que, pasando á propiedad particular, su vigilancia excusase al gobierno de los enormes gastos y difícil administración que exige la reparación y conservación de unos edificios que ahora todos los despojan, porque los consideran como bienes mostrencos, y que todavía atestiguan los errados principios que han prevalecido en los tiempos pasados para conducir la sociedad hasta el extravío de construir esos soberbios monumentos, en que se vé reunido lo mas primoroso de las artes y lo mas costoso y lujoso de las fabricaciones para vana ostentación ó para el regalo y fausto de pocos individuos, al lado de las chozas humildes, ruines y desaseadas, calles estrechas, súcias y mal sanas, charcos y corrales inmundos en que ha vivido y aun vive sumido y enlodazado el pueblo; errores que la llevaron á la absurda inconsecuencia de invertir inmensos caudales y trabajo en la construcción de un suntuoso convento, una soberbia ermita, una magnífica colegiata, una suntuosa catedral, un colegio ó una universidad fastuosa é innecesaria en parages que se advierten faltos de posadas, caminos, puentes, fuentes, baños, escuelas, y buenas calles, plazas y mercados para la contratación, conveniencia y provecho de la sociedad entera, que con aquellos gas-

tos mas razonablemente invertidos habria sido conducida á presentar un aspecto mas lozano, y bien diverso del que hoy presenta nuestra España en la mayor parte de sus pueblos, de sus comarcas y de sus desventuradas travesías y comunicaciones.

Séanos aqui permitido de paso no convenir en la justicia de las clamorosas lamentaciones de los escritores que ven una gran calamidad social en el deterioro y destruccion de colosales edificios que atestiguan para nosotros el extravío del entendimiento. No damos tanta importancia á esos insignes fragmentos como á los intereses positivos que proporcionan aumento, comodidades, goces reales y bien estar al mayor número de habitantes que puebla el globo y peregrina en esta vida. Cien mil casas cómodas, con calles espaciosas, caminos, travesías, veredas, acequias, arroyos, puentes, molinos, campos cultivados, etc. etc., pobladas de vecinos bien alojados y enseñados, valen para nosotros mas que una veintena de catedrales, conventos, ermitas, universidades, colegios y otros multiplicados establecimientos de esta clase situados inoportunamente, con sobrada prodigalidad, fabricados con insultante ostentacion á la vista de la pobreza nacional, pagados ordinariamente á profesores y artífices extranjeros, construidos y adornados casi en su generalidad hasta con mármoles, estatuas, labores, muebles y materiales de fuera de España, segun nos lo testifican con Ponz todos los que describen nuestros primores artísticos. Todos han dicho que en toda España no han hallado una posada limpia, provista y cómoda en que hospedarse, ni un camino bueno por donde transitar sin peligros. ¡Y se declama y lamenta el deterioro de tales monumentos! ¡y se quiere que se reparen y que se conserven! ¿para qué y á costa de quién? de un go-

bierno que no puede satisfacer sus mas necesarias obligaciones. Y se exclama ¡vandalismo! ¡desolacion! ¡imbecilidad! ¡mano destructora!..... Lo repetimos, damos poca importancia á estas fútiles é irreflexivas filípicas: vale mas el mundo, el bien estar del género humano.

Hemos considerado con no pequeña indignación y lástima esas celebradas sillerías de coro de maderas preciosas, adornadas con delicados y magníficos bajos relieves, perfiladas de ébano, de marfil y de preciosos metales bruñidos, para que en ellas fueran á dormir la siesta los frailes ó los canónigos en poblaciones en que los vecinos no tienen silla en que sentarse, ni mesa en que comer, ni cuchillo con que partir pan, ni tijeras para cortarse las uñas, ni cama en que dormir, ni apenas techado cubierto contra los rigores de la intemperie, ni quien siquiera les enseñe á leer.

Hemos visto fastuosos colegios y universidades para la enseñanza, en que apenas se ha enseñado otra cosa que un ininteligible escolasticismo especulativo, una jerigonza teologal y forense, inútiles ó mas bien perjudiciales, en donde al pueblo no se le ha enseñado á leer, escribir, contar, medir, pesar, delinear, trazar, describir, deslindar, discernir ni analizar los objetos que le rodean, que maneja y de que se vive en el mundo positivo, ni se le ha inspirado inclinacion á la laboriosidad ni al cumplimiento de las leyes, ni respeto á los bienes ajenos, ni se le ha habituado á la práctica de las virtudes cristianas y sociales, ni se le ha dado sólido conocimiento de la verdadera religion consignada en el texto del divino Evangelio de nuestro Señor Jesucristo. ¿Y hay sentido comun para solemnizar tan irracionales monstruosidades?

Hemos tambien visto recientemente aplaudido

en un muy estimable periódico * á Juan II de Castilla por la despilfarrada suntuosidad que empleó en la creacion de la Cartuja de Miraflores y construccion de su suntuoso edificio. No ha considerado sin duda el autor lo azaroso de aquel reinado para la nacion, el abandono con que aquel rey poeta miró el cumplimiento de las obligaciones de monarca, la penuria de su erario, las miserias y calamidades públicas que se experimentaban al mismo tiempo que á tales creaciones se dedicaba; los escándalos de todas clases que cundieron por la malaventurada monarquía castellana en aquel largo y funesto reinado, que fué una serie no interrumpida de disturbios y contiendas emanadas de los desmanes y desavenencias de la familia real, de las exorbitantes pretensiones y codiciosas rivalidades de sus individuos y privados, apoyadas en la indolencia del tal monarca, y en las cuales nunca entraban en cuenta para nada las consideraciones del bien público.

Pues ese suntuoso monasterio de Miraflores se estaba construyendo precisamente en el mismo año en que por la culpable desidia del romántico rey trovador llegaron á las manos su hijo, su privado, sus hermanos y cuñados, y los grandes traidores y rebeldes agregados á las diversas parcialidades, y se combatieron en la rica é importante villa de Olmedo, reduciendo su mayor y mejor parte á ruinas y escombros, que todavía no se han reparado, que hoy mismo las hemos comprobado en nuestro viaje, y sirven de testimonio de nuestros errores. ¿Y no se declama á favor de esta reparacion? ¿y será preferible á la causa de la humanidad la causa de la indiscreta profusion? Nosotros pensamos al contrario. Otro creemos que, al comparar estas incongruen-

* El *Semanario Pintoresco Español*.

cias, habria sido el juicio y la calificacion del apreciable periodista, á quien rogamos que las tenga presentes cuando aplauda lo pasado y vitupere la irremediable y acaso conveniente destruccion que en la actualidad se verifica, que tambien creemos será bueno sirva de leccion á las generaciones venideras para que aprendan á obrar en sentido mas derecho. Y no por esto se entienda que no queremos la decencia del culto, la regular suntuosidad y aun magnificencia de los templos, y la decorosa sustentacion de sus ministros: está esto muy lejos de nuestro pensamiento; pero queremos ajustada proporcion y regularidad en todas las cosas.

La catedral es en Santiago el monumento mas interesante, aunque su construccion, siendo de varias épocas, no satisface la vista, como sucede con los templos y otros edificios de un solo tiempo y de una sola mano. Sin embargo encierra obras de singular primor hasta de los tiempos mas remotos. La longitud de este templo es de 108 varas, y casi igual su latitud: su formacion es en seis naves y forma de Cruz: tiene siete puertas y 23 capillas. La mayor no tiene retablo ni otra imágen mas que la del Santo Apostol, que se halla sentado en una silla ricamente adornada, asi como una especie de dosel que con sus adornos y figuras se eleva sobre cuatro columnas encima del altar mayor y de la imágen de Santiago hasta la clave de la bóveda, representando el arca en que se dice haberse encontrado el cuerpo del santo en la Ria de Padron. La silleria del coro, que se halla situado en medio de la iglesia y enfrente de la capilla mayor, es de un trabajo muy fino de escultura, obra de un artista hijo del pais. Entre el altar mayor y el coro se halla suspendido un enorme incensario, que pendiente de la bóveda en el medio de la iglesia, y perfec-

tamente equilibrado, se pone en movimiento en las funciones solemnes, y con pausadas oscilaciones atra- viesa la iglesia en casi toda su anchura. El claus- tro de la catedral es tan espacioso y elevado que difícilmente habrá otro que le iguale. No pasare- mos adelante en la numeracion de las curiosidades de la Catedral, porque fuera necesario un grueso volúmen para describirlas. Ya esperamos que algun celoso jóven de los que frecuentan aquella Univer- sidad hará á Santiago el obsequio que bien merece, el de un Manual en que el viajero curioso que lle- gue á aquella importante ciudad encuentre un guia que le conduzca con menudo y profundo conoci- miento á examinar las bellezas que encierra.

La plaza á que dá la puerta principal de la Ca- tedral tiene á su costado derecho el famoso Hospi- tal de Peregrinos, á su izquierda el colegio de San Gerónimo, y á su frente el Seminario conciliar que en el dia sirve en parte de local al Ayuntamiento, como el colegio de cuartel á la Milicia nacional. La regularidad de esta plaza, y la suntuosidad de los edificios que cubren sus costados hacen un objeto tan imponente, que inspiran una especie de res- petuosa melancolía, efecto igual al que experimenta el viajero que se vé colocado en medio de la plaza de San Marcos de Venecia. Es cierto que todas las antiguas ciudades hoy en decadencia inspiran igual sentimiento de compasion respetuosa. En Santiago no se encuentra fomentada esta impresion por el aspecto de las enlutadas góndolas y de las silen- ciosas aguas que rodean los edificios de Venecia; mas en la antigua capital de Galicia frecuentes llu- vias y continuadas nieblas dan sobrado incremento á la melancolía. Pero para disiparla no les faltan re- cursos á los habitantes de Santiago: en la Rua del Villar tienen una larga hilera de soportales, donde

son dueños de pasearse á seco cuando llueve: en una bonita sala de teatro nuevamente construida pueden hallar tambien una festiva distraccion; y lo que completa la compensacion de la parte triste que pueda tener Santiago es el agradable paseo nuevamente formado en la planta baja y mas vistosa de la ciudad. En sus mercados abundan las mas sabrosas frutas, las mas delicadas legumbres, las mas suculentas carnes, y los mas finos pescados y mariscos, todo ello á precios muy acomodados.

Durante nuestra estancia en Santiago, lo que mas debia llamar nuestra atencion eran el Hospital y la Universidad, y en efecto los visitamos por menor, sirviéndonos en el primero de guia su administrador interino el distinguido profesor de medicina y diputado á Cortes D. Hipólito de Otero, y el boticario el distinguido patriota D. José María Chao; y en el segundo su sábio rector y diputado á Cortes Don Luis Pose. El Hospital verdaderamente es una obra grandiosa, digna de la magnificencia de sus fundadores los señores Reyes Católicos. Está dividido en cuatro patios que forman una cruz de brazos iguales, en cuyo crucero se halla la capilla. Las rentas de este Hospital han padecido como las de la Universidad por la supresion del diezmo. Esta ocupa un edificio de gran capacidad y de elegante estructura. La sala de su Biblioteca es tan espaciosa que parece igual ó mayor que la del Escorial; su disposicion es muy acomodada, y en todo resalta el gusto que presidió á su formacion. Con placer hemos visto aunque incipiente en la Universidad un gabinete de máquinas de fisica, y una coleccion de objetos de historia natural, que es de desear se convierta ó sirva de pie á la formacion de un Museo compuesto en especial de objetos naturales del pais y acompañado de monumentos de su historia.

Ida al Padron y Pontevedra.

De Santiago nos costaba trabajo salir, porque el punto nos parecia interesante, y los amigos que nos favorecian nos lo hacian mas agradable; pero era preciso adelantar en nuestra marcha, y con este fin el dia inmediato al de nuestra llegada salimos despues de comer en caballerías para el Padron: la distancia es de cuatro leguas, y el camino regular. Todo el de la Coruña á Vigo por Santiago, Padron, Pontevedra, Puente San Payo y Redondela, es carretera antigua, pero se halla deteriorada, y si sus reparaciones son mas especiales y muy notables entre la Coruña y Santiago, el trozo de esta ciudad hácia Vigo va empeorando á medida que se aleja de ella. En Padron no teníamos cosa particular que observar. Su situacion es sin embargo muy pintoresca, y lo fuera mas si se hubiese colocado la poblacion mas inmediata al puente Cisures, ó de Cesar, obra digna del nombre que lleva, y al cual se halla unido un prolongado arrecife sobre arcos bajos, que dan paso á las aguas que la marea dilata y sirve de comunicacion al Padron. Esta ria se comunica á corta distancia con el mar, formando una grande ensenada, á cuyo lado izquierdo se halla el Puerto de Villagarcía, y al frente la isla de Arosa, en la cual se han descubierto recientemente unos baños termales muy dignos de consideracion.

Despues de haber pasado la noche en el Padron,

salimos el día 14 de nuestro viaje por la mañana, y al lado del Puente Cisures hicimos un corto descanso con el fin de visitar en su filosófico retiro al honradísimo diputado D. José María Suanzes, que, aunque establecido en el Padron, pasa agradablemente su vida en una quinta que baña la ría, y que está calificada con decir que corresponde á su nombre *el Paraíso*. La distancia del Padron á Pontevedra es de seis leguas cortas: nosotros las anduvimos en cinco horas sin contar la detencion en Caldas para ver los baños, de los cuales podemos decir lo que ya hemos indicado de los demas de Galicia. Al medio día llegamos á Pontevedra, ciudad que se conoce haber decaído mucho, aunque todavía conserva restos de antigua grandeza, entre otros varias casas de antiguas familias y el Palacio de los Churruchaos: las calles son limpias, anchas, rectas y bien empedradas: tiene un buen paseo y un nuevo mercado; pero sobre todo los alrededores de la poblacion cubiertos de quintas, caseríos y arbolado, juntamente con la vista de la ría, hacen deliciosísimo este sitio. Nuevamente se ha hecho el camino desde la ciudad al puerto de Marin que se halla á la embocadura de la ría por su lado izquierdo, mientras que á su inmediacion á la derecha se halla situada la Isla de Tamba. Para hacerse cargo de estas tres rías, que se llaman las de abajo Padron, Pontevedra y Vigo, en oposicion á las de Betanzos, Ares, y Puente de Hume, dichas las de arriba, conviene figurarse una línea tirada desde Santiago á Tuy de cuyo lado derecho salen tres perpendiculares, que forman las tres rías del Padron, Pontevedra y Vigo. Los terrenos que bañan son los mas deliciosos que pueden imaginarse, tan abundantes en producciones de todas elases como surtidos de la mas rica pesca.

**Fomento de las pesquerías
de sardina.**

En estas rias, sin contar infinitas clases de pescados y de mariscos que proporcionan, la sardina forma el objeto principal, y su salazon ha dado motivo á un objeto especial y muy productivo de industria á que se dedican particularmente muchos catalanes. Estos, que se llaman *fomentadores*, tienen á las orillas de las rias en las islas adyacentes y en las costas fábricas en que se ejecuta la salazon de la sardina. Ellos reciben de los alfolies nacionales á un precio cómodo la sal que necesitan, y de este modo haciéndose cargo de la pesca que recogen los marineros en un sin número de lanchas que se dedican á este trabajo, proporcionan la considerable extraccion de este género que se verifica por los puertos de esta costa. Es tanta la abundancia de pesca, que regularmente no se vende á peso, sino á bulto, y el número de marineros matriculados en toda la costa de Galicia pasa de 12.000. Sin embargo es lastimoso que la laboriosidad de los gallegos no se extienda á pesquerías lejanas, y puede perjudicar aun á la misma pesca de sus costas y rias la falta de escrupulosa observancia de las ordenanzas de marina, pues con aparatos nocivos, y con operaciones fuera de tiempo oportuno, se va alejando al pescado de lo interior de las

rias, y de algun tiempo á esta parte se ahuyenta de ellas en especial la Sardina, que por la organizacion de sus órganos visuales es muy asombradiza.

Puente San Payo, Redondela, y Vigo.

Despues de habernos detenido un dia en Pontevedra, salimos por la mañana del 16 de nuestro viaje de esta ciudad para Vigo. La distancia que los separa es de cinco leguas, á las dos se encuentra el Puente San Payo, donde nace la ria de Vigo, sitio célebre por la derrota que sufrió en él el ejército del mariscal Ney cuando intentó hacer levantar el sitio de Vigo en la época de la guerra de la independencia. Allí se encuentra abundancia de esquisitas ostras que comimos en una posada inmediata al puente, así crudas, como rebozadas en harina de maiz. Despues de almorzar, viendo que la marea nos era favorable y tambien el viento, nos embarcamos en una lancha que nos condujo á Vigo pasando por delante del lazareto, y dejando á la izquierda el puerto de Redondela, que es bastante considerable, tiene un buen muelle y una campiña muy feraz: apenas se descubre desde la ria, porque está como escondido en un rincon de ella.

La vista del Puerto de Vigo y de su ria debe sorprender á cualquiera que por primera vez visite este magestuoso sitio. La ria que dá principio por la parte del norte en el cabo del Hombre, ó

punta de Subrido, y por la del Sur en la del monte Ferro, corre de Este á Oeste en la extension de seis leguas. Hacia la mitad de su longitud forma esta ria en la costa del Sur la grande ensenada y puerto de Vigo, sin duda el mejor de Europa. A tres leguas O. N. O. de él en la entrada de la ria están situadas las Islas Zies ó Bayonas, por hallarse cerca del puerto de este nombre. Las dos se prolongan de N. á S. en la extension de cuatro millas escasas. La isla del N., que es la mayor, tiene de largo cerca de dos y media millas: su extremo nombrado *el Caballo* con la punta de Subrido en la costa del N. forma el canal de una milla y dos tercios, al que llaman el paso ó boca del N. de la ria. La longitud de la isla del S. es de milla y media poco mas ó menos; y entre su extremo S. conocido por el cabo de Vicos y la punta del monte Ferro, se halla la boca del S. que tiene unas tres millas. El espacio que media entre ambas islas constituye el paso nombrado *la Porta*, cuyo ancho es como de un tercio de cable y su fondo de 36 á 42 pies. Ambas islas son bastante altas en sus cumbres, y esta circunstancia y la misma posicion que ocupan las hacen servir de barrera y como de un cancel del Puerto: asi es que le abrigan y defienden de la gruesa mar del centro ó fuertes marejadas, y de los tempestuosos vientos que soplan del O. N. O., hasta el S. O. Ademas de este inmenso beneficio proporcionan la singular ventaja de permitir la entrada y salida de los buques en todos tiempos y con cualquier viento ó marca por una de las dos bocas que forman las mismas islas, una al N. y otra al S. como queda dicho; y aun tambien en caso de empuño pueden entrar por el paso de la Porta.

A distancia de tres y media millas del puerto de Vigo en la misma costa del S. se halla la punta

de Rande, que con la opuesta de **Bestias**, distante menos de un tercio de milla, se forma la garganta mas estrecha de la ria: desde esta estrechura comienza una grande ensenada, en la que pueden estar fondeadas muchas embarcaciones abrigadas de todos vientos y con suficiente separacion unas de otras. Ademas esta ensenada puede servir de refugio para los buques que vengan de la mar faltos de anclas ó cables, como ha sucedido en varias ocasiones. Varando en el fango permanecen en él con toda seguridad hasta proveerse de lo necesario, y despues alijando un poco salen fácilmente sin avería alguna. En toda esta ensenada hay de 72 y 78 hasta 84 y mas pies de agua fondo lama.

Lazareto de Vigo.

Siguiendo el rumbo de la ria al E. á dos y media millas de las puntas de Rande y Bestias, y á seis y media del puerto de Vigo, se encuentran dos islas de mediana altura denominadas San Simon y San Anton que se prolongan en la direccion de N. á S. La isla de San Simon tiene de largo 906 pies y de ancho 315. Aunque peñascosa, su cima forma una planicie de terreno llano y fértil. Esta isla tiene á su extremo N. la otra isleta nombrada San Antonio, cuyas dimensiones son 342 pies de longitud, y 189 de anchura. Por noticias históricas y los vestigios que se encuentran se reconoce haber

sido habitada la mayor por una comunidad religiosa de franciscanos, y existido en la menor una hermita, hallándose en una y otra pozos de agua dulce. Habiendo de establecerse un lazareto en la costa del Océano equivalente al de Mahon, muchos son los puertos de la costa occidental que han reclamado este privilegio; mas despues de reiterados informes en 1838 se dió la preferencia á dichas islas de San Simon y San Antonio, y afortunadamente se ha encontrado un capitalista (D. Norberto Velazquez Moreno) que, aunque no siendo hijo de Galicia sino de la sierra de Cameros, no ha vacilado en tomar á su cargo la contrata general de las obras proyectadas en ambas islas, á pesar de lo muy remota que debe ser su esperanza de ver reintegrados sus desembolsos. Quien quiera adquirir amplios detalles de cuanto concierne al Lazareto puede acudir á la interesante obra de D. Nicolás Taboada, que ya dejamos citada y ha sido impresa en Santiago en el año de 1840. Nosotros volveremos á hablar de él en la sucesiva relacion de nuestro viaje.

Mas detalles sobre Vigo.

Los alrededores de Vigo presentan una vista muy agradable y verdaderamente pintoresca: de ella disfrutamos en la tarde misma del dia de nuestra llegada desde el castillo del Castro, que se halla situado en la parte mas elevada de la colina cuya falda

sírve de asiento á la ciudad. Desde aquella altura se descubren á la vez las frondosas vegas que estan á su espalda, la costa del Sur, la bahía, las islas de Bayona, y la ria hasta la punta de Rande. Habiendo permanecido dos dias en Vigo, empleamos el primero en visitar su iglesia, que realmente no es mas que una enorme masa de piedra, el colegio de Humanidades, y la casa de Misericordia, establecimientos ambos que honran á la corporacion municipal, que acaba de formarlos y sabe mantenerlos con escasos recursos. Tambien fuimos á ver otras dos obras dignas de la ilustrada laboriosidad y del genio creador de D. Noberto Velazquez, la una el teatro, y la otra el matadero. en cuya construccion á la orilla del mar se ha sacado con mucha inteligencia partido de las mareas para mantener siempre este local en la mayor pulcritud.

El segundo dia de nuestra permanencia en Vigo lo dedicamos á visitar el Lazareto; y favorecidos por el tiempo y por una amable compañía nos hicimos sin querer partidarios de una localidad en que la vista se esparce con delicia y se respira el aire mas puro. Ya las obras que estan concluidas, de las que es muy notable por sus bellas proporciones el puente que une las dos islas, son segura garantía de que se verán pronto terminadas todas las que se requieren para completar este importante establecimiento. Mas de poco le servirá á Vigo el tener un lazareto igual ó mejor que el de Mahon, si su admirable posición marítima no se aprovecha para el comercio ultramarino. Este forzosamente ha de depender del interior, para el cual, si cabe, es la localidad de este puerto tan á propósito ó mas que para el exterior. Sin contar las producciones que se halla en proporcion de recibir de Castilla, solo las dos fértiles provincias gallegas de Orense

y Pontevedra pueden proporcionarle multiplicados artículos de exportacion. Vigo no podrá ser jamas nada mientras sus comunicaciones interiores no se multipliquen. Esto nos conduce insensiblemente a hablar de la nueva carretera de Galicia.

Carretera de Castilla á Vigo.

Por espacio de medio siglo se ha estado reclamando en Galicia la apertura de una carretera por el centro de la provincia de Orense con ramales á Santiago, Pontevedra, Tuy, y otros pueblos principales, para proporcionar el tráfico y exportacion de las abundantes y variadas producciones del pais, facilitar la introduccion de los géneros coloniales, poner en comunicacion la parte Sur de Galicia con las Castillas, y en contacto á Vigo con el centro de la monarquía. Al fin se ha atendido á esta necesidad, y en el dia se está trabajando en la nueva carretera, que por decontado lleva al antiguo camino la ventaja que á continuacion se manifiesta.

<i>Camino actual.</i>	<i>Camino proyectado y principiado.</i>
De Vigo á Orense. 17	De Vigo á Orense. 17
A Astorga. 31	Sigue y pasa por las provincias de Zamora, Salamanca, Valladolid, Segovia y Avila, empalmándose el tronco de dicha carretera en Villacastin hasta Madrid. 69
A Benavente. 10	
A Madrid. 41	
<hr/>	
Total. 99	<hr/>
	Total. 86

Toda esta nueva carretera debe atravesar por un pais muy delicioso, fertil y poblado, y tan poco penoso, que solo tiene que atravesar un puerto, el de las Portillas. Falta solamente que se active este trabajo, el cual se halla muy atrasado en la provincia de Pontevedra. Toda rivalidad entre los partidos de esta provincia sobre la construccion del tronco y direccion de sus ramales no puede menos de redundar en perjuicio de todos los interesados, pues el mayor mal para Pontevedra, para Vigo, para Galicia y para toda España es el que se dilate la abertura de este camino. Hecho que sea, se puede asegurar que Vigo se convertirá muy pronto en el puerto mas frecuentado de España, y que la actividad de su tráfico redundará especialmente en beneficio de la provincia á que pertenece su territorio.

Aunque nos proponíamos pasar á Tuy, no lo pudimos verificar porque nos detuvo la dificultad del tránsito, á pesar de la poca distancia de solas cuatro leguas. No nos llamaba tampoco mucho la atencion el ver esta antigua plaza de armas situada á la orilla derecha del Miño enfrente de otra igual fortaleza portuguesa, la de Valenza.

***Viaje de vuelta, y segunda estancia
en la Coruña.***

El dia diez y nueve de nuestro viaje volvimos á deshacer lo andado, dando tambien la preferencia al mar que nos era favorable para remontar

la ría, yendo á desembarcar al Ulló, que se halla cerca del puente San Payo, y es mas inmediato al camino de Pontevedra. En este punto es donde se hallan las barcas con que proporcionando la marea se hace en menos tiempo que por tierra la travesía hasta Vigo. Estas barcas tomándolas por entero se pagan bien con un duro. Las caballerías de silla cuestan en este pais diez á doce reales por dia: las literas son mucho mas caras, no bajando su precio de cuatro duros diarios: los borriquillos que se encuentran á las puertas de la Coruña para ir y venir de los contornos extendiéndose hasta cuatro y cinco leguas, se pagan dos á tres reales por cada una.

El dia que salimos de Vigo dormimos en Pontevedra. El 20 de nuestro viaje en Padron, el 21 en Santiago, y el 22 en la Coruña, donde tuvimos que detenernos por falta de diligencia toda una semana, esto es hasta el 29, que con cinco dias mas de viaje de regreso, completa el nuestro de 34 dias. El gasto de posada en las grandes poblaciones de Galicia, cuando se hace estancia en ellas, lo mas es de 20 reales al dia, comprendidos almuerzo, comida y cena. Tiempo teníamos á nuestro regreso de la Coruña para verlo todo, mas no lo aprovechamos tanto como habríamos querido, por razon de que nos principió entonces á llover, de lo que habíamos estado libres todo el resto de nuestra caminata. Sin embargo aprovechamos las claras del tiempo para ver lo mas interesante que encierra esta ciudad, contentándonos en los ratos lluviosos con la despejada vista del puerto, que nos proporcionaba nuestra habitacion en la bien situada fonda de Puga. Primero fuimos á ver el lazareto, ó sea el local que debe ocupar, en sitio que realmente está bien proporcionado al efecto. En seguida vi-

sitamos la fábrica de cigarros, despues el castillo de San Anton. En otro dia fuimos á ver las fábricas de jabon, las de mantas de algodón, la Aduana, el llamado Palacio, y el jardín en que se halla el monumento elevado á la memoria del general Moore, en el cual habríamos deseado ser dueños de borrar una inscripcion que ofende algun tanto la delicadeza española.

En punto á industria, lo que debia llamar mas la atencion en la Coruña era la fábrica de cristales, y en efecto ella fué la que fijó la nuestra de una manera especial. Por dos veces fuimos á visitarla, y á los señores sócios interesados les debimos atenciones extremadas, que nos proporcionaron enterarnos muy por menor de este grandioso establecimiento. Todo en él está en efecto dispuesto y provisto en grande escala. Los almacenes se hallan atestados de carbon, de madera y de todas las materias que entran en la composicion del cristal. Dos hornos de fundicion, uno de ellos de las mas grandes dimensiones, están continuamente trabajando el cristal, que operarios hechos venir de Francia á grandes expensas trabajan con la mayor perfeccion, entre ellos unos cristales estriados muy apropósito para puertas vidrieras y miradores. Iguales las tienen todas las oficinas de esta gran fábrica, cuyo despacho es considerable dentro y fuera de Galicia.

Como monumento antiguo, ninguno mas memorable en Galicia que la torre de Hércules, ó sea el moderno Faro de la Coruña. Aunque se duda mucho, mas que se sabe, de su primera fundacion, como sea indudable que los griegos tuvieron establecidas colonias en las costas de Galicia, y que en su tiempo hubo Faros en Alejandria y en Messina, no se hace inverosimil el que con igual ob-

jeto se edificara una torre en un punto tan proporcionado como el en que se encuentra la llamada de Hércules. La escalera ó rampa que tenia alrededor, como la torre de Babilonia, es otra prueba de su grande antigüedad. En la nueva obra dispuesta magníficamente por el Sr. D. Carlos III se ha puesto una faja sobresaliente desde el suelo hasta lo último del cuerpo principal, que señala y recuerda el mismo giro que llevaba la escalera exterior. La inscripcion que se ve en una peña, hoy resguardada por una casita al lado de la torre, muestra al parecer que en tiempo de los romanos fué reparada la torre griega por un arquitecto llamado Sevio Lupo, el cual dedicó su obra acaso al mismo Hércules bajo la denominacion de Marte. Dicha inscripcion es la siguiente :

MARTI

AUG. SACR.

C. SEVINS

LUPUS.

AR : : : : : TECTUS

AT : : : : : SIS

LUSITANUS EXCEL.

Asi lo pone D. Francisco Salgado en su obra *El Laberinto*; pero es de advertir que los renglones intermedios están tan gastados que dan lugar á tantas copias diferentes como por conjetura ó capricho hávan querido sacarse. La circunspeccion con que procedió la Academia de la Historia al formar la inscripcion que se puso en dicha torre en 1791, llamándola Faro antiquísimo, es la última prueba de su origen griego ó fenicio: El reverbero que recientemente se ha colocado en la cúspide de esta torre, debe por su magnitud, buena disposicion y

altura del edificio , prolongar su efecto á grande distancia en el Océano.

Para terminar agradablemente nuestro viaje, todo él feliz y gustoso , se nos proporcionó en el día víspera de nuestra marcha una funcion de ópera en el magnífico teatro de esta ciudad , en cuya ocasion completaron sus obsequios hácia nosotros los amigos y demas personas que sin conocernos nos habian favorecido en esta ciudad , y á los cuales tributamos aqui las mas rendidas gracias en testimonio de nuestra agradecida memoria.

INVASIONES QUE HA SUFRIDO VIGO.

La primera fué en 1585, poco tiempo despues de haber perdido España la *grande armada*. En aquel año el general inglés Francisco Drake entró en la ria con diez y seis navíos acompañados de algunas embarcaciones menores , y echando en tierra dos mil hombres intentó apoderarse de la ciudad, cuya heroica defensa y la aproximacion de los socorros de D. Diego Sarmiento, señor de Salvatierra, y de D. Pedro Bermudez, gobernador de Bayona, obligó á los ingleses á reembarcarse con gran pérdida, inclusa la del botin que habian hecho sus corredores en el pais. Cuatro años despues , en 1589, el mismo Drake , despues de haber atacado infruc-

tuosamente con la considerable fuerza de 120 buques de guerra y transporte y veinte mil hombres de desembarco á los puertos de la Coruña y Lisboa, revolvió sobre Vigo y logró quemar parte de su poblacion.

La tercera irrupcion de los ingleses, ocurrida en Vigo en el año de 1702, es sin duda la mas memorable á causa de la desgracia que acacció entonces á nuestra rica flota que volvia de las Indias á cargo de D. Manuel de Velasco. Noticiosa Inglaterra de que la escuadra española habia salido de América cargada de grandes riquezas con direccion á Cádiz, envió al cabo de San Vicente un gran número de buques de su nacion y algunos mas holandeses, con objeto de que bloqueasen aquel puerto y se apoderasen de nuestra escuadra; pero esta y la francesa que la escoltaba arribaron oportunamente á Galicia, entrando en la ria de Vigo el 22 de setiembre de dicho año.

El capitán general, de acuerdo con el Ayuntamiento, las demas autoridades y personas notables del pais, recelando que la armada enemiga se apoderase de aquella, dispuso el desembarco á lo menos de la plata para trasportarla al interior, y con tal designio se mandaron concurrir hasta mil carros. Este acertado proyecto hubiera producido un resultado ventajoso, si la ambicion ó el error del comercio de Cádiz con su pretension de oponerse á que se desembarcasen en Galicia las mercaderías bajo el importuno pretexto de ser contrario á sus privilegios, no entorpeciese la decision de poner á salvo aquellos preciosos efectos.

Mientras que cuestion tan grave se resolvía en el Consejo de Indias, la escuadra inglesa se aproximaba á esta costa, y el 22 de octubre se avistaron sus velas, que impelidas de viento favorable se diri-

gían velozmente al puerto. Al dia siguiente verificó su entrada, y desembarcando 4000 hombres, levantó baterías contra los castillos, que tuvieron que ceder por su débil fábrica y corta guarnición que los defendía: así fué que muy pronto se vieron ocupados por los ingleses. Dos de sus navios, favorecidos del viento, rompieron la cadena colocada entre las puntas de Rande y Bestias, á pesar del incesante fuego que se les hacia de todas partes, y de que diez navios de guerra franceses les disputaron con valor el paso y entrada en aquella ensenada. Entre tanto los buques de la flota española se habian internado en la ria cuanto les era posible, y comenzaban á echar en tierra los fardos; pero como un considerable número de enemigos desembarcados ocupaban ya aquella orilla en la costa del S. impedían á fusilazos verificar dicho desembarco; y solo pudieron efectuarlo algunos en la costa del N., y aun de esto pudo salvarse muy poco, porque en medio de aquella fatal confusion desapareció lo mejor y la mayor parte. Vencidos al fin los franceses, la armada enemiga se dirigió en seguimiento de la flota; mas D. Manuel de Velasco, lleno del mayor corage, ya desesperanzado, habia mandado quemar sus buques echando al agua casi todas las preciosas mercaderías, y lo mismo hicieron los franceses, cuya tripulación procuró salvarse á nado ínterin los ingleses cuidaban solo de apagar las llamas para apoderarse de aquellas riquezas.

Puede asegurarse con razon que jamás se ha visto un combate mas horroroso. En él se emplearon fuegos de artificio, camisas, bolas, ollas de betun, y todo medio incendiario y matador. Duró esta memorable pelea dia y medio sin intermision desde la tarde del 23 hasta la noche del 24; y en ella murieron de nuestra parte unos 2000

hombres entre españoles y franceses, siendo muy pocos los que dejaron de salir heridos. Los ingleses y holandeses tuvieron 800 muertos, 500 heridos, y perdieron un navío de tres puentes que fué incendiado; pero nos cogieron trece buques franceses y españoles, de los que siete eran de guerra y seis mercantes, aunque todos muy destruidos, y los demas fueron á pique ó incendiados. No puede negarse que de una y otra parte hubo hechos de indecible heroicidad, de bravura y denodado esfuerzo: en medio del mayor riesgo se han visto pelear á los gefes de la armada inglesa y holandesa Ormoud, Halemund y Colemberg: no menos valor aunque con menos fortuna manifestaron Mr. Chatterneau y el Sr. Velasco. Concluido el combate en el día 25 los enemigos hicieron bajar á la mar una multitud de buzos que muy pronto volvieron á bordo porque la artilleria de Vigo les ofendia mucho en los sitios donde alcanzaba. Hasta el día 30 no empezaron á salir de la ria; y no hay duda que dejaron al país lleno del mayor horror y consternacion por consecuencia de los varios daños que habian cometido en él.

Segun aserto de los mismos ingleses el importe de lo apresado ascendió á unos cuatro millones de pesos, y se dice que el comercio de Cádiz perdió mas de ocho. Pero la pérdida del rey (ó mas bien de la nacion) fué todavía mas considerable; porque ademas de lo que dejó de percibirse por el derecho de aduanas, es evidente que desde entonces quedó España sin buques para el comercio de América, y por esto fué necesario valerse despues de los franceses que nos han sido harto gravosos.

La cuarta invasion que los ingleses han hecho en esta bahia ha sido en 10 de octubre de 1719, con motivo de la guerra de Sicilia. El P. Pedro

Murillo Velarde en su *Geografía histórica* * dice: «Que habiendo entrado en la ría de Vigo el vicealmirante inglés Makelos con una grande escuadra que traía mas de 4000 hombres, después de haber desembarcado en tierra, se entregaron la plaza y sus castillos con poca resistencia el 21 del mismo octubre; que en seguida saquearon los almacenes en que había muchos pertrechos de guerra, y llevaron 6000 mosquetes, gran cantidad de artillería, mucha pólvora, y además seis navíos que había en el puerto, con todo lo que se volvió la escuadra para Inglaterra.» Por otra parte se conserva todavía una copia literal de la capitulación que hizo el coronel D. Fadrique Gonzalez de Soto, comandante del castillo del Castro, con el generalísimo de las tropas británicas Lord Cobban, firmada por este mismo en el campo de Bouzas á 18 de octubre del propio año. Sea de esto lo que se quiera, en lo que no cabe duda es que entonces hicieron el desembarco en la playa de Samil, donde permanecieron unos veinte días, y que causaron muchísimos daños y ruinas, no solo á esta población, sino también á todo el distrito.

* Tomo 2.º, pág. 148.

ADVERTENCIA.

Segun queda dicho al principio copiamos á continuación la Tarifa de precios de la Diligencia en esta carrera, en la que va comprendido el servicio de desayuno, comida, cena, y cama: servicio que (sea dicho con verdad y en aprecio de la empresa) consideradas la situación, proporciones y medios de nuestras poblaciones y viajeros, nuestras costumbres y nuestros escasos recursos, puede decirse que se halla bastante bien des. mpeñado.

Nota núm. 1.

Diligencias de Carsi y Compañía.

TARIFA de los precios de asientos en las carreras de la Coruña, comprendidos los gastos de desayuno, comida, cena, y cama.

De Madrid á la Coruña.

PUNTOS.	rs. vn.	
	B.	l.
Las Rozas.	18	16
Galapagar	36	32
Guadarrama.	52	46
San Rafael.	68	62
Villacastin.	88	78
Labajos.	100	90
Montuenga.	126	114
Olmedo.	154	138
Valdestilla.	176	158
Valladolid.	200	180
Tordesillas.	230	205
Villar de Frades.	266	235
Cerecinos.	296	260
Benavente.	314	275
Pobladura del Valle.	332	290
La Bañeza.	356	310
Astorga.	370	330
Manzanal.	394	350
Bembibre.	418	370
Cacabelos.	448	395
Villafranca.	454	400
Ruitelan.	478	420
Nogales.	506	460
Cerezal.	544	475
Guimian.	565	493
Lugo.	589	508
Baamonde.	607	528
Guteriz.	619	538
Betanzos.	661	573
CORUÑA.	680	590

De la Coruña á Madrid.

PUNTOS.	rs. vn.	
	B.	l.
Betanzos.	19	17
Guteriz.	61	52
Baamonde.	73	62
Lugo.	97	82
Guimian.	115	97
Cerezal.	136	115
Nogales.	154	130
Ruitelan.	182	170
Villafranca.	226	190
Cacabelos.	232	195
Bembibre.	262	220
Manzanal.	286	240
Astorga.	310	260
La Bañeza.	324	280
Pobladura del Valle.	348	300
Benavente.	366	315
Cerecinos.	384	330
Villar de Frades.	414	355
Tordesillas.	450	385
Valladolid.	480	410
Valdestillas.	504	432
Olmedo.	526	452
Montuenga.	554	476
Labajos.	580	500
Villacastin.	592	512
San Rafael.	612	528
Guadarrama.	628	544
Galapagar.	644	558
Las Rozas.	662	574
MADRID.	680	590

ITINERARIO.

Salen de Madrid los
lunes y viernes.

Salen de la Coruña los
lunes y jueves.

<i>Á comer.</i>		<i>Á cenar.</i>		<i>Á comer.</i>		<i>Á cenar.</i>	
Cristo del Caloco	Valladolid.	Olmedo.	Tordesillas.	Monte Salgueiro.	Nogales.	Lugo.	Villafranca.
Benavente.	Manzanal.	La Bañeza.	Villafranca.	Mazarzal.	Benavente.	La Bañeza.	Tordesillas.
Nogales.	Monte Salgueiro.	Lugo.	Coruña.	Valladolid.	Cristo del Caloco	Olmedo.	Madrid.

Nota núm. 2.

CARRERA DE MADRID A VIGO,

por Valladolid, la Coruña, Santiago y Pontevedra.

<i>leguas.</i>	<i>leguas.</i>
De Madrid á las Rozas. 2½	Portazgo y venta de
Venta de las Matas. 1	Almarza. 1
Torrelorones. 1	Sanchidrian. 1
Venta de la Trinidad. 1	Martin Muñoz. 2
Guadarrama. 1½	Montuenga. 1
Venta de Juan Calvo. 1	San Cristobal. 1
Fonda de San Rafael. 1	Olmedo. 3½
Venta del Santo Cristo del	Omillos. 2
Caloco. 1	Iglesias, rio y puente
Navas de San Antonio. 1	Valdestillas. 2
Arroyo y puente de Villa-	Puente de Duero. 2
castin. 1	Valladolid. 2
Villacastin. 1	Simancas. 2
Ventas nuevas. 1	Tordesillas. 3
Labajos. 1	Ventas de Verceiros. 1
Voltoya, rio y puente	Vega de Valdetroco. 1

	<i>leguas.</i>
Mota de Toro	1
Villa y venta de Almaraz y Villar de Frades	3
Río y puente de idem	1
Villalpando	3
Cerecinos	1
Venta de San Esteban	1
Esla, río y puente	1
Benavente	1
San Roman	2
Pobladura del Valle	1
Pozuelo de Páramo	1
Malcavado	1
Cebrones, río y puente	
San Martin de Torres	1
La Bañeza	1
Río y puente de tablas.	
Palacios de Valduerna	1
Venta del Monte	1½
Juta, río y puente	1½
Astorga	1½
Cumbarros	2
Manzanal	2
Portazgo del Rey	2
Bembibre	2
Congosto	2
Cacabelos	3
Villafranca del Bierzo	1
Río y puente	
Perege	1
Vega de Valcarcel	1
Las Casas de Santo Tirso	1
Venta y lugar de Castro	2
Piedrahita	½
Dongos	2
Los Nogales	½
Río y puente	
Herreros, río y puente	
Sierra Horta	1
Río y puente de Crucul	
Crucul	1

	<i>leguas.</i>
Sierra de Becerreala	
Santa Isabel	1
Venta de Baralla	1
Río y puente de idem	
Sobrao	1½
Venta de Guimian	1
Río y puente	
El Corbo	½
Venta del Bao	1
Río y puente	
Quintela	1
Lugo	½
Otero del Rey	1½
Miño, río, puente y portazgo	
Santa Maria de Odas	1
Río y puente	
San Julian de Roca	1
Cuiteriz	2
Río y puente	
Venta de la Castellana	2
Venta de Monte	
Salgucyro	2
Betanzos	3
Venta nueva del Monte	1
El Burgo, río y puente	½
Al portazgo	½
Ermida del Espirita Santo	
Coruña	1
Corral	3
Santa Cristina	1
Las Travesas	1
Paulo	1
Sigueiro, río y puente	2
Santiago	2
Padron	4
Caldas	3
Pontevedra	2
Puente San Payo	2
Redondela	1
Vigo	2

109 - 109½

129 - 129½

Manuel Hazdo 11127

DESCUBRIMIENTO
DEL
MONUMENTO ANTIGUO
EN LUGO,

de que se habla en la página 11.

En la calle de Batitales de la ciudad de Lugo, á una profundidad media de cuatro pies y medio del piso de la misma, se descubrió casualmente en los primeros días del mes de setiembre último un magnífico vestigio romano, apareciendo un pavimento de mosaico en una extensión de mas de treinta y dos pies de rey de largo, prometiéndolo las partes que se han podido reconocer ocupar en igual tramo todo el ancho de la calle, que desgraciadamente solo presenta una abertura media de diez y medio pies. Las bases de columnas levantadas sobre el mosaico, lo esquisito de este, y los escasísimos vestigios de la planta del edificio á que perteneció, hacen pensar pudo aquel ser uno de los templos que habia en esta ciudad, de que la historia nos ha trasmitido noticia.

El pavimento puede considerarse dividido en dos partes: en la primera correspondiente al lado del Oeste, y que ocupa unos doce pies longitudinales, se encuentran dos bases áticas de piedra ordinaria con los arranques de las columnas que les estuvieron sobrepuestas y debieron tener veinte y dos pulgadas

en su diámetro inferior: el espacio entre las bases está ocupado por un bellissimo tablero de mosaico de colores. Desde una de aquellas hasta la haz de la fachada de la casa correspondiente aparece otro bellissimo tablero ó tarjeton que iria á buscar la base inmediata. Contigua á la línea de estas, y comprendida en la parte que se describe, corre una gran faja de cuatro pies y medio de ancho, sembrada de hermosísimos pescados y mariscos, sobresaliendo fina cabeza colosal de hombre proveccto con larga barba y cabello, coronado con dos órganos á manera de trompas terminadas en medias lunas; otros dos como orejas de caballo, y dos airones: todo ello enhiesto y de color encarnado. Bajo de la barba le nacen dos peces situados á derecha é izquierda. Todo el campo de la faja está sellado de líneas oscuras combinadas de diferentes modos; y cuanto ella contiene está representado con los colores del natural.

Desde esta faja, y dividido por una piedra de cerca de pie y medio de ancho, se presenta el segundo espacio de cerca de veinte pies de largo, correspondiente al Este, ocupado por otro bellissimo mosaico uniforme, cuajado de dibujos de ornato simétricos del mayor gusto. En la terminacion de este ha aparecido un muro en ángulo; mas allá del que las excavaciones nada han producido.

El conjunto del vestigio revela desde luego la habilísima mano romana que lo construyó en los mejores tiempos de las artes entre aquellas gentes. El dibujo es correctísimo del mayor gusto y pureza: la ejecucion primorosa. Este descubrimiento puede reputarse como uno de los mas preciosos, no solo por lo que en sí es ya, sino por lo que promete ser, de poder continuarse los trabajos necesarios: el lustre nacional se interesa en ello.

A luego del descubrimiento la Sociedad Económica de la provincia nombró una comision que dirigiese los trabajos; y aprovechando el poco tiempo que el servicio del público permitia, tratase de ha-

cer los correspondientes estudios sobre él. La comisión nombrada al efecto se ocupó de ello sin descanso; y, á pesar de los muchos obstáculos con que tuvo que luchar, presentará en breve á la Sociedad un dibujo colorido y sujeta á escala de todo el vestigio, y dos memorias concernientes una á la parte histórico-crítica de esta ciudad á él referente, y otra por lo que hace á lo correspondiente á las artes y á la arqueología. Además ha presentado á estas autoridades, que tan interesadas se han manifestado en este importante descubrimiento, el dibujo de un proyecto para atender desde luego á su conservación y expedito reconocimiento, sin impedir la circulación del público.

M
 NA
 prog
 EXI
 DOU
 Em
 1. Velb
 2. Velb
 1. Velb
 oito
 me
 fiqu
 pod
 2. Velb
 tem
 gid
 1. Vel
 2. Vel
 dia
 1. Vel
 2. Vel
 o E
 1. Vel
 det
 eik
 2. Vel
 V.
 Solda
 1. Vel