

R. L. Lacal

548

531

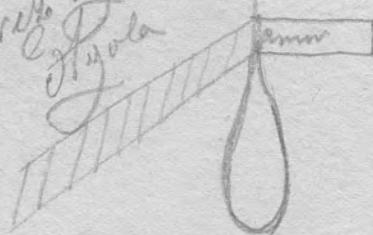
Handwritten notes or numbers on the right side of the page.



R. Lacal
Peru
Cuzco
Agrelo
Huayla

175

520



Handwritten text on the label attached to the drawing.

COMPENDIO
DE
GEOGRAFÍA MILITAR
DE
ESPAÑA Y PORTUGAL

COMPENDIO
DE
GEOGRAFÍA MILITAR
DE
ESPAÑA Y PORTUGAL
POR
DON LEANDRO MARISCAL,

Coronel Teniente coronel retirado de Caballería.

I. L. O. V.

ESTA OBRA FUÉ PREMIADA CON MEDALLA
DE ORO EN LA EXPOSICIÓN UNIVERSAL DE BARCELONA DE 1888.

SEXTA EDICIÓN

CORREGIDA Y AUMENTADA

VALLADOLID.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE F. SANTARÉN MADRAZO
Impresor del Utre. Colegio Notarial.

1901



Esta obra es propiedad de su autor.

INTRODUCCIÓN



A práctica en la enseñanza de la materia de que trata este libro, me ha hecho aprender dos cosas, 1.^a que es un estudio agradable, que muchos desean hacerle y que le principian con gusto; 2.^a que al poco tiempo le dejan, cansados de prolijas nomenclaturas, muy difíciles de aprender y aun más de conservar en la memoria. He querido vencer esta dificultad haciendo este compendio, en el que, como verá el que le examine, he prescindido de muchos detalles en nombres y números, que se encontrarán en otros libros más amplios.

Igualmente he creído que no todas las partes de nuestro país ofrecen el mismo interés militar, creencia de que muchos participan, y por ello hay comarcas, como la inmediata á Francia, que se tratan con más detenimiento que otras.

No sé si habré acertado, no sé si habré llenado el vacío que se me figuró existía, no sé si lograré difundir el estudio de la materia; el público me lo dirá.

Y ya que en estas líneas hablo con todos, justo es que ante todos haga pública y explícita demostración de gratitud y respeto á mi maestro, al que me ha enseñado lo poco que creo saber, al Excmo. Sr. D. José Gómez Arteche. Su notabilísima obra es la que ha abierto el camino á cuantos venimos tras él.

Sin ella, imagino que nadie hubiera hecho cosa de substancia, estaríamos muy atrasados en Geografía militar, es más, muchos hasta ignorarían que hubiese una materia con tal nombre. Sirvan, pues, estas líneas para mostrar cuánto debe el Ejército entero al

ilustrado General que nos ha abierto de par en par una de las puertas del templo del saber. Y sirvan además de particular expresión mía, para mostrar que siento hacia mi maestro la consideración y afectuoso respeto de discípulo agradecido.

También me han ayudado mucho los excelentes mapas de don Francisco Coello. Constituyen un magnífico atlas que es gran lástima que no esté acabado y que no se difunda y generalice entre los Oficiales.

La tercera fuente en que he encontrado abundante raudal de materia geográfica, es el mapa itinerario hecho por el cuerpo de Estado Mayor y libros que le acompañan. Es obra de valor, mejor que lo que muchos piensan, y no tan conocida como debiera, acaso por la gran extensión del primero, el volumen de los segundos y el precio algo subido de uno y otro. Son igualmente muy de citar: 1.º La obra del señor coronel de Ingenieros D. Francisco Roldán, titulada «Estudio estratégico de la península Ibérica». A método claro y estilo fácil, reúne interesantes detalles, datos fidedignos, fundados juicios y consideraciones acertadas. 2.º El atlas de obras públicas de España publicado por la «Revista de Obras públicas»; en él se hallan los mejores datos sobre caminos. 3.º El atlas militar itinerario que actualmente está publicando el Depósito de la Guerra; respecto al cual, y sin disminuir su mérito, serían de desear mayor rapidez en la publicación; algún cambio en el orden en que los mapas aparecen, una edición económica de pocas hojas, y tales cuales notas explicativas de los itinerarios.

Concluyo rogando á los que lean este libro, que no sean muy severos cuando juzguen las muchas faltas que seguramente hallarán.



CAPÍTULO PRIMERO

Geografía militar. — Su división. — Accidentes que estudia.
Mares. — Desiertos. — Montañas. — Valles.

Geografía militar es la ciencia que describe la superficie terrestre, estudiando el partido que, en caso de guerra, podrá sacarse de los principales accidentes que la cubren.

Se divide en dos partes: 1.^a descripción, 2.^a disertación sobre los accidentes descritos. Aquélla puede ser exacta, pues se limita á referir lo que la naturaleza ó el arte han hecho; ésta, es difícil que tenga la misma condición, porque sobre la importancia de cada accidente caben apreciaciones distintas, sin que nadie pueda presumir que la suya es la más perfecta y acabada, por lo cual, lo que en tal concepto se emita, más que doctrina es ejemplo.

El interés de la materia es fácil de demostrar. A todo militar le conviene conocer á grandes rasgos el país en que va á guerrear, las cordilleras y los ríos con sus puntos principales de paso, la salubridad y abundancia, el carácter de los habitantes, los mejores caminos y mayores centros de población; los puntos desde donde se domina una comarca, y la influencia que puede ejercer un trozo de país, ocupado militarmente, sobre sus inmediatos. Con este conocimiento se forma en la mente un extenso cuadro en el que están marcados los puntos principales del teatro de operaciones, y en el que hallan fácil y pronta colocación todos

los detalles que la topografía va mostrando. Los accidentes naturales que la Geografía militar estudia son: mares, desiertos, montañas, valles, ríos, pantanos, bosques, terrenos ondulados y llanuras: y los artificiales, poblaciones considerables, caminos principales y plazas de guerra.

Mares.—Podemos considerarles como medios defensivos ó como vías ofensivas. En el primer concepto son de gran poder y pueden llenar perfectamente su misión. Una nación rodeada de mares y dueña de ellos por el número y potencia de sus barcos, es casi invulnerable (Inglaterra). Los países casi rodeados (penínsulas Ibérica, Itálica y Escandinava) tienen ventajas análogas, aunque en menor escala por razón de sus istmos. La condición defensiva del mar aumenta, si el país que protege es pobre en puertos ó abundante en costas bravas (la Cantábrica), ó si las aguas son borrascosas (las del mar Cantábrico), ó si se hallan sembradas de escollos y bajos (la entrada de la bahía de Cádiz). Las mismas condiciones disminuyen si las costas abundan en puertos, ó las bañan aguas tranquilas (las de Valencia). Los mares que se hielan (el Báltico), imposibilitan la aproximación de las escuadras enemigas, siendo por ello excelentes protectores de las tierras que ciñen.

Sentemos, por otra parte, que el beligerante que se defiende con el mar por medio, nunca combate con el total de fuerzas de su adversario. En efecto, ninguna nación, por potente que sea, tiene medios para transportar en barcos y de una sola vez los numerosos ejércitos y el inmenso material que se emplea en las guerras modernas; y aun cuando los tuviera, no cometería la imprudencia de confiar á las aguas en expedición única, tan gran suma de elementos militares. Los envíos de tropas españolas á Cuba (1894 á 1897) y los de fuerzas inglesas al Africa del Sur (1899, 1900) no desautorizan lo dicho, porque unos y otros fueron escalonados y nunca formando conjunto crecido. Resultó el total de la suma de muchas expediciones, que arribaron sucesivamente á puertos propios, en los que nadie pudo hacer resistencia. Las tempestades, las costas bravas, las enfermedades, la escasez de carbón y otras mil causas expondrán á terribles desastres á cualquier armamento colosal, en el orden marítimo, que se dirigiera á un país en el que no contara con amigos. Recuérdese el fin de aquella gran escuadra apellidada la *Invencible*, que nuestro

Felipe II mandó contra Inglaterra (1588). Además, los adelantos de la artillería, los torpedos, las torres blindadas y las cúpulas de hierro favorecen hoy muchísimo á la defensa; por lo que una armada potente puede ser derrotada ó quedar inactiva, como la francesa del Báltico en 1870. Aplicando lo dicho á nuestro país, deduciremos que para que el mar nos guarde debidamente, conviene que ayuden la fortificación y la artillería, sobre todo en nuestras casi indefensas costas mediterráneas bañadas por aguas ordinariamente tranquilas.

Como vías para la ofensiva hacen también los mares importante papel. Si dos naciones están en guerra, la que más naves tiene hace gran daño á su adversaria interrumpiendo su comercio, apoderándose de sus colonias, bloqueando sus costas y tentando ó efectuando desembarcos, (ventaja capital de los Estados Unidos de América en su guerra con España, 1898). Inglaterra lleva tropas á puntos lejanísimos, sostiene guerras é impone la ley por la fuerza de sus barcos. Francia hace lo mismo, y aun España no hubiera podido guerrear contra Chile y el Perú en 1866, 1867 y 1868 sin la escuadra que mandaron el heróico Méndez Núñez y sus bravos tenientes. Uno de los casos en que más utilidad prestan los armamentos navales es cuando guerreen combinadamente con un ejército que lo hace á lo largo de una costa. Le ayudan á espugnar los puntos fuertes del litoral, apoyan una de sus alas, le proveen de municiones y víveres, le libran de enfermos y heridos, operan, en algún modo, sobre la retaguardia del adversario, y por último, reciben á bordo á las tropas en caso de necesidad. Un ejército francés que entrase por Cataluña tendría que vencer graves dificultades para llegar á Barcelona, mas ayudado por una escuadra, su acción sería más fácil, rápida y decisiva. Nuestra marcha de Ceuta á Tetuán (1860) es un ejemplo decisivo en este sentido.

Desiertos.—Son también un poderoso elemento defensivo. El clásico Sahara y sus semejantes en Africa y Asia, son tierras difícilísimas de cruzar por las masas armadas; la escasez de pueblos, de habitantes, de caminos, de aguas y de comestibles; lo arenoso del suelo, lo duro del clima y los terribles estragos causados por los vientos constituyen obstáculos casi invencibles. Las estepas rusas y las sabanas y pampas de América son también de tránsito difícil, aunque no tanto. Hay ocasiones en que una

nación amenazada por un conquistador se decide á hacer un casi desierto en torno de sus enemigos, abandonando los púeblos, devastando los campos, destruyendo los caminos, y en suma aniquilando los medios de vida (Rusia 1812). Tal procedimiento es de resultados casi seguros, pero hoy es poco verosímil que lo emplee ningún país. Como vías para el ataque sólo los desiertos pequeños pueden ser cruzados por columnas, pequeñas también, perfectamente provistas de medios y mandadas por jefes experimentados (expediciones antiguas de los romanos contra los mauritanos y húmidas y modernas de los franceses contra los argelinos y de los rusos contra los tártaros). Un gran desierto no hay memoria que lo haya atravesado felizmente ningún ejército crecido. Las tribus que viven en los escasos sitios que el desierto tiene habitables (oasis) salen de ellos á veces para caer sobre campos ó púeblos indefensos, pillarles y volverse á las soledades de donde partieron. Los árabes del Sahara (touaregs) son los que hacen más frecuentemente tales fechorías.

Montañas.—Son también accidentes muy propios para la defensa de un país. En ellas encuentra amparo el débil contra el fuerte. A su abrigo los soldados se reorganizan, se baten amparados del terreno, detienen la marcha del agresor, y hacen larga, sangrienta y acaso desastrosa la operación que empezó con visos de triunfante. En tales sitios es también donde nace y vive la guerra irregular, que con su acción incansable rinde, socava y destruye las mejores tropas y los más acabados planes. En cada página de nuestra historia saltan á la vista ejemplos de lo dicho. Afírmase por algunos autores que en las guerras modernas las zonas montañosas no desempeñarán más que papeles secundarios; podrá ser verdad en otros países, pero es probable que nosotros sigamos con la costumbre de sacar partido de nuestro accidentado suelo, con la que nunca nos ha ido mal. Además, todo jefe que, comparando sus fuerzas con las de su adversario, se reconozca inferior, tratará de neutralizar la desventaja amparándose en algo, y este algo será, en muchas ocasiones, el terreno accidentado.

Como base ofensiva son también útiles las montañas, pero menos que como centros defensivos. Para ofender con éxito se necesitan tropas numerosas y material abundante, todo lo cual se reúne mucho mejor en comarcas llanas ú onduladas que en

líneas montañosas. Aquellas cuentan de ordinario con abundantes víveres, grandes pueblós y caminos fáciles, al paso que estas escasean de las tres cosas, y suelen estar sujetas á duro clima, lo cual es mala condición para tropas prontas á entrar en campaña. Cualquiera de las cordilleras que accidentan el suelo ibérico sirve de muro defensivo al terreno que hay tras ella, pero no es probable que se forme un ejército ofensor en las asperezas de la Carpetana ó de la Cantábrica. Mas si valen poco como sitio de concentración, pueden valer mucho como puntos de partida. Imaginemos un grueso ejército que reunido tras una línea ó grupo de montes principia por apoderarse de ellos, ocupar sus cumbres y dominar sus pasos. Inmediatamente descende, marcha por líneas cortas, camina rápidamente, domina lo que tiene al frente, logra ventajas parciales y marcha con todo desahogo á su objetivo. Esto acrece si el ofensor procede de país pobre, todo para él es mejor que lo que tenía, comarca rica, suelo fácil y grandes pueblos; los impulsos del deseo se juntan á los entusiasmos bélicos, y uno y otro le encaminan á conquistar, á hacer stuyas las riquezas que ve. Mucho de esto hay en las porfiadas guerras de galos y de germanos contra Roma; de los escoceses contra Inglaterra y de nuestros primeros reyes de Asturias, Navarra y Aragón contra los moros. Mas para lograrlo se necesitan fuerzas relativamente crecidas, ó debilidad notoria en el adversario. Una nación pequeña, aunque posea un terreno erizado de montes (Suiza) rodeada por otros grandes (Francia, Italia y Alemania) es muy difícil que use su accidentado terreno como punto de partida. Sus cortos ejércitos serían vencidos en cuanto dejasen las montañas, al paso que conservándose en ellas, y usando lo que se llama defensa-ofensiva podría hacer una lucida campaña.

• Las montañas se presentan frecuentemente formando líneas que se llaman cordilleras, las cuales son obstáculos que resguardan el país que hay á su espalda, y detienen á un ejército, siempre que las defienda otro capaz de ello por el número y calidad de sus fuerzas. Rara es la cordillera que consta de un solo cuerpo de asperezas, lo más frecuente es que de la masa principal salgan á derecha é izquierda otras, que si no son más que puntas, se llaman espolones, si se prolongan algo, contrafuertes, y si largas, ramales. También se llama contrafuertes á otras cordilleras

menores que la principal, que á veces se presentan próximas y paralelas á ella. Puede una cordillera no estar sola, sino ser dos ó más, ya prolongando unas á otras, ya con cierto paralelismo entre sí, ya extendiéndose largamente en direcciones varias y ocupando mucho terreno. A estos grandes conjuntos se les llama sistemas (sistema alpino, escandinavo, ibérico, que se compone de todas las montañas de nuestra península). Denominamos eslabones, las sierrecillas ó lomos que van de una cordillera ó sierra á otra; y nudos, á los sitios donde concurren cordilleras ó sierras procedentes de lugares varios, ó expresado al contrario, al núcleo central del que parten líneas montañosas en rumbos diversos (nudo de Corlitta, en los Pirineos; de Albarracín, en la cordillera Ibérica).

Las cordilleras cuanto más elevadas y ásperas son, más escasas de medios de vida y de clima más duro, mejor defienden; porque las dificultades que presentan son casi insuperables (los Pirineos á las fuentes del Cinca). Por el contrario si están rebajadas en altura ó fragosidad, si las cruzan muchos caminos, y si el terreno vecino es accesible y poblado, pierden muchas de sus condiciones como obstáculos, y es preciso que el número de soldados supla lo que al terreno falta. (Cordillera Cantábrica en el trozo al N. de Vitoria, donde están casi juntos los puertos de Arlabán, Aramayona, Urquiola y Zumolzu, todos con buenos caminos). Si la cordillera de que se trate no tiene contrafuertes, la acción defensiva tiene que ejercerse en ella misma, pero si los tiene, se puede optar ó por combatir en ella, ó por situarse dominando los valles y estrechuras que quedan entre los contrafuertes y que son los sitios por donde los enemigos han de bajar. Mucha parte de los Pirineos, en su vertiente á España, se puede utilizar y se ha utilizado ya de este segundo modo. No se crea que la acción defensiva en las cordilleras es fácil, no se puede acampar en las cumbres y vivir en ellas, porque la intemperie acabaría con el ejército; no se puede repartir las tropas en todos los pasos, porque habría debilidad en todas partes, y no se puede descuidar el sendero más insignificante, porque por él vendría una sorpresa. Hay que vigilarlos todos y tener próximos á retaguardia uno ó más cuerpos numerosos para salir contra el enemigo cuando éste indique su movimiento. Si esto se hace en momento oportuno, encontrando al atacante cuando tiene sus columnas empuñadas

en el monte, ó en los desfiladeros, entre contrafuerte y contrafuerte, hay muchas probabilidades de victoria. También podría intentarse, habiendo fuerzas para ello, un contra-ataque sobre las comunicaciones del enemigo en cuanto éste cruzase la cordillera, maniobra ciertamente atrevida, pero no imposible.

Con referencia á la ofensiva, las cordilleras son obstáculos ante los que un ejército se para á concertar el plan y medios de paso, siendo frecuente que el solo hecho de verificarle forme uno de los períodos más importantes de la campaña. Cuanto más encumbradas, más anchas y más escasas de caminos son las montañas, tanto más difícil es cruzarlas; dificultad que aumenta si el arte ha preparado la acción de los defensores y éstos son como deben en número y calidad. Es arriesgada la acometida de frente, hay que subir á las alturas, falta terreno para los despliegues, y se avanza bajo el fuego de la artillería y de la fusilería enemigas: Nada más fácil que una derrota. Pero no hay cordillera que no la crucen senderos medio ocultos, ni tropas que no caigan en alguna falta de vigilancia; aprovechando esto, la sorpresa es posible y el cruce se verifica. Es un hecho que se repite en todas las guerras. Habrá combates; si el acometedor vence, la línea montañosa quedará suya; y puesto que era un murallón que defendía una comarca, esta comarca queda como una plaza en la que el sitiador se ha apoderado de la fortaleza principal que la guardaba. Por consecuencia la situación del vencedor es favorabilísima, saca gran partido de su conquista, marcha, se extiende, acaba con los restos de resistencia y se hace dueño del país.

Hemos supuesto hasta aquí que las cordilleras se presentaban perpendiculares á la línea de marcha de un ejército, y por consiguiente cortándola. Aparecen también laterales y paralelas á la misma línea, y en tal caso un flanco de cada uno de los beligerantes buscará apoyo en las montañas de que se trate. El que las domine adelantará mucho, pues tendrá siempre mejores posiciones que su adversario. Un ejército encargado de la defensa de un país, puede sacar gran partido de los accidentes de este género. Colocándose en ellos amenaza uno de los costados y la retaguardia de su ofensor; obliga á éste, sino es muy superior en fuerzas, á pararse; le trastorna el plan, le hace dar frente á un flanco, y merced á buenas maniobras puede apartarle de su línea

de operaciones, dilatar su campaña, atraerle á terrenos difíciles, y aun vencerle en ellos. Si á tanto no llega, entorpecerá al menos la marcha del enemigo, bien deteniéndole, bien obligándole á hacer un grueso destacamento, que disminuirá en mucho el efectivo de su masa principal. Suponiendo una marcha desde la frontera francesa sobre Barcelona, los montes que hay en el alto Mugay en los medios Flubia y Ter, pueden utilizarse como una cordillera en el sentido dicho; lo mismo que las montañas del Maestrazgo en una agresión desde el bajo Ebro sobre Valencia. Siguiendo con las cordilleras laterales añadiremos que también es posible que uno de los ejércitos tenga fuerzas en ambas vertientes y el otro no, entonces aquél combatiendo de frente con las de una, puede hacer que las de otra avancen á ocupar un paso desde el que amenacen la retaguardia del adversario. Este entonces, ó aceptará una posición difícil, ó tendrá que hacerse atrás. Puede igualmente ocurrir que la línea de montes supuesta, aparezca no á un flanco, sino en el medio, entonces ambos beligerantes tendrán sus fuerzas divididas. El resultado será, ó dos campañas más ó menos relacionadas entre sí, ó que uno de los contendientes, dejando en un lado la apariencia de un ejército, lleve al otro la gran masa de sus fuerzas; maniobra que podrá serle muy útil si el adversario no la percibe y contrarresta.

Valles.—Tras el cruce de una cordillera viene el de los valles en ella originados, que pueden ser con relación á su forma y dimensiones, largos ó cortos, estrechos ó anchos, tortuosos ó no tortuosos; y con relación á su dirección, convergentes, divergentes ó paralelos. Cuanto más largos, estrechos ó tortuosos son, mejor favorecen á la defensa, porque mejor dominados están por los montes que los ciñen, más estrechuras tienen y más escasos suelen andar de caminos. Pueden además tener una plaza de guerra á su conclusión (Jaca, valle de Canfranc; Seo de Urgel, valle de Cerdaña), ó una sierra que los cierre (sierra de Leire, valle de Roncal). Ambas cosas son también muy favorables. Si los valles son varios y próximos, cuando el agresor baje uno, la defensa puede subir otro, remontándole hasta la cordillera origen de todos, cruzar por allí el contrafuerte divisorio, y caer sobre las comunicaciones enemigas. El valle de Tena (Pirineos centrales) se puede utilizar así con relación al de Canfranc. A medida que los valles pierden longitud y tortuosidad y ganan en

anchura, pierden también condiciones como medios geográfico-defensivos. Si el agresor en vez de bajarlos lo que quiere es remontarlos hasta la sierra de origen, su marcha, como en el caso anterior, será tanto más difícil cuantas más estrechuras, malos pasos y tortuosidades tenga que cruzar. Se llaman valles convergentes los que principian en puntos diversos de una cordillera ó sistema y acaban en una misma llanura. (Los de los ríos Muga, Fluvia y Ter, que desde puntos separados del Pirineo corren al Ampurdán). Divergentes, son los que desde un centro común irradian en distintas direcciones. Los de los ríos Tajo, Júcar, Guadalaviar y Jiloca (nudo de Albarracín) los del Segre, Llobregat y Ter (Pirineos orientales). Y paralelos son los que afectan la condición particular de las líneas geométricas del mismo nombre. Los de Arce, Erro, Esterivar y Anue (Navarra); los del bajo Alberche, Tietar y bajo Alagón (Castilla la Nueva y Extremadura).

Independientemente de la longitud, anchura, convergencia, divergencia ó paralelismo de los valles, lo que será muy ventajoso es poseer caminos que comuniquen unos con otros, y esto mejor se encuentra hacia la llanura que hacia la montaña. El beligerante dueño de ellos hará sus concentraciones y demás movimientos más pronta y fácilmente que su adversario.

Hay valles que en vez de ser oblicuos ó perpendiculares, son paralelos respecto á la cordillera de que se trate, la Burunda (Navarra), la canal de Berdun (Aragón). Otros naciendo oblicuos respecto á la misma cordillera, se encorvan luego hasta buscar el paralelismo (el del bajo Ter, Cataluña). Tanto la acción ofensiva como la defensiva pueden sacar partido de esta forma del terreno. El agresor que llegue á ellos podrá moverse fácilmente y concentrarse pronto para cualquiera operación que intente; el defensor que los conserve se moverá con la misma facilidad, llegando también pronto al sitio por donde el enemigo ataque. Si un valle paralelo no está solo, sino que se prolonga por otros constituyendo una larga depresión; (canal de Berdun, valle de Ibargoiti y cuenca de Pamplona, entre las terminaciones de muchos contrafuertes Pirenaicos, y la antecadena formada por las sierras de Jaca, Sos, Alaiz y el Perdón) el agresor que podía haber cruzado la frontera dividido y hacia Jaca y Pamplona, extremos de la larga depresión, aprovechará ésta para poner en contacto sus

fuerzas extendiendo la derecha de un lado y la izquierda de otro; logrando con ello combinar perfectamente sus maniobras y englobar en su ocupación los valles que quedan detrás del paralelo que ocupa. (Hecho, Ansó, Roncal, etc.) Los defensores á su vez, conservando el terreno en cuestión, pueden también moverse fácilmente hacia Pamplona ó hacia Jaca y reunir sus fuerzas para rechazar los ataques donde quiera que se presenten.

CAPÍTULO II

Ríos.—Lagunas y pantanos.—Bosques.—Terrenos ondulados.
Llanuras.

Ríos.—Cuando se presentan oponiéndose á la marcha de un ejército, son obstáculos que le detienen, tanto más cuanto mayores sean su anchura, su profundidad, su rapidez, su escasez de puentes y vados y la aspereza de sus orillas. Si consideramos un río con todas estas condiciones en grado máximo, será un obstáculo grande, cuyo valor irá disminuyendo á medida que disminuyan las circunstancias que le originan; mas por grande que tal disminución sea, siempre quedará obstáculo, á menos que se reduzca á insignificante arroyo, pues podrá ser fácil á tropas y difícil á trenes, ó fácil en unos sitios y difícil en otros, ó fácil por pocas aguas y difícil por malas orillas. Antes de seguir notaremos que ninguno de los ríos de nuestra península tiene en alto grado la suma de cualidades arriba expresadas; porque si bien son rápidos, profundos y de orillas difíciles, no tienen la anchura ni el caudal que el Danubio, el Rhin, el Volga y otros que son verdaderamente grandes. La orilla dominante es la ventajosa, si la dominación es extensa, el que la posea podrá ver el terreno que su adversario ocupa, notar sus movimientos y contar sus tropas; lo cual le servirá para maniobrar con acierto, ya para hacer el paso, ya para impedirle. Las márgenes derechas del Duero y el Guadalquivir proporcioñan, en casi toda su extensión, estas ventajas. Si la dominación es pequeña no bastará para tanto, pero

siempre será útil cuando llegue el caso de un combate. También lo es la margen en que hay edificios, arboledas, malezas ú otros accidentes que permitan ocultar las tropas en ella apostadas. Si una cordillera es un murallón que defiende un país, un gran río es un foso que hace el mismo oficio. Su conservación por los defensores detiene una agresión y guarda una comarea, su pérdida puede dejar esta comarea en poder del enemigo. Así mismo, y como en las montañas, la acción defensiva es difícil en los ríos. No es posible guardar con fuerza toda la línea, porque la división ocasionaría debilidad en todas partes: ni se puede descuidar sitio alguno, porque por él llegará el adversario. Dedúcese de aquí, que lo conveniente es limitar el número de pasos, derribando puentes y obstruyendo vados, tener buenas fortificaciones en ambas orillas, guardando los que se conserven; buenos caminos que corran á lo largo de la margen que se tome por base de la defensa, otros que vengan del interior y una serie de poblaciones cómodas para el alojamiento de las tropas. Si los puentes que se conserven tienen gran cabeza hácia la parte por donde el enemigo llega, podrá hacerse lo que se llama defensa activa, que consiste en una contraofensiva sobre un flanco ó las comunicaciones del adversario cuando éste se acerca al río, y prepara, principia, ejecuta ó termina su operación de paso. Esta defensa activa está reconocida como mucho más eficaz que la pasiva, que es la de una orilla respecto á otra. Para esta segunda conviene una vigilancia exquisita, y tener concentradas las tropas en uno ó más cuerpos para acudir con ellos á donde el adversario se presente. Si se llega en el momento preciso del paso es muy posible una victoria, pero casi nunca la llegada es tan á tiempo, porque los amagos, las tentativas, las demostraciones falsas y la rapidez del movimiento, cuando se ejecuta, hacen que rara vez se sepa cuáles son las horas y el sitio marcados para llevarle á cabo. Así es que, si un río no se defiende más que pasivamente, tras una detención más ó menos larga, el agresor le cruza. Es un hecho que se repite constantemente y casi del mismo modo en todas las guerras. Los invasores llegan ante la corriente, se detienen, combinan su plan, preparan sus medios, llaman la atención por diversos puntos, caen sobre el que eligen cuando menos se les espera, y hacen su paso sin más que un pequeño combate con las avanzadas de vigilancia.

Si un río separa exactamente á dos beligerantes, tendrá ventaja el que posea la orilla mejor preparada por la naturaleza ó el arte. Si dicha separación no es exacta, sino que uno de ellos, además de su orilla, tiene terrenos en la del otro, éste resultará perjudicado, pues su adversario podrá atacarle de flanco, envolviendo el trozo del río en que éste es línea separatoria. La parte del Miño que forma frontera entre España y Portugal está en este caso, y la podemos envolver á partir de Orense. Si un río hace una gran curva resultará una línea cóncava hacia un lado y convexa hacia el otro, el sitio de la concavidad es favorable, porque desde su punto medio se puede acudir pronto á cualquiera de los lados del río, ya para pasar, ya para impedir el paso (cercañas de Badajoz, gran curva y cambio de dirección que hace el Guadiana). Inversamente, en las curvas pequeñas y ángulos poco extensos, es sitio ventajoso el de la convexidad, tanto para forzar como para defender el paso; porque desde el vértice ó punto medio se cubre de fuegos todo el interior de la curva ó ángulo (ángulos del Duero en Castronuño y del Guadiana en don Álvaro).

Si un río considerable aparecé, no perpendicular sino paralelo á la línea de marcha, y á un flanco, servirá para apoyar un ala, resguardar la comunicación con la base, y transportar tropas y material. Es absolutamente necesario para esto que cada ejército posea los pasos que hay á su retaguardia, y apoye bien esa posesión; si uno se descuida, el otro adelantando por la margen opuesta parte de sus fuerzas hasta colocarse sobre el flanco y retaguardia del descuidado, pondrá á éste en bien crítica situación. Si dos ejércitos apoyados lateralmente en un río empeñan combate, el vencido podrá verse mal si el vencedor logra separarle del curso del agua, pero sino, con pasar á la otra orilla, pone entre él y su adversario un obstáculo que, retardando las operaciones, le hará menos sensibles las consecuencias de su desgracia. Esto suponiendo que tenga puentes, que, sino los tiene, y le acorralan contra la corriente, puede darse por perdido. Por razón semejante es cosa muy aventurada el batirse con un río á retaguardia. Si tal se hace, y se pierde, la evacuación del campo de batalla, aun poseyendo puntos de paso, resulta peligrosísima. Si un río, continuando en el supuesto de que sea paralelo á la línea de marcha, en vez de quedar al flanco se presenta por el medio;

el objetivo determinará qué orilla es la principal, ó si lo son alternativamente una ú otra, en ambos casos la no principal quedará como accesoria, y el conjunto de todo semejante al del supuesto anterior. Si un ejército maniobra entre dos ríos sobre los que apoya sus flancos, podrá obtener notables ventajas acudiendo ya al uno ya al otro, bien impidiendo los pasos si el enemigo marcha por líneas exteriores, bien acorralándole contra las corrientes si lo hace por interiores. La campaña de Francia (1814) es un ejemplo memorable de operaciones defensivas en un terreno de las condiciones dichas. La dirigió el emperador Napoleón I. Tambiéu son notables de un modo semejante las maniobras de Lord Wellington entre Duero y Guadiana para la toma de Ciudad-Rodrigo y Badajoz (1812).

Discútese qué es lo que defiende mejor á un país, si una gran cordillera ó un gran río. Aducen razones los partidarios de una y otra opinión, pero sobre todas está el instinto de las naciones, que ya ha resuelto el problema. España está contenta con sus Pirineos, é Italia trabaja por lograr la cumbre de los Alpes.

Lagunas y pantanos.—Un país cubierto en considerable extensión de estos accidentes, es, además, escaso de habitantes, pobre, triste y malsano; por lo que rara vez será objetivo de una operación importante. En cambio forman una excelente línea defensiva, puesto que resultando impracticable casi todo el terreno, tiene el ofensor que aventurarse por los pocos, estrechos y tortuosos pasos que quedan, resultando combates en los desfiladeros que forman las calzadas, y con romperlas, si la fortuna es contraria, la defensa se hace casi por sí sola. Aunque las lagunas sean no más que temporales y poco profundas, es peligroso aventurarse en ellas, porque su fondo es una capa de fango en la que se hunden y perecen desastrosamente hombres y caballos (combates junto á Tetuán, 1860). Si se empeña batalla en terrenos cruzados por calzadas, los choques serán precisamente en estas últimas; y es de notar que probablemente logrará la ventaja no el que tenga más soldados, sino el que los tenga mejores, porque sólo podrán batirse las cabezas de las columnas (batalla de Arcole, 1796). Si los pantanos ó lagunas tienen vados, será utilísimo conocerlos y sorprender por ellos al enemigo. Sirven también para apoyo y resguardo de una ó de las dos alas, ó para cubrir el frente; pero el ejército que los tenga por delante, aunque está

muy bien situado para la defensa pasiva, no puede pasar á la activa, ó sea á los contraataques, porque los mismos pantanos se lo impiden. Por lo demás pocas veces se lleva la guerra á tales países, porque son muy perjudiciales á la salud de las tropas.

Bosques.—Sirven para efectuar, al amparo de su espesura, concentraciones y marchas, merced á las que el ofensor puede aparecer inopinadamente sobre uno de sus objetivos, ó el defensor en sitio á propósito para detener la marcha ofensiva. Para usarlos en tales conceptos conviene que los crucen caminos y sendas, así como que el suelo no sea excesivamente escabroso, ni muy cubierto de maleza. Las tropas ligeras, guarecidas de la frondosidad, adelantan sus reconocimientos y acechan lo que se prepara ó ejecuta, ilustrando á sus jefes sobre los proyectos ó maniobras del enemigo. De los bosques se pueden sacar abundantes y utilísimos materiales para sitios, campamentos y otras cosas de la guerra. Tácticamente constituyen buenas posiciones defensivas, una tropa posicionada en un bosque impone á su adversaria, que ignora cuántos contrarios tiene y de qué clase son; casi puede considerarse á cubierto del fuego enemigo, causándole con el suyo numerosas bajas; tiene gran facilidad para las reacciones ofensivas, y si al fin se ve obligada á ceder, prolonga la batalla de espesura en espesura, de arroyo en arroyo, y de quebrada en quebrada, y al fin desaparece en lo más intrincado, dejando al ofensor fatigadísimo, debilitado y sin victoria substancial (casi todos los combates empeñados por los cubanos en sus guerras con España). Resulta muy difícil el ataque de los bosques, pero es más difícil aún recobrarlos si se pierden. El conocimiento de todas las veredas y escondrijos parece difícil también, pero en encargando de ello á los soldados, pronto se vendrá en conocimiento del más recóndito rincón. Ofensivamente sirven también los bosques para ocultar tropas destinadas á hacer sorpresas, las cuales aparecen repentinamente en el momento oportuno, dan su golpe, y desaparecen en seguida. Así los usan los guerrilleros, sacando de ellos gran partido.

Para vencer en el ataque á un bosque, conviene envolver el sitio del combate, ocupando otra parte de la espesura y haciendo por tal sitio un ataque lateral.

Terrenos ondulados.—Son los que presentan alternativamente elevaciones y depresiones, sin que aquéllas lleguen á ser

montañas ni éstas valles. Se clasifican en fuerte y suavemente ondulados, según el tamaño de tales accidentes. Aparecen frecuentísimamente, y suelen ser productivos y estar llenos de caminos y pueblos; por lo que los ejércitos grandes los apetecen, ya por su comodidad, ya para maniobrar con holgura. El beligerante ofensor se encuentra bien en ellos, saca partido de su superioridad, domina mucho país y vive bien; el defensor por el contrario, halla que la fortaleza natural del terreno es poca, y que, aunque la reduzca á números y la sume con el de sus soldados, no resulta el equilibrio preciso para seguir la campaña en buenas condiciones. De aquí que sólo cuando dos ejércitos se consideren de iguales fuerzas, vendrán á batallar en los países en cuestión. Esta consideración de equilibrio, este más y menos, es muy variable, como lo es el valor del terreno, según las ondulaciones sean fuertes ó suaves. Con aquéllas habrá algo de condición montañosa, con éstas de llanura, resultando que las primeras son las que más ventaja ofrecen á las fuerzas defensoras. Aparte de esto, es de notar que en las comarcas de que se trata abundan los pueblos, caseríos, arroyos, arboledas, tapias, setos y otros accidentes, que, bien aprovechados, ayudan mucho á neutralizar la superioridad que al agresor se supone. Por eso á veces un ejército no teme empeñar combate con otro algo más crecido, la habilidad estará en sacar partido de los accidentes, más bien topográficos que geográficos que el suelo ofrezca. Un cerrillo, un castillejo arruinado, una ermita, un arroyo, pueden ser puntos capitales, su posesión se disputará sangrientamente y tal vez decidirá el éxito de la jornada. El cerro de Medellín hizo este importante papel en la batalla de Talavera; el Arapil grande en la de Salamanca, el arroyo de Dos casas en la de Fuentes de Oñoro, y las granjas de Hugoumont y la Haye Sainte en la de Waterloó. Los combates en terrenos ondulados suelen ser más decisivos que los que se verifican entre montañas, porque al vencido le ayuda poco el terreno, al paso que el vencedor le encuentra muy á propósito para emprender la persecución.

Llanuras.—Pocas comarcas hay en España que merezcan tal nombre. Las existentes, bien sean altas como las de Castilla la Vieja y la Mancha, bien bajas como la plana de Valencia y un trozo del Alemtejo, se presentan á los ejércitos crecidos de igual manera que los terrenos ondulados, como campo propio para el

desarrollo de grandes fuerzas. Pero los débiles las dejan y aguardan á los fuertes donde el suelo les ayuda. Así es que en nuestra España, país donde tanto se ha batallado, los teatros de las más empeñadas contiendas no han sido los llanos de Castilla ni los de la Mancha. Si ambos beligerantes tienen próximamente iguales fuerzas, si que es fácil que se busquen en suelo despejado; pero también lo es que el más cauto procurará atraer á su adversario á país movido, para sumar más probabilidades de victoria. Y por más que digan respetables autores, especialmente extranjeros, que en la actualidad los crecidísimos ejércitos con que las naciones guerrearán, tendrán necesidad, por razón de su número, de maniobrar en países abiertos, quedando los montañosos para apoyo de ala y pequeñas operaciones, lo cierto es que, al menos en nuestra patria, lo mismo en las guerras antiguas que en las modernas, y con ejércitos grandes que con fuerzas cortas, las montañas han sido teatro de maniobras y batallas, y es probable que lo sigan siendo en adelante: pues á ellas nos llaman la historia, la afición y hasta el carácter, costumbre y aptitud especial. Bien numerosos fueron los ejércitos de las Navas de Tolosa, y riñeron su batalla en las entrañas de sierra Morena; crecido fué el que terminó nuestra última guerra civil, y maniobró y combatió en Vizeaya, Guipúzcoa y lo más montañoso de Navarra.

CAPÍTULO III

Caminos. — Poblaciones. — Plazas de guerra. — Fronteras.

Caminos.—Son las líneas por donde marchan las tropas; cuantos más haya y mejores sean, más facilidad habrá para las maniobras, al paso que se harán lentas y pesadas si las vías de comunicación son pocas y malas. De aquí se deduce que su abundancia y bondad favorecen al más fuerte, y que un país estará tanto mejor defendido cuanto menos caminos tenga. Mas si el interés militar pide esta escasez, el agrícola, industrial y comercial

exigen aquella abundancia; la sociedad les complace, logran su deseo, y consiguientemente aumenta cada día el número de carreteras y vías férreas. Le queda sin embargo al interés defensivo un buen recurso, y es destruir lo que no pueda guardár. Imaginemos que se inutilizan todos los caminos de Guipúzcoa y Navarra; se hace muy difícil la marcha de un ejército invasor, y más si le acompaña su material. Las tropas que se encuentran sin camino tienen que hacerle, hasta que le hacen no pasan, y esto es enormemente largo y dispendioso. Una de las principales causas del mucho tiempo que el ejército de España tardó en recorrer las siete leguas que hay de Ceuta á Tetuán (1859 y 1860), fué la falta de vía de regulares condiciones. El Pirineo central, hasta hace bien poco, no ha podido cruzarle ninguna masa considerable de tropas, por no tener por donde. Del mismo modo, hasta reciente fecha, una gran parte de Andalucía se miraba como segura guardando á Despeñaperros, hoy el ferrocarril y carretera á Córdoba la han privado de aquella seguridad. Cualquiera ejército que guarde una cordillera, si destruye todos los pasos, acaso llegará á hacerla inaccesible, y ganará sobre su adversario por lo menos mucho tiempo. Llevando el principio á sus últimas consecuencias se puede decir que quizá algún día, un país invadido dará un golpe capital á sus invasores destruyendo simultáneamente el trozo que convenga de su red de comunicaciones; mas para llegar á tal sacrificio es preciso un entusiasta desarrollo del espíritu público y que esté comprometido un gran interés nacional. Si los transvaalenses y orangistas en su guerra con Inglaterra (1899 1900) hubieran destruído sus vías férreas, ni hubieran sido sorprendidos cuando hacían el sitio de Kimberley, ni hubieran sufrido el desastre de Paarderberg. Este es el sentir de cuantos siguen con atención el curso de esta interesante y empeñada guerra.

Aparte de esto, los caminos, si son convergentes, facilitan la concentración en el punto de convergencia, favoreciendo ya al ofensor para llegar á atacarle, ya al defensor para acercarse á defenderle. Si son divergentes, también pueden ambos sacar partido de tal condición, el más poderoso para ensanchar su dominación y tener líneas de operaciones en rumbos diversos; y el menos para diseminar sus tropas tras una batalla perdida, y obligar al vencedor á dislocar las suyas y emplearlas en perse-

cuciones inconexas, disminuyendo así las consecuencias del desastre. Los restos de los ejércitos españoles, tras las derrotas de Espinosa de los Monteros, Burgos y Tudela (1808) debieron su salvación á la divergencia de las líneas de retirada que escogieron. Se llaman nudos los puntos de confluencia de varios caminos, y son de importancia porque proporcionan los medios de moverse en muchas direcciones.

Las vías férreas ofrecen interés especial. Merced á ellas se hace posible la rápida concentración de los grandes ejércitos. Si dos estados fronterizos se declaran la guerra, el que tenga más ferrocarriles confluentes en la frontera concentrará antes y tendrá gran ventaja en los primeros momentos. Francia tiene tocando á los Pirineos muchas más vías de esta clase que España. De igual modo sería muy difícil mantener los actuales grandes ejércitos si entre sus líneas de comunicación no hubiese alguna férrea, por lo mucho, tanto en personal como en efectos, que tienen continuamente que recibir y evacuar. La de Santander á Valladolid llenó perfectamente esta misión después de las sangrientas batallas de Somorrostro en nuestra última guerra civil. Un ferrocarril que circunvala un terreno de operaciones, da gran ventaja al que le posee, permitiéndole trasladarse rápidamente de uno á otro sitio del perímetro, y atacar el punto que le parezca del frente enemigo. El de Logroño por Miranda, Burgos y Venta de Baños á Santander, nos sirvió mucho para dicho fin en la misma última guerra; y aun más hubiera servido, á poder conservarle, el de Logroño por Miranda á Bilbao. Los que corren paralelos á las líneas de defensa son también muy útiles, facilitando la acumulación de medios en el lugar por donde aparezca el enemigo. Hoy, hecha la carretera que cruza el Pirineo central por Canfranc, y en vías de concluirse un ferrocarril por el mismo sitio, convendría tener otro desde Pamplona por el valle de Ibañeta y la canal de Berdún á Jaca. Aun mejor sería otro que, dirigido por detrás de todas las asperezas pirenaicas, cortase cuantas vías conducen ó pueden conducir á la frontera. A partir del Mediterráneo podría llevar este itinerario: Palamós, Gerona, Vich, Solsona, Huesca, Egea de los Caballeros, Tafalla, Estella y Vitoria. La defensa de Madrid pediría otro á lo largo de las faldas meridionales de la cordillera Carpetana, que uniese las carreteras que cruzan los puertos de Somosierra, Navacerrada y Guadarrama.

Todas las demás vías, carreteras, caminos de carros y senderos sirven para los fines estratégicos y tácticos, es frecuente el tener que arreglarlas ó componerlas: en suelos duros y no muy accidentados todo el terreno puede ser camino, y en momentos de combate el mejor es la línea más corta para llegar al sitio en que se pelea, sin más condición que la de ser accesible.

Poblaciones.—Todas ellas, capitales, ciudades, grandes y pequeñas, pueblos, aldeas y hasta caseríos y edificios aislados tienen importancia; porque son centros de vida y fuentes de recursos. Constituyen lo principal del país, lo que uno de los beligerantes ambiciona, lo que el otro guarda. Unas localidades son puntos estratégicos conocidos desde hace mucho tiempo (Burgos, Zaragoza, Córdoba), otras depósitos de gran riqueza, ó cabezas morales de grandes comarcas (Barcelona, Sevilla). Los ejércitos que tienen el deber de defenderlas, tienen también el derecho de utilizarlas. Unas les servirán como puntos de la base de operaciones, otras como ejes de maniobras, éstas como depósitos, aquéllas como puntos de apoyo para el combate; y usando de la que convenga del modo más conveniente, hallarán facilitado el cumplimiento de su ímproba misión. De las poblaciones parten los ejércitos, y en ellas se reorganizan, se proveen y descansan. Un país muy poblado suele además tener muchos establecimientos de instrucción, floreciente agricultura y gran industria; por consecuencia proporciona tropas numerosas, buenos mantenimientos y abundantes máquinas de guerra (la de los separatistas anglo-americanos, 1861 á 1865). Aplicando lo dicho á la acción resistente ó defensiva, resulta que ésta podrá llevarse á cabo tanto mejor y con tantos más apoyos y medios, cuanto más poblado y rico sea un país. Una ciudad, aun abierta, puede ser un campo de batalla que ocasione al enemigo crueles pérdidas y le haga gastar mucho tiempo (Zaragoza, 1808). Cualquier lugar habitado que entra en una línea de combate, sirve mucho, ya como punto avanzado, ya como apoyo de un ala ó del centro, ya como sitio donde acogerse si hay que ceder el terreno. Los soldados nuevos, escasos de instrucción y disciplina, se baten mal en campo abierto contra los veteranos, pero los resisten bien tras una mala tapia. Mas para que esto suceda, es indispensable que la población del país que se defiende tenga entusiasmo, quiera vencer, se interese en el éxito, muestre constancia, eleve su espíritu y no tema

perder una parte de sus bienes materiales. Si estas condiciones no concurren, si faltan la decisión, el valor y la constancia, si se temen las fatigas y el peligro, si cada cual procura ante todo por su tranquilidad, por su tierra ó por su casa, si no hay entusiasmo, si no vive en el corazón el amor á la patria, sucederá totalmente lo contrario. Llegará el enemigo, no encontrará resistencia, impondrá su ley, se hará dueño de todo, y tendremos en definitiva que la población y la riqueza, primeros elementos de fuerza, lo son de ruina por falta de virtud cívica, por apatía, por indolencia ó por egoísmo. Los pueblos de estas condiciones son razas degeneradas que están llamadas á la esclavitud y á la muerte.

A las capitales de los estados se las concede una importancia excepcional. Además de ser grandes centros de población, tienen sobre el resto del país una influencia que conviene especificar. Todos los pueblos las reconocen como su cabeza, obedecen á lo que desde ellas se les manda, las consultan en sus dudas, las imitan en sus resoluciones, no se atreven á obrar sin su consentimiento, y en una palabra. viven mucho con y como ellas. Produce esto ideas exageradas de jefatura y sumisión, en la capital está todo, todo se busca en ella, todo de ella se espera ó se teme; se cree en suma que ella es el corazón y la cabeza del Estado. Llega la guerra, cae la capital y su caída produce la enervación de todos los ánimos, el desaliento de todas las fuerzas, y la convicción de que ya no hay remedio; tras de lo que viene un aplanamiento moral, que es lo que constituye la principal derrota. Tal concepto, á pesar de su exageración, existe y hay que contar con él. Pero si la nación de que se trate no quiere darse por vencida, á pesar de ver su capital ocupada por él enemigo, no lo está. Establece su gobierno en otra parte, lleva las tropas á otra comarca, recluta nuevos soldados, excita y favorece á los guerrilleros, premia y castiga, y con ello hace renacer el espíritu público y la guerra. Y hasta puede suceder que la ocupación de la capital sea para el ofensor un accidente molesto y gravoso, si tiene que llevar sus masas á otra parte; puesto que irán disminuidas en un cuerpo grueso que habrá de dejar en la ciudad en cuestión para contener una población numerosa y hostil. La ocupación de Madrid en la guerra de sucesión (1706 y 1710) por los ejércitos del archiduque Carlos no produjo á éste ventajas de

nota, y la verificada por los frances desde 1808 á 1812 tampoco influyó en el resultado de la lucha por la independencia. La verdadera capital de un país que guerrea, en son defensivo es el ejército, si éste se pierde, la nación cae, si vive, la nación vive también. La evacuación de Pretoria (capital del Transvaal) en la actual guerra entre transvaalenses é ingleses, ha sido acertada operación. De no hacerlo así, las tropas del Transvaal hubieran tenido que capitular tras un sitio más ó menos largo, quedando la guerra acabada; mas, por haberlo hecho, aun pueden seguir batallando.

Para los agresores los lugares habitados son objetivos á los que desean llegar para hacerlos suyos, y después que lo logran tienen en ellos centros de producción á cuya costa viven, puntos en los que afirman su dominación, bases de operaciones, etapas y prendas que luego venderán muy caras si no hallan mejor quedarse con ellas. Habrá localidades de interés preferente, unas por ricas, otras por influyentes, otras por ser nudos de caminos, otras por dominar pasos de montañas ó ríos; de cada una de ellas podrá sacarse la ventaja que la dé su condición particular. La ocupación de todas será la del país, que es el objeto de la guerra agresora. Podrán costarle mucho si el defensor se decide á hacer campo de batalla los pueblos y ciudades, pero sino, una victoria en campo abierto produce la sumisión de un gran número de lugares habitados. Las guerras de independencia, en las que se chocha con espíritus enérgicos que tienen la voluntad de no ser vencidos, son siempre largas, sangrientas y difíciles, en ellas no asegura el ofensor su dominio sino tras larguísima lucha y merced á una superioridad abrumadora; en ellas cualquiera pueblo con débiles tapias y escasos soldados obliga á su contrario á consumir mucho tiempo y muchos hombres. En las luchas políticas, bien por rivalidades de nación á nación, bien por ocupar el primer lugar, por diferencias diplomáticas ó comerciales, ó por otras causas, el empeño nunca es tanto. El más poderoso si logra irse sucesivamente apoderando de ciudades importantes, se dirige como objetivo final á la capital adversaria, si se apodera de ella, su ventaja es decisiva, corona con un triunfo completo sus victorias anteriores y dicta las condiciones de paz que más le convienen. Pero lo más frecuente es que el débil y vencido ceda y transija, antes de poner en aventura su centro político y gubernativo.

Plazas de guerra.—Construídas por los Estados para su defensa, claro es que han de ofrecer un interés de primer orden en tal concepto. Situadas en sitios ventajosos, con robustos muros, potente y numerosa artillería, proporcionada guarnición y abundantes provisiones, deben responder á lo mucho que han costado.

Para el que se defiende son centros de resistencia, en ellos se apoya, en su torno gira, le sirven como aumento de fuerza, las usa como refugio, se sacrifica por ellas, y cuando las pierde, regularmente pierde también una población importante y una considerable zona de terreno. Si un país desprovisto de obstáculos naturales no tuviese tampoco plazas de guerra, una sola derrota podría serle fatalísima. Por eso Bélgica cuida con tanto esmero y fortifica cada vez más su gran plaza de Amberes. Mas como nunca sobran los medios de ser fuerte, todas las fronteras, aun las más montañosas, se llenan de recintos murados, y todas las naciones, aun las más potentes, cuidan de que tal elemento no les falte nunca. Ahora bien, de lo que se ha prescindido es de las plazas pequeñas y de las muy apartadas de las líneas probables de operaciones; unas y otras se miran como inútiles, aquéllas por su propia pequeñez, con relación á la escala en que hoy se hace la guerra, y éstas por distraer una guarnición que será útil en otra parte. Quiere decir que nos hemos curado de la manía de fortificarlo todo que hubo en algún tiempo. Las que hoy se construyen son grandes, muy fuertes y en sitios muy elegidos, resultando por ello capaces de contener numerosa guarnición y de larga resistencia. Así se cree que llenan las condiciones para cumplir con su misión. Mas no por eso se ha dicho la última palabra, porque si grandes son las plazas, grandes son los ejércitos; y si las resistencias son largas, las caídas son desastrosas, (Metz, París 1870, 1871). Los sistemas de plazas bastante próximas entre sí para que el ejército que entre ellas manjobre halle siempre apoyo en alguna, están muy en boga, se les mira como una defensa poderosa, y efectivamente al agresor no le tiene cuenta meterse en tal red y la evita (cuadrilátero turco, Routschouk, Silistria, Choumla y Varna, en el que no penetró el ejército ruso en la guerra de 1877 á 1878; cuadrilátero italiano, Peschiera, Mantua, Verona y Legnano). Las plazas casi inexpugnables por naturaleza, bien por ocupar cumbres de mon-

tañas, por estar entre pantanos ú otra razón, por más que tengan muchas condiciones defensivas, no son las que más contribuyen á la defensa general de un país, á menos que se las haga centros de comunicaciones; porque la naturaleza del terreno que las rodea dificulta las maniobras, retarda las marchas, y en general entorpece la acción de los ejércitos que se mueven á su alrededor (Morella, Santoña). Además, llegado el caso de un sitio, si el ofensor no puede entrar, el defensor no puede salir, y es muy difícil que le socorran en cortando los pocos caminos que para ello hay. Las fortalezas situadas lateralmente y cerca de los caminos principales, siendo grandes y buenas, pueden llenar perfectamente su cometido. El ofensor no puede limitarse á dejar junto á ellas un pequeño cuerpo, que podría ser vencido, quedando en seguida cortadas las comunicaciones del ejército principal; le es preciso dedicar todas sus fuerzas, ó al menos un gran destacamento, al sitio ó á la observación, resultando una masa considerable apartada de la línea de operaciones y acaso paralizadas éstas. Una simple plaza provisional, bien situada y guarnecida, puede llegar á dar el mismo resultado (Plewna 1877 á 1878). Cuando sobre un gran río hay una buena línea de plazas, el terreno de retaguardia queda bien defendido; si además poseen cabezas de puente por las que pueda entrarse en la comarca opuesta, tienen también gran valor contraofensivo (plazas alemanas sobre el Rhin). Nuestro Ebro, si ha de cumplir la misión militar que la opinión y la Geografía le señalan, tiene que prepararse convenientemente para ello por medio de un buen sistema de fortificaciones, de lo contrario servirá para muy poco. Las plazas construidas en la confluencia de dos ó más ríos son ventajosas, porque dominan la navegación, ocasionan al sitiador largo trabajo, si las ha de rodear por completo, y mientras esto no suceda, la guarnición y tropas de apoyo pueden moverse libremente en el sector, de los varios en que el terreno queda dividido, que el enemigo no haya ocupado (Mequinenza). Las edificadas dominando los pasos principales de las cordilleras ó las estrechuras de los valles, ayudan mucho á la acción defensiva, aumentando la fortaleza natural del terreno en que se encuentran (Bellegarde y Mont-Louis, plazas francesas de los Pirineos orientales). Se prestan además á la contraofensiva. Los pepueños pero fuertes castillos que dominan ó interceptan pasos precisos

en montañas ó valles, podrán hasta detener un ejército; resultando por ello de gran valor é incuestionable importancia (fuerte de Urdóx; Francia, Pirineos centrales; fuertes del Coll de Ladrones, España, los mismos Pirineos; fuerte de Bard, Piamonte 1800). Las plazas marítimas resguardan ciudades ricas ó arsenales del Estado y son la base de operaciones ó el punto de refugio de las escuadras que defienden el litoral, su importancia, por lo tanto, es notoria; como ninguna nación las descuida son ordinariamente muy fuertes, y es muy posible, dada la marcha que llevan la artillería y la marina, que cada día lo sean más (Cádiz, Ferrol, Cartajena; fuertes portugueses en las desembocaduras del Duero y del Tajo para defender á Oporto y Lisboa).

Hay plazas á las que se rodea un gran círculo de fortificaciones, formando línea, unas veces continua y otras con intervalos, y dejando, entre el círculo y la plaza misma, un espacio donde pueden abrigarse y maniobrar más ó menos tropas. Se les llama campos atrincherados. Aunque no se las denomina así, por tales podemos tener á Ceuta y Melilla, puesto que una y otra poseen la cintura de fuertes indicada y el espacio entre cintura y plaza para estancia de tropas. Hay también sitios que una nación considera necesario guardar eficazmente, porque son de paso preciso á un ofensor poderoso que puede agredirla, y en ellos construye una, dos ó más líneas de fortalezas, que llenan el espacio peligroso, ocupan los puntos dominantes, se protegen entre sí y ayudan á las tropas defensoras sin que éstas queden reducidas á un espacio circunvalable. A estos sistemas se les llama barreras defensivas. (La de Oyarzun, con los fuertes ya construidos de San Marcos, Choritoquieta y Guadalupe, y los de San Enrique, Er-laiz y otros que se proyecta construir.

Para la guerra ofensiva debemos dividir las plaza en dos grupos ó secciones: 1.^a Compuesta de las que el ofensor tiene en su propio país y que naturalmente son suyas. 2.^a Las del país enemigo, de las cuales desea apoderarse. Aquéllas son puntos principales de su base de operaciones, en ellas ó junto á ellas reúne sus fuerzas, de ellas parte, con ellas comunica, á ellas remite lo que le sobra, de ellas recibe lo que le falta, y á ellas se acoje en caso de revés. Sin embargo de esto puede comprenderse que una nación poderosa que confina con otra débil, no necesita en la frontera plazas militares para preparar y efectuar una agresión. Las

plazas enemigas son obstáculos que es preciso vencer, y por tanto objetivos más ó menos importantes, según su fuerza y situación. Si las hay muy buenas, en sitio elegido y se combinan bien con las maniobras de las tropas defensoras, el obstáculo será grande, su vencimiento constituirá un período de la guerra, pero el día que se verifique equivaldrá á una gran victoria, por el valor y renombre de la plaza, por los prisioneros y material que cae en poder del vencedor, por la desanimación que en el vencido ocasiona, y porque lo que era elemento de resistencia se convierte en base de agresión. Todo esto, aunque en menor escala, se produce también á la caída de plazas secundarias. A la acción ofensiva, pues, podrá serle costoso, difícil y largo apoderarse de los centros en cuestión, pero al lograrlo asegura su preponderancia, afirma su poder, desarma á su adversario y abre camino para adelantar en el camino de nuevos triunfos. Las plazas pequeñas ó mal situadas no requieren tanto trabajo, ordinariamente se dejan atrás, quedando junto á ellas un cuerpo que las sitie ó simplemente las observe, para hacer frente á la guarnición si ésta quiere intentar algo.

Hemos expresado el valor militar de los diversos accidentes del terreno, mas no formaríamos idea exacta sobre el asunto, si no añadiéramos que este valor puede ser modificado, ya aumentando ya disminuyendo, por el que tengan los otros accidentes inmediatos al que se estudia. El castillo de San Fernando de Figueras tiene por su situación, muros, artillería y guarnición un valor dado; mas atendiendo á que dentro del alcance del cañón hay cumbres que le dominan, síguese que dicho valor quedará notablemente disminuido. El Duero, mientras corre en España ó Portugal, es una línea defensiva de tal ó cual fuerza; pero cuando forma frontera entre las dos naciones, sus orillas son tan escarpadas, sus aguas van tan hondas y torrenciosas, y está tan dominado desde la orilla portuguesa, que constituye para este reino una defensa de condiciones muy superiores á las que el río tiene ordinariamente. Los montes de Toledo son, como alturas, poco elevados, tendrán pues en tal concepto un valor limitado; pero están llenos de espesísimo bosque, y sumando el valor del bosque con el de la altura, resulta un valor total mayor que el primero. El Tajo, en el famoso puente Almaraz, está dominado desde la orilla izquierda por la sierra y puerto de Miravete, mientras

éstos se conserven la línea del río es fuerte, pero en cuanto se pierdan queda muy debilitada. Suponiendo operaciones de Castilla sobre Galicia, hallamos que á partir del Bierzo, hay que cruzar el puerto de Piedrafita. A las dificultades del paso hay que agregar que sobre el flanco derecho del agresor están los Pirineos Astúricos, desde los que se puede desembocar en el Bierzo por varios puertos, especialmente por el de Leitariegos. Si el defensor, aprovechando esta circunstancia, amenaza por ellos el flanco del atacante á Piedrafita, este paso habrá crecido en fuerza defensiva.

Fronteras.—Llámanse así las líneas divisorias entre las naciones. Se dividen en naturales y artificiales. Las primeras son las formadas por mares, montañas, ríos ó cualquier otro accidente físico de importancia (los Pirineos, frontera entre España y Francia). Las segundas son simples líneas marcadas sobre el terreno, siguiendo ó sin seguir accidentes físicos secundarios, y cuyo origen se encuentra en los tratados internacionales (frontera de la plaza inglesa de Gibraltar con España). Podríamos llamar frontera mixta á la compuesta alternativamente de accidentes grandes y de líneas convencionales; la de España con Portugal, que está formada á veces por montes, otras por ríos caudalosos y otras por arroyos ó simples linderos de pueblos.

Las fronteras naturales se llaman además fronteras militares porque los accidentes que las forman son, cuando llega el caso, líneas defensivas; en cambio se llama nación sin fronteras la que no las tiene más que artificiales. Los estados que se hallan en este caso, tienen que buscar dentro de su terreno y lo más cerca posible de la frontera artificial, una línea de agua ó de montes con buenas condiciones defensivas, y esta es su frontera militar. El trozo de tierra que tiene Portugal á la izquierda del Guadiana se halla en este caso, la frontera militar portuguesa es el mismo Guadiana.

CAPÍTULO IV

Situación de la península Ibérica. — Superficie. — Forma que afecta. — Idea general del país y división en vertientes. — Clima. — Producciones. — Carácter de los habitantes. — División militar de España y Portugal. — Consideraciones militares.

La península Ibérica forma el extremo S. O. de Europa. Aparece unida á esta parte del mundo por medio de un ancho istmo, que ocupa la cordillera Pirenáica; y bañada en todo lo demás de su perímetro, por las aguas del Océano Atlántico y del Mediterráneo.

Está situada entre los $35^{\circ} 59' 49''$ y los $43^{\circ} 47' 29''$ de latitud N., cifras correspondientes, la primera al paralelo de la punta de Tarifa, que es el punto más meridional, y la segunda al del cabo de la Estaca de Vares, que es el más septentrional; y entre los $7^{\circ} 0' 36''$ de longitud E., los $5^{\circ} 49' 55''$ longitud O. del meridiano de Madrid, correspondientes la primera al cabo de Creux y la segunda al de la Roca, extremos, aquél el más oriental y éste el más occidental.

La superficie total es de algo más de 650.000 kilómetros cuadrados, de los que poco más de un sexto constituyen el reino de Portugal, formado por una larga banda que corre de N. á S. en la parte occidental del todo del país; lo restante es España, á excepción de dos pequeños trozos, uno adyacente á los Pirineos, que es la diminuta república de Andorra, y otro cerca del extremo meridional, consistente en la plaza y peñón de Gibraltar, que pertenece á Inglaterra. El único país que toca con la península es Francia, que aparece al N. de los Pirineos. Por el S., y á poca distancia de las costas, se presenta el África, cuyo extremo septentrional avanza hacia la punta de Tarifa, quedando entre ambos un espacio de mar de sólo 15 kilómetros, que constituye el conocido estrecho de Gibraltar.

El perímetro peninsular afecta en algo la forma de un pentágono irregular cuyos lados serían:

1.º Lado N.—Una línea que desde el extremo oriental de los Pirineos corriese al O. terminando en el cabo de Finisterre.

2.º Lado O.—Otra desde el cabo de Finisterre hasta el de San Vicente.

3.º Lado S. O.—Otra desde el cabo de San Vicente á la punta de Tarifa.

4.º Lado S.—Otra desde la punta de Tarifa al cabo de Gata.

5.º Lado E.—Otra desde el cabo de Gata á la terminación oriental de los Pirineos.

El rasgo más notable de la península en el orden físico geográfico, es el de estar formada por una gruesísima y fuerte masa de terrenos que se presentan con gran elevación sobre el nivel del mar y forman alternativamente extensas mesas y altas montañas; constituyendo el todo un conjunto muy corpulento que, visto con relación al total de Europa, resulta ser á modo de un enorme promontorio terminal; idea que confirma la corta altitud de las primeras comarcas allende el Pirineo.

Limitada la península en una pequeña parte de su perímetro por la cordillera Pirenaica, y en todo lo demás por costas, sigue-se que el terreno, desde aquélla, debe ir en descenso, al paso que desde éstas, debe principiar á elevarse. Así es efectivamente; á partir de las cumbres del Pirineo el nivel marcha en graduada depresión hasta el Ebro, mas no formando una llanura extensa y en suave declive, sino un país muy accidentado, ya por contrafuertes y ramales que parten de la cordillera dicha, ya por líneas de montes que se extienden paralelamente á ella; resultando una extensa y fragosísima comarca, en la que, sólo ya á la proximidad del Ebro, se notan pequeños llanos, todavía algo elevados y separados entre sí por montañas de corta altura. A esta región se la llama terraza Pirenaica, y, á las asperezas dichas, reúne el estar hondamente surcada por los torrentosos ríos que bajan de la cordillera en que principia.

En el trozo de costa desde la terminación oriental de los mismos Pirineos hasta el Ebro el terreno se eleva pronto, y á corta distancia del mar ya se confunde con el de la terraza en cuestión.

A partir de las costas restantes las formas se presentan variadas; y para mayor sencillez vamos á considerar que no las tenemos

más que a los cuatro puntos cardinales, llamando á la que hay desde el extremo occidental Pirenáico hasta el cabo de Finisterre, costa N., la desde aquí á la punta de Tarifa, costa O., y desde ésta al cabo de Gata, costa S., y á todo lo demás costa E. Desde todas ellas el terreno principia á elevarse; mas desde las del N. y S. esta elevación es muy rápida, tanto, que á corta distancia se marcan dos líneas de altas montañas imperfectamente paralelas á las mismas costas, que se llaman cordillera Cantábrica la vecina á la costa N., y cordillera Penibética la próxima á la del S. Ambas son corpulentas, señalándose en la primera las conocidas montañas de Asturias y en la segunda la famosa sierra Nevada. Entre ellas y sus respectivas inmediatas costas quedan dos zonas largas y estrechas, que constituyen igual número de vertientes; una hacia el N., formada por las aguas procedentes de la Cantábrica, y otra hacia el S., de todas las originadas en la Penibética. Ambas son desiguales, ásperas y montañosas, presentando alternativamente ya empinadas cumbres, ya hondos valles, ya estrechos barrancos ó ya tortuosas gargantas. Algunos pequeños trozos de terrenos ondulados, ríos de corto curso y rápida corriente, y frondosa vegetación, ya de bosques, ya de cultivos, completan las dos vertientes en cuestión. Entre las cordilleras Cantábrica y Pirenáica de un lado, y Penibética del otro, queda un extenso país que forma el centro y los lados E. y O. del todo peninsular.

Desde las costas orientales y occidentales, el terreno, al levantarse, no lo hace ya rápida sino lenta y gradualmente, sigue igual marcha á medida que avanza al interior, y vienen al fin las dos superficies que le forman á cortarse en una línea que corre tortuosamente de N. á S. desde la Cantábrica á la Penibética, y que resulta naturalmente divisoria entre otras dos vertientes, una al E. y otra al O.

En la oriental, el terreno, siempre á partir de las costas, se eleva, casi en todas partes, más pronto que en la occidental, llegándose por ello, también más pronto, y casi siempre á la divisoria dicha. Resulta de ello que las vertientes son desiguales en tamaño é inclinación, siendo la menor y más rápida la oriental. Es muy de notar que la referida línea divisoria alcanza en muchos sitios, como altitud media, mil ó más metros, por lo que, si los terrenos adyacentes á ella fuesen bajos, aparecería como una cordillera

considerable; pero no es así, las pendientes son lentas y hacia occidente á veces imperceptibles; resultando por ello una gran comarca de nivel muy alto que paulatinamente va degradándose. Esta gran comarca se denomina la masa central y comprende, hablando muy en general, al país llamado las dos Castillas. La divisoria aludida, por la altitud que alcanza, que ya hemos dicho que es, por término medio, unos mil metros, suele llamarse cordillera Ibérica, nombre inexacto, porque aunque en algunos sitios la forman montañas, como son el Moncayo, la sierra de Urbión y otras, en otros no las hay, y lo que existe es un terreno levantado, selvático y resquebrajado, ondulado á sitios, peñasco en otros y tan fuertemente trabajado por la denudación fluvial, que ofrece la alternativa de hondos barrancos y valles, con masas de terreno que parecen montañas, pero que en realidad no son más que restos del terreno primitivo, con el nivel que tuvo antes de que las aguas le denudasen. Así es que muchas de estas supuestas montañas tienen casi igual altura; cumbres planas, y en sus descarnadas laderas se ve manifiesta la obra erosiva de los torrentes. Seguiremos sin embargo llamándola cordillera Ibérica con arreglo á la costumbre admitida.

Tenemos pues la península dividida en cuatro vertientes que corresponden á los cuatro puntos cardinales, dos pequeñas, la septentrional y meridional, y dos grandes, la oriental y la occidental. La primera y segunda se extienden del E. á O. dentro de los límites que ya conocemos, no hay en ellas otra cosa que montes y valles. La oriental, constituida por todo el terreno que resulta al E. de la cordillera Ibérica, es una comarca extensa, de figura aproximadamente triangular y compuesta de terrenos variados. En su parte más interna hay trozos, no grandes, de la mesa central; luego valles, generalmente estrechos, á los que ciñen, á veces montañas y á veces espolones ó prolongaciones de la misma mesa; en otros sitios mesetas más pequeñas y bajas que la central, y por último una estrecha banda de región costanera á sitios llana y á sitios montuosa. Los ríos principales son el Ebro, el Júcar y el Segura; pudiendo por ello dividirse en tres regiones correspondientes á los mismos tres cursos del agua. La del Ebro, que es la más septentrional, está separada de la del Júcar por una línea de alturas que arranca de la cordillera Ibérica en la parte de ésta llamada vulgarmente sierra de Albarracín,

corre al E. hasta una notable eminencia denominada muela de Ares, que se alza próxima á Castellón de la Plana, y desde aquí continúa al N. N. E. por los famosos puertos de Beceite. Concluye sobre la orilla derecha del mismo Ebro y próxima á su desembocadura, formándole una orilla muy alta y escarpada. En la región del Ebro está incluida toda la terraza Pirenaica, y á más de dicho río aparecen con curso independiente el Ter, el Llobregat y otros. La divisoria entre Júcar y Segura principia á marcarse en las inmediaciones de Albacete por pequeñas cumbres que aparecen en el terreno llano que allí hay, sigue al E., la forma una serie de sierras no grandes que se alzan sobre las mesetas que forman la pendiente general, llega á la costa y concluye con el gran saliente en que aparecen los cabos de San Antonio, San Martín y la Nao. Esta divisoria está constituida por una masa montuosa que parece sin enlace con las demás de la península, y carece de nombre general, por lo que podría llamársela sistema Contestano, originando el apelativo, como es de costumbre, del nombre que llevaban los antiguos habitantes de este país. La región del Júcar queda al N. de este sistema, resultando ser la central; la del Segura, que es la meridional, al S.; y en una y otra hay, además de dichos ríos, otros de curso independiente. La vertiente toda es al Mediterráneo.

La occidental es la mayor de las cuatro, abarca la gran extensión de terreno que resulta al O. de la cordillera Ibérica, afecta la forma de un exágono irregular, y tiene, como la anterior, terrenos de formas varias. Hállanse en ella, la mayor parte de la mesa central, el gran valle del Guadalquivir, la banda N. de la llamada terraza Granadina, otros valles y mesas menores, y una larga costa; todo ello cruzado por tres cordilleras, de las que, lo mismo que de las de cintura (Cantábrica, Ibérica y Penibética) salen muchos largos ramales, resultando en conjunto extensas masas montañosas que cubren mucha parte del país. Los ríos principales se llaman Miño, Duero, Tajo, Guadiana y Guadalquivir, quedando el todo de la vertiente dividida en cinco regiones correspondientes á los mismos cinco ríos. La del Miño, que es la más septentrional, está separada de la del Duero por un largo ramal de la Cantábrica, que arranca de ésta en la cumbre llamada Cueto-Albo, (montañas de Asturias) corre al S. O. llamándose Pirineos Leoneses, hasta otra cumbre llamada peña Negra, tuerce aquí

al O. y sigue en este rumbo hasta la costa con la denominación de Pirineos Galáico-Meridionales. Este nombre de Pirineos viene de que la Cantábrica se llama también Pirineos Españoles ó peninsulares, por ser prolongación de los que forman el istmo. Separa la región del Duero de la del Tajo una larga cordillera que desde la Ibérica, ó inmediaciones de la ciudad de Sigüenza, corre tortuosamente primero al O. y luego al S. O. hasta concluir en el cabo de Roca. Otra cordillera, apellidada Oretana, es divisoria entre las regiones de Tajo y Guadiana, principia también tocando á la Ibérica y en las inmediaciones de Cuenca, corre primero al O. y luego al S. y acaba en el cabo de San Vicente. Otra finalmente llamada Mariánica se interpone entre Guadiana y Guadalquivir; comienza como las anteriores poniéndose en contacto con la Ibérica poco al S. de Albacete y se prolonga, primero al O. y luego al S. O., terminando, sin formar cabo, sobre la orilla izquierda y cerca de la desembocadura del Guadiana. Por último, entre la Mariánica y la Penibética, que es límite S. de la vertiente, corre el Guadalquivir. Estas cordilleras no son divisorias del todo exactas entre las regiones dichas, como se verá cuando tratemos particularmente de cada una. La mesa central abraza la mayor parte de las regiones del Duero, el Tajo y el Guadiana, y está dividida en dos pisos ó rellanos de altura desigual, compuestos, uno de los países que baña el Duero y otro de los que riegan los otros dos ríos; siendo el primero, en longitudes iguales de 100 á 200 metros más alto que el segundo. Consiste esto en que, aunque la cordillera Ibérica, en la que, y dicho en términos generales, se originan los tres ríos, tiene á las fuentes del Duero y Tajo la misma altitud con escasa diferencia; las pendientes se pronuncian, desde el principio, mucho más rápidas en el segundo que en el primero, el terreno por tanto se deprime más pronto; y resulta bajo los mismos meridianos de nivel más bajo. En cuanto al Guadiana expresaremos que nace en una depresión de la Ibérica, y las comarcas que recorre sufren un rebajamiento gradual y pausado, viniendo á quedar aproximadamente con la misma altitud que las del Tajo. Ambos rellanos siguen con su diferencia hasta cerca de la costa. La Carpetana pues, además de cordillera, es un escalón que se bajará marchando del Duero al Tajo, ó sea de N. á S. Del mismo modo la Mariánica, á cuyo N. está el Guadiana, y por consiguiente la mesa, y á cuyo S. corre el Guadalquivir,

que ya no está en ella, es otro escalón que se baja cruzando también de N. á S. Igualmente la Cantábrica es un tercer escalón, que se baja atravesándola de S. á N., ó sea desde el rellano más alto de la mesa á la vertiente septentrional. Por último, la Ibérica también es escalón, y muy marcado, que se descende pasando de la vertiente occidental á la oriental. Sintetizando todo esto resulta que si consideramos á la península como un gran monte, la mesa central es la cumbre. La terraza Granadina, de la que hasta ahora no hemos dicho más que el nombre, es una gran porción de terreno elevado y abundante en montañas, que se encuentra á N. y S. de la cordillera Penibética, viniendo en el primer rumbo á tocar las pendientes Mariánicas, de las que sólo le separa el Guadalquivir, y extendiéndose en el segundo hasta muy cerca de las costas meridionales. Se divide en banda N. y banda S. según que los terrenos están al S. ó N. de la Penibética, y por su proximidad á la mesa central, en el Guadalquivir alto, parece una prolongación de ésta.

Un país que además de tantos terrenos altos y de la cordillera ístmica tiene seis interiores (Cantábrica, Ibérica, Carpetana, Oretana, Mariánica y Penibética) de las que parten infinitos contrafuertes y ramales, forzosamente ha de estar surcado por muchos torrentes, y lleno de escarpados, cantiles, rocas, barrancos y precipicios; ó lo que es lo mismo, debe ser, y es ciertamente, por extremo montuoso. Llanuras algo extensas no hay más que dos, las llamadas de Castilla la Vieja y de la Mancha, de sitio en sitio algunas otras pequeñas, valles, estrechos y tortuosos los más, y todo lo restante montes y más montes que crecen, se deprimen, se cortan, se juntan, se separan y cubren inmensas extensiones de terreno. Es verdaderamente nuestra península un promontorio de Europa.

Encontramos en ellas variados climas. Es cálido ó subtropical, el de la costa desde el cabo de San Vicente á los de San Antonio, San Martín y la Nao, y el del valle del bajo Guadalquivir y terrenos inmediatos no montañosos; templado cálido el de todo lo restante del litoral, el valle del Guadalquivir alto, el del Ebro medio, el rellano más bajo de la mesa central, las dos bandas de la terraza granadina y las comarcas del Miño, Júcar y Segura medios; templado frío el del rellano más alto de la mesa central, la zona de la terraza Pirenáica vecina á los Pirineos, la de la vertiente

septentrional que toca á la Cantábrica, y algunas otras comarcas de altitud considerable; y finalmente es frío en las montañas elevadas. Detallando un poco, es de añadir que en las ciudades de Cádiz, Málaga, Almería y Cartagena con sus inmediaciones, es donde más se siente el calor, al paso que en las mitades septentrionales de las provincias de León y Burgos, en toda la Soria, y en parte de las de Teruel, Cuenca, Gerona, Lérida, Huesca y Pamplona, es donde más frío hace. Es también de notar que los dos rellanos de la mesa y el valle del Ebro medio están frecuentemente azotados por fuertes vientos, y sujetos á bruscos cambios de temperatura, que se repiten en ocasiones tres ó cuatro veces en un solo día, produciendo un clima extraordinariamente desigual y pasándose de templada temperatura á frío muy áspero. Llueve mucho en toda la costa septentrional, y en la occidental desde el cabo de Finisterre hasta cerca de Lisboa; continúa la escala de humedad por una ancha zona á derecha é izquierda de la cordillera Ibérica, que abraza la mayor parte de las regiones del Ebro, Duero, Júcar y Tajo; siguen las regiones del Guadiana, Guadalquivir y Segura, la costa oriental, la occidental de Lisboa en adelante y la meridional; quedando sólo como localidades muy secas el cabo de Gata y terrenos que le circuyen, Cartagena con su campo y Alicante con el suyo.

En cuanto á producciones, las agrícolas son variadas, abundantes y de la mejor calidad. Ambas Castillas, Extremadura, Andalucía, Aragón y otras comarcas dan buenas cosechas de todas clases de cereales y legumbres, los vinos y aceites son nombrados en todo el mundo y existen anchas zonas que dan ambos productos liberalísimamente, frutas hay más de las que el consumo pide, las carnes abundan también y son buenas, tenemos igualmente ganados de todas clases, siendo dignos de particular mención los caballos andaluces y extremeños, finos, nobles, sobrios y resistentes; y las soberbias mulas útiles para los arrastres; de modo que la península abunda en todo lo que los ejércitos necesitan para vivir. Hay sin embargo excepciones, y son los trozos más altos de la mesa central, ó sean los países fríos ha poco citados, comarcas llenas de elevados y tristes páramos, sin cultivo y casi sin habitantes. Algunos trozos de la terraza Pirenáica también son de producción escasa. En cambio las costas meridionales, no contentas con los productos de las zonas templadas, dan

los de la tórrida, señalándose por su abundancia y buena calidad la caña de azúcar. Hay además lino, seda, cáñamo, esparto, azafrán, plantas medicinales y otra porción de productos que aumentan la riqueza general del país, riqueza que aumentará considerablemente el día que las aguas de muchos ríos torrentosos, que hoy no causan más que estragos, marchen por canales llevando riegos á las muchas zonas que lo necesitan. Los bosques, tan abundantes y frondosos antiguamente, han sufrido mucho, ya por afán de reducir á cultivo el terreno que ocupaban, ya por inconsideradas cortas, el clamor general va logrando para ellos alguna protección, con lo que se irá remediando el mal. Quedan, sin embargo, todavía extensos pinares y buenos robles, encinas, hayas, alcornoques, castaños, álamos, abetos y otros árboles de excelente calidad para construcciones, carboneo y demás usos. También es notabilísima nuestra riqueza minera; en las provincias de Almería y Murcia abunda mucho el plomo argentífero, en la de Huelva el cobre, en Vizcaya el hierro, en Almadén están las más ricas minas de azogue del mundo, y en Asturias, Cataluña, sierra Morena y otros muchos puntos hay abundantes carbones minerales. De la industria no podemos hablar de la misma manera, por más que gradualmente vaya desapareciendo el atraso en que estaba, sin embargo, telas de hilo y algodón, paños, bayetas y cueros, que son los que más los ejércitos necesitan, tenemos en casi todas partes, especialmente en Cataluña. Son dignas de particular mención las fábricas de armas y municiones que se hallan á cargo del siempre distinguido cuerpo de Artillería, á saber: la de fusiles de Oviedo, la de cañones de Trubia, la de armas blancas de Toledo, las de pólvora de Murcia y Granada y la fundición de bronce, pirotecnia y maestranza de Sevilla. Por lo demás en industria somos tributarios de los extranjeros en muchísimas cosas, estado que afortunadamente tiende á desaparecer.

Se exportan los frutos agrícolas, especialmente vino y frutas; y se importan muchos productos industriales, como maquinaria, muebles, telas, bisutería y otros objetos.

La población es escasa relativamente á la extensión superficial del país, abunda en las costas, merced al mejor clima, á la mayor abundancia y variedad de productos, y á ser los puertos los principales centros comerciales; y es corta en el interior. Las

fertilísimas Andalucía y Extremadura tienen pocos habitantes; la comarca portuguesa del Alemtejo está en igual caso, pudiendo decirse que la población sólo es densa en parte de Cataluña, parte de Galicia y el trozo de Portugal que forma las provincias do Douro y do Minho. En la vecindad de algunas capitales como Lisboa, Valencia, Málaga, Murcia, Barcelona y otras, también hay acumulación de habitantes. En lo demás hállanse las gentes esparcidas en ciudades, villas, aldeas y caseríos de corto vecindario, ordinariamente, siendo pocos los grandes centros; en España pueden contarse como tales Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia, Granada, Málaga Zaragoza, Córdoba y Valladolid; en Portugal únicamente Lisboa y Oporto. Seguramente la Península puede tener triple población que la que la ocupa; cuyo número total puede aproximadamente calcularse en

España.	, .	18.000.000	habitantes.
Portugal.		5.000.000	id.
Andorra.		10.000	id.
Gibraltar.		15.000	id.

Se incluyen los que pueblan las islas adyacentes tanto españolas como portuguesas.

El carácter de los peninsulares tiene un cierto fondo de nobleza universalmente reconocido, su incansable bravura la pregonan la fama, y son proverbiales su sobriedad y su constancia en medio de los azares y peligros de la guerra. Así es que siempre han pasado y pasan hoy por grandes soldados. Suelen ser pequeños de cuerpo, enjutos de carnes, ágiles en todos los movimientos, grandes andadores, alegres en medio de la fatiga, poco cuidadosos del porvenir, ardientes en los combates, osados y hasta pendencieros en ocasiones, aptos para toda clase de trabajos, emprendedores de grandes cosas y capaces de todos los entusiasmos cuando se excitan sus pasiones ó sentimientos. Entre los nobles y atentos portugueses, los prudentes y pausados gallegos, los graves castellanos, los francos aragoneses y navarros, los serios catalanes, los festivos valencianos y los ingeniosos andaluces, claro es que hay marcadas diferencias, pero entre la variedad de estas formas se alza un carácter noble y levantado común á todos, que lo mismo acomete las más atrevidas empresas, que sufre los más penosos sacrificios. Las historias de ambas naciones atestiguan cumplidamente lo dicho.

España y Portugal, no amenazadas por nadie ni ansiosas de conquistas, tienen pequeños ejércitos en activo; mas dado el moderno organismo militar podrían, entre ambas, poner sobre las armas medio millón de soldados capaces de hacer frente al mejor ejército del mundo.

España tiene su territorio peninsular dividido en 47 provincias civiles y 48 militares, causando esta diferencia el que la de Cádiz se divide en dos, la de su nombre y la llamada campo de Gibraltar, que se compone de unos pocos pueblos muy próximos á dicha plaza. Cada una de las provincias militares tiene por capital la misma de la provincia civil, excepto Navarra, Guipúzcoa, Vizcaya y Álava, cuyas capitales son respectivamente Pamplona, San Sebastián, Bilbao y Vitoria, y el campo de Gibraltar, que por excepción se llama comandancia general, y tiene por cabeza á Algeciras.

Grupos de estas provincias constituyen unidades de mando y de territorio en el orden militar. Son ocho en número y llevan la doble denominación de regiones y de Capitanías generales. En el primer concepto están numeradas ordinalmente, y en el segundo tienen el nombre de la principal entidad geográfica que la región comprende. A ellas añadiremos, según costumbre, las islas Baleares y Canarias, que sólo se llaman Capitanías generales. El detalle de esto se hallará en el estado siguiente:

REGIONES Y CAPITANÍAS GENERALES	CAPITALES	PROVINCIAS	PLAZAS DE GUERRA Y PUNTOS FORTIFICADOS
1. ^a Castilla la Nueva.	Madrid . . .	Madrid	Badajoz con el castillo de San Cristóbal
		Segovia	
		Avila	
		Toledo	
		Ciudad Real	
		Badajoz	
		Cáceres	
2. ^a Andalucía	Sevilla	Sevilla	Cádiz con los castillos de San Sebastián, Sta. Catalina, Cortadura de San Fernando, y San Lorenzo ó Puntales. Castillo de Sancti Petri en San Fernando (isla de León).
		Córdoba	
		Cádiz	
		Huelva	Castillo de Gibraltar en Málaga.
		Jaén	
		Granada	
		Málaga	
Almería	Tarifa. Isla Verde en la bahía de Algeciras.		
Campo de Gibraltar			

REGIONES Y CAPITANIAS GENERALES	CAPITALES	PROVINCIAS	PLAZAS DE GUERRA Y PUNTOS FORTIFICADOS	
3. ^a Valencia.	Valencia	Valencia	Castillo de Alicante ó de Sta. Bárbara. Morella	
		Alicante		
		Castellón de la Plana		
		Murcia		Cartagena con los castillos de San Julián, Galeras, Moros y Atalaya.
		Albacete		
		Cuenca		
4. ^a Cataluña.	Barcelona.	Barcelona	Castillo de Monjuich en Barcelona. Cardona.	
		Tarragona	Tarragona, Tortosa con el castillo de San Juan.	
		Gerona	Gerona, Castillo de San Fernando en Figueras, Castillo de Hostalrich.	
		Lérida	Lérida con los castillos Principal y de Gardeny.	
			Castillo y ciudadela en La Seo de Urgel	
5. ^a Aragón	Zaragoza.	Zaragoza	Mequinenza.	
		Huesca	Jaca con los fuertes de Rapitán y Asieso. Fuertes del coll de Ladrones y de la Sagueta (valle de Canfranc), fuerte de Santa Elena de Biescas, (valle de Tena).	
		Teruel		
		Soria		
		Guadalajara		
6. ^a Norte.	Burgos.	Navarra	Famplona con el fuerte de S. Cristóbal	
		Guipúzcoa	Castillo de San Sebastián, castillos de San Marcos, Choritoquieta y Guadalupe en la barrera de Oyarzun.	
		Vizcaya	Fuerte de Serantes sobre el abra de Bilbao y fuerte de Banderas sobre la ría.	
		Alaba		
		Burgos		
		Logroño		
		Santander	Santaña. Fuerte del Rostrillar en Laredo.	
7. ^a Castilla la Vieja.	Valladolid.	Valladolid		
		Palencia		
		Oviedo	Baterías de Gijón (sin acabar).	
		León		
		Zamora		
		Salamanca	Ciudad Rodrigo.	
8. ^a Galicia.	Coruña.	Lugo		
		Coruña	Castillo de San Antón en la Coruña. Ferrol con los castillos de San Felipe y La Palma.	
		Orense		
		Fonteviedra	Castillo del Castro en Vigo. Otras fortalezas sin acabar.	
Islas Baleares	Palma	Baleares	Palma con los castillos de San Carlos y Bellver (Mallorca). Mahón con la fortaleza de Isabel II ó de la Mola, castillo de Fornells (Menorca). Ibiza. Fuerte de la isla Cabrera.	
Islas Canarias.	Santa Cruz de Tenerife	Canarias	Castillo de Paso-Alto y de Almeida en Santa Cruz de Tenerife (Tenerife). Castillo de San Francisco del Risa en Ciudad Real de las Palmas (Gran Canaria).	

Muchas de estas fortalezas, por antiguas y descuidadas, sirven para poco.

Hay bastantes otras poblaciones con viejos muros medio arruinados; y en muchos sitios dominantes, castillos antiguos, algunos aun utilizables, aunque en grado mínimo.

Militarmente tiene España sus costas peninsulares é islas adyacentes divididas en veintisiete provincias marítimas, que se agrupan en tres departamentos, los que toman nombre de sus capitales y son:

De Cartagena.—Comprende la costa desde el extremo oriental de los Pirineos hasta el cabo de Gata, con más las islas Baleares.

De Cádiz.—La costa desde el cabo de Gata hasta la desembocadura del Guadiana, con más las Canarias.

Del Ferrol.—La costa desde la boca del Miño á la terminación occidental de los Pirineos.

Las tres capitales ya sabemos que son plazas de guerra, habiendo además muchos castillejos y torres de costa en mediano estado.

España además posee:

En la costa N. de África:

1.º La plaza de Ceuta, bastante fortificada, tiene en el interior el castillo del Hacho y en el exterior los fuertes de Isabel II y Príncipe Alfonso, y las torres de Benu y de Aranguren y de Mendizábal.

2.º La plaza de Melilla rodeada de otra cintura de pequeños fuertes.

3.º Los islotes de Alhucemas y Peñón de la Gomera, también fortificados.

4.º Las islas Chafarinas que son tres, todas pequeñas y se llaman del Congreso, del Rey y de Isabel II. Esta última tiene algunas fortificaciones.

En el golfo de Guinea.

Las islas de Fernando Poo, Annobon y Corisco y dos islotes llamados grande y pequeño Elobey.

En la costa del Sahara. La pequeña colonia llamada de Río de Oro.

Tiene además dos *hinterland*, ó sean dos zonas en la que puede ejercer con toda libertad su acción colonizadora y civilizadora; uno en la Guinea y casi enfrente de Fernando Poo, y otra en el Sahara y en contacto con Río de Oro.

Portugal tiene como islas adyacentes el archipiélago dos

Azores y el grupo de Madeira. Su territorio peninsular se divide en ocho provincias que son, do Minho, do Douro, Traz os montes, Beira alta, Beira baixa, Extremadura, Alemtejo y Algarbes, y su parte insular en otras cuatro, Azores orientales, Azores centrales, Azores occidentales y Madeira. A más de esta división tiene Portugal otra en distritos administrativos que son diecisiete en la península y cuatro en las islas, á la cual, mejor que á la de provincias, se acomoda la organización territorial militar que es en cuatro divisiones y dos comandancias generales, cuyo detalle expresa el estado siguiente:

DIVISIONES Y SUS CAPITALES	DISTRITOS ADMINISTRATIVOS DE CADA UNA	PLAZAS DE GUERRA Y PUNTOS FORTIFICADOS
Lisboa 1 ^a	Lisboa	Fuerteras y baterias de Lisboa y boca del Tajo. Peniche. Abrantes.
	Leivia	
	Santarem	
	Aveiro	
Vizeu 2. ^a	Castello Branco	Almeida.
	Coimbra	
	Guarda	
	Vizeu	
Porto 3. ^a	Porto	Fuerte en la boca del Duero
	Braga	
	Braganza	
	Vianna do Castello	
Evora 4. ^a	Villarreal	Valença do Minho. Chaves. Evora. Elbas
	Evora	
	Fortalegre	
	Beja	
C. g. de las Azores. Angra.	Faro	Castillo de Angra.
	Angra	
C. g. de Madeira, Funchal	Horta	
	Monta Delgada	
	Funchal	

Hay además otros muchos puntos con fortificaciones antiguas y deterioradas.

Militarmente divide Portugal sus costas en cuatro departamentos que son:

Del N. Capital Oporto. Comprende la costa desde la boca del Miño á la del Mondego.

Del Centro. Capital Lisboa. Desde la boca del Mondego al cabo de San Vicente.

Del S. Capital Faro. Desde el cabo de San Vicente á las bocas del Guadiana.

De las islas. Capital Angra. Los grupos de las Azores y la Madeira.

Portugal posee además: en África las provincias continentales de la Senagambia, Angola y Mozambique y las islas de Cabo-verde,

el Príncipe y Santo Thomé; en Asia las islas de Goa y Diu, el territorio de Damao (India) con más la ciudad de Macao (China); en la Oceanía la mitad de la isla de Timor (Molucas).

En España los principales caminos, tanto las llamadas carreteras generales, como los ferrocarriles, forman un sistema radial que tiene por centro á Madrid, de donde parten aquéllas y éstos para terminar en todos los principales puntos del perímetro.

En Portugal existen un gran ferrocarril y una carretera que cruzan todo el reino de N. á S. y muy próximos á la costa. Pasan por Lisboa y Oporto y de ambas vías parten otras varias que se dirigen al E. á buscar la frontera española y empalmar en ella con nuestros caminos.

Detallando algo esto sobre fronteras y vías férreas, notamos:

Respecto á la con Francia: Que hay dos ferrocarriles que pasan de nuestro país al vecino, uno en el extremo oriental frontero, por el túnel de Port-Bou, entre Por-Bou (España) y Cervere (Francia); y otro en el extremo occidental, por un puente sobre el Bidasoa, entre Irún (España) y Hendaye (Francia). Que hay cuatro que se encaminan á la frontera, sin llegar á ella, terminados uno en Pamplona, otro en Jaca; otro en Berga y otro en San Juan de las Abadesas. Que Francia tiene hasta doce vías férreas terminales casi sobre la frontera. Que nosotros no tenemos ninguna línea continua paralela á la misma frontera y cortando á las que á ella se dirigen, pudiendo solo tenerse por tales el trozo de Huesca á Barcelona y el de Pamplona por Alsásua á San Sebastián. Que Francia, por el contrario, tiene, no una, sino más líneas con dicho paralelismo, que van de mar á mar y cercanas al Pirineo.

Respecto á la frontera con Portugal:

Que hay cinco líneas que pasan de uno á otro país, una entre Valença do Minho (P) y Tuy (E), otra entre Barca de Alba (P) y La Fregeneda (E), otra entre Villar Formoso (P) y Fuentes de Oñoro (E), otra entre Marvao (P) y Valencia de Alcántara (E) y otra entre Elbas (P) y Badajoz (E). Que tenemos una vía que circumbala toda la frontera portuguesa, la cual desde Vigo, marcha por Orense, Astorga, Zamora, Salamanca y Cáceres hasta Huelva. Que Portugal tiene la ya indicada terminal en su frontera N. y paralela á la frontera oriental, ó española, la cual, con leves interrupciones va de Valença do Minho á Faro.

Respecto á la frontera con Gibraltar:

Que tenemos una vía, compuesta de trozos de varias, que circumbala todas las serranías de Ronda y consiguientemente (aunque de lejos) la plaza inglesa. Itinerario, Cádiz, Jerez, Marchena, La Roda, Bobadilla y Málaga. Que tenemos otra que corta la serranía arrancando de la anterior en Bobadilla y yendo por Ronda á Algeciras.

Las recientes pérdidas de las Antillas y Filipinas, que España acaba de sufrir, obligan á la nación á concentrarse en la tierra madre y á tratar de reconstituir la decaída hacienda y el menoscabado poder militar. Ambas cosas son de reconocida urgencia, y hasta que se realicen no hay que pensar en otro asunto.

Es muy verosímil que esta reconstitución se verifique mucho antes de lo que piensan los espíritus apocados. Puede mantenerse esta afirmación notando que el terreno patrio ha quedado intacto; que no han padecido la agricultura ni la industria, como sucedió en las luchas civiles; que los capitales en la península parece haber aumentado; que se desarrollan cultivos que antes no había; que la población ha de aumentar, porque ya no hay sorteos para Ultramar, y que los trastornos que en las naciones suelen originarse tras una guerra desgraciada, han sido en España cosa corta. Si con detención se piensa, podemos recordar los tres ejércitos que há poco teníamos: el grande de Cuba, el considerable de la península y el pequeño de Filipinas, pasando entre todos de trescientos mil soldados. Pues bien, hoy el país, en el caso de apremiante urgencia nacional, podría levantar sin esfuerzo grande hasta doscientos cincuenta mil, número bastante para rechazar cualquiera agresión. Lo que sí falta y no se puede improvisar es material de guerra, pero es de creer que se adquirirá en plazo no largo, porque la necesidad está reconocida y algo se ha hecho ya en tal sentido.

Mayores dificultades ofrece la reconstitución de la marina de guerra, por el enorme gasto que supone. Pero habrá que acometer la empresa: la comercial la necesita como elemento de apoyo; las dilatadas costas peninsulares y los grupos Balear y Canario la reclaman, y si ocurre un conflicto naval entre otras naciones, para que respeten nuestra neutralidad, es preciso contar con elementos que la hagan respetable. De no, Mahón, Palma, Tenerife, Vigo ó Cádiz, caerían sin defensa en poder del que

ante ellas se presentase, con ó sin condiciones de beligerante. En cuanto á nosotros, claro está que, hoy por hoy, no debemos buscar cuestión con nadie. Nadie tampoco nos la busca. Nuestra situación geográfica nos aparta de las que pueden originarse en Europa sobre preponderancia, y nada nos llama ya á América, Asia ú Oceanía. Sólo en el N. de Africa podemos fijar nuestras miradas, volviendo á la orientación político-militar de los Reyes Católicos y el cardenal Cisneros. Mas no es la empresa para acometida prematura ó impremeditadamente; hay que mirar que Marruecos tiene de seis á ocho millones de habitantes, indómitos y belicosos, y que la Argelia, con solo millón y medio, costó á la Francia larguísima guerra, y ésta acabada, mucha ocupación militar y muchas sublevaciones.

Con nuestros vecinos los franceses, no es fácil que tengamos ocasión de batallar. A Francia nos unen lazos de simpatía; sus naturales viven en España como en su propia patria; nosotros somos bien recibidos allende el Pirineo; la frontera es natural y bien definida, y nosotros no aspiramos á nada francés, ni ellos á nada español. Además, Francia tiene los ojos puestos en su frontera N., y la importa que España sea para ella una buena amiga que no la incomode ni las dé cuidados.

Portugal y España tampoco parece que tengan motivo ni ocasión de reñir. Respetándose mutuamente; viviendo en la misma tierra y bajo el mismo clima; con idioma, costumbres y carácter muy semejantes; con muchos intereses comunes, intereses que aumentarán tanto más cuanto más aumenten las comunicaciones entre ambos países y depuestas infundadas y añejas rivalidades; es de presumir que rara vez podrá haber motivos de guerra entre los dos estados peninsulares. Intereses ajenos podrán tal vez impulsar al uno contra el otro, mas hoy las razones de una guerra adquieren universal publicidad, y es difícil arrastrar á ella á un pueblo, si éste no ve comprometidos sagrados intereses, ó sino columbra ventajas grandes, fáciles y permanentes. Acaso en un lejano porvenir la ocasione la ya bien conocida cuestión de la unión Ibérica, mas aunque la idea se propaga, todos convienen en que los medios de realizarla son el convencimiento y la persuasión: es asunto que requiere larga preparación, se llegará gradualmente al fin deseado, y tendrá solución completa cuando los españoles y portugueses lo admitan del

todo; bien penetrados de que su realización será tan útil á unos como á otros. Si tal día se ocasiona lucha, será corta y poco empenada. Por lo demás Portugal posee buenas fronteras, tiene aliados poderosos, un pueblo amante de su independencia, y un buen ejército que en alas del patriotismo crecería hasta 100.000 hombres ó más.

El último juicio que vamos á emitir, y ojalá no hubiese para ello sobrado motivo, es el referente á nuestras guerras civiles. Nos apasionamos tanto de las ideas exageradas, nuevas ó antiguas, miramos pintado con tan vivos colores lo que nuestra mente imagina, hay tan diversas aficiones entre los españoles, es tal el afán de acerba censura que en todos domina, puede tanto la maledicencia, y han tomado tal vuelo las ambiciones particulares, que el ánimo duda mucho antes de creer que hemos leído la última página del libro de nuestras sangrientas discordias. En todo lo que va de siglo no han faltado nunca espíritus inquietos que, ya en un sentido, ya en otro, han aprovechado las ocasiones para conmover las masas populares. Algo parece que ha remitido esta especie de fiebre, causa de tantos desprestigios y tantas desgracias; mas todavía no se puede confiar, hay comarcas levantiscas, espíritu de indisciplina social, afán sedicioso, y afecto á las aventuras bélicas. Y en vista de todo necesitamos, hoy por hoy, un ejército permanente, no grande, pero si bien instruído y disciplinado, bien provisto de material, muy movable y fácilmente reforzable en el grado que se necesite.

CAPÍTULO V

Pirineos.—Su división en ístmicos y peninsulares.—Pirineos ístmicos.—Valle de Arán.—Depresiones importantes.—Idea de la cordillera.—Pendientes.—Sistema paralelo.—Consideraciones militares.—Ramificaciones.—Frontera

Los montes Pirineos constituyen una cordillera de primer orden. Principian sobre el Mediterráneo en los cabos de Creux, Cervera y Bear; corren al O., y concluyen sobre el Océano en los de Touriñan y Finisterre; se dividen en ístmicos y peninsulares. Los primeros abrazan desde el principio hasta un pico llamado

de Gorriti; y los segundos, que son los que venimos llamando Cordillera Cantábrica, desde dicho pico hasta la terminación. El pico de Gorriti se halla en Navarra, aproximadamente bajo el mismo meridiano que la desembocadura del río Bidasoa; y desde él, los Pirineos ístmicos, para completar su condición de tales, se consideran continuados por un contrafuerte que corre hacia el N., terminando sobre el Cantábrico en el cabo de Higuera ó de la Higuera, que aparece al O. y muy próximo á la desembocadura del mismo Bidasoa. Con esta adición resulta efectivamente una línea de montes que va de mar á mar, la cual constituye el conjunto del istmo, y tiene aproximadamente unos 430 kilómetros de larga. Sin perjuicio de su dirección general de E. á O. hacen los Pirineos ístmicos varias inflexiones, de las que la principal es una que se nota hacia su parte media, en donde la cordillera tuerce al S., sigue treinta y dos kilómetros en tal dirección, volviendo luego á torcer y caminar al O. Este trozo de treinta y dos kilómetros se llama grupo de Piedrafitta. (Véase Elisee Reclus.—La Terre.—Les continens.—Deuxieme parte.—Chapitre 3.^{me}). Resultan dos recodos, uno en la vertiente S. ó española, producido por el primer cambio de dirección, y otro en la N. ó francesa, producido por el segundo. Este segundo recodo, ceñido al E. y S. por dos trozos de la cordillera, lo está también al N. y O. por dos contrafuertes de la misma, aparece de una figura aproximadamente rectangular, y su interior es una profunda hoyada que se llama el valle de Arán. Es de España, á pesar de estar físicamente en la vertiente francesa, y en él nace el río Garona, que halla salida por una estrecha garganta que se abre entre las puntas de los contrafuertes que le sierran por N. y O. La mayor elevación está igualmente hacia la parte media de la cordillera, en el límite meridional del valle de Arán, allí hay un trozo llamado montes de la Maladetta y en él se muestra el pico de Nehtou, de 3.404 metros, que es la mayor altitud Pirinéica. Desde tal punto y á derecha é izquierda principian las cumbres á bajar, resultando una disminución de altitudes que hacia O. es gradual y progresiva hasta Gorriti, pero hacia el E. no lo es. En este rumbo, dicha disminución viene acentuándose lentamente hasta el nudo de Corlité, grupo montañoso situado como á mitad de distancia entre el Maladetta y los tres cabos terminales sobre el Mediterráneo. Desde este nudo los montes se deprimen mucho repentinamente,

en la comarca llamada la Cerdaña, pero tal depresión es corta y á poco vuelven á levantarse á crecida altura en la cumbre llamada coll de Finistrelles. Torna desde aquí á marcarse el gradual rebajamiento, mas como unos treinta kilómetros antes de llegar á la terminación en el cabo Cervera se presenta una segunda depresión anormal, llamada coll de Portus. Tras ella y nuevamente alzadas las cumbres, sigue la cordillera, al principio unida, dividiéndose luego en los tres brazos que concluyen formando los cabos Bear, Cervera y de Creux. Conviene fijarse en las dos depresiones de la Cerdaña y el Portus, que dejamos anotadas, porque son importantes en concepto militar. En la adición que, por el extremo opuesto se ha hecho á la cordillera para completar su condición de ístmica, ó sea el contrafuerte desde el pico de Gorriti al cabo de Higuier, la mayor altitud es la del monte Mendaur, vecino y al N. de Gorriti, desde él la degradación montuosa es igualmente gradual hasta llegar á otra cumbre llamada monte Aya ó de las tres Coronas, tras el que viene una depresión casi total, pero estrecha, que se llama collado de Andorregui. Se presenta en seguida una pequeña elevación, el monte Andarregui, de muy poca altura, limitada extensión y suelo peñascoso. Viene inmediata una segunda depresión, el collado de Gainchuzqueta, también casi total y estrecha, alzándose después el monte Jaitzquivel, que es el postrero, y cuya punta más avanzada forma el cabo de Higuier. También son importantes estas depresiones de los collados de Andorregui y Gainchuzqueta, que resultan muy próximas entre sí, la cumbrecilla de Andorregui, que queda entre ambas, y las elevaciones de Aya y Jaitzquivel.

El cuerpo de la cordillera Pirenáica es fuerte y grueso, alcanzando hacia su parte media, y comprendidos los contrafuertes, una anchura de 110 kilómetros próximamente; en los extremos tiene de 50 á 60. La masa montañosa es enorme, particularmente también en el trozo medio, en ella sobresalen cimas agigantadas y peñascos colosales, alternando con profundas desgarraduras y hondos abismos.

Cantiles atrevidos cubren sombrías gargantas, rápidos torrentes lamen el pie de altísimos escarpados, árboles seculares ciñen á rocas peladas, hondas grietas muestran las entrañas del monte, gigantescos crespones alzan sus inaccesibles picos, pintorescas cascadas bajan despeñando sus aguas, escondidas umbrías guardan

nieves permanentes, y allá en lo más alto, moles descarnadas forman como las almenas del enorme muro. El clima es frío, la producción escasa, los habitantes pocos, el tránsito peligroso y largo, el huracán levanta terribles ventiscas, y las avalanchas se precipitan sobre los terrenos bajos. Todo es grande, con la grandeza especial que la naturaleza muestra cuando alza una valla que ha de separar políticamente dos pueblos. Por eso los Pirineos son una frontera natural de primer orden. Pero como la separación de los pueblos no implica incomunicación entre los hombres, la gran valla, la enorme masa, se suaviza en sus extremos, pierde altitud, anchura y fragosidad, se hace fácilmente accesible, y permite que la crucen sin grave riesgo los habitantes de ambas vertientes.

De la cordillera parten, ya hacia España, ya hacia Francia, muchísimos contrafuertes informemente perpendiculares á ella, excepto los del extremo oriental que llevan dirección oblicua marchando hacia el Mediterráneo. Entre ellos quedan multitud de valles hondos, estrechos y tortuosos, por los que en revuelto giro serpentean las aguas Pirenáicas. Mas tras estas condiciones, comunes á las dos vertientes, vienen otras que las diferencian. En la septentrional ó francesa, casi todos los contrafuertes, á poco de su arranque, empiezan á perder elevación y anchura; siguiendo en la misma proporción, los valles de angostos se truecan en espaciosos, las asperezas se dulcifican, y la zona montuosa termina pronto en la llanura que forma el Mediodía de Francia. Es una pendiente corta, rápida y poco complicada, los accidentes se acentúan gradualmente en más ó en menos; á medida que sube ó se baja, y aparecen pocos nudos ó ramificaciones dilatadas que alteren esta marcha; sin más excepción que los pequeños Pirineos, cadena de orden secundario, á unos treinta kilómetros de la principal y paralela á ella en el trozo desde el valle de Arán al nudo de Corlitte. No sucede así en la vertiente meridional ó española. Muchos contrafuertes se prolongan convirtiéndose en ramales, el rebajamiento de altitud es lento, los valles tardan en ensancharse, las montañas ocupan extensos terrenos, y la zona de asperezas, lejos de rematar en llanura, termina en nuevas sierras que corren de E. á O. y resultan por ello informemente paralelas á la cordillera principal.

Esto produce una gran complicación orográfica, especialmente

en Cataluña, donde estas sierras paralelas se repiten alzándose unas tras otras hasta llegar al Ebro. La suma de tantas montañas forma un intrincado laberinto que cubre más de la mitad de la terraza Pirenaica, en el que se estrechan y oprimen, por decirlo así, para encontrar sitio, fragosidades de toda especie, forma y magnitud. Es en suma una pendiente larga, lenta, desigual y complicada; y por lo tanto mucho más áspera y difícil que la francesa.

Varias de las referidas líneas paralelas de montes se pueden considerar relacionadas entre sí, formando entre todas un sistema montañoso casi paralelo á la cordillera principal; el cual, principiando sobre el Mediterráneo en el cabo Bagur, sigue por los montes Gabarras, el Montseny, los montes de San Llorens del Munt, el Monserrat, el Monsech, y las sierras de Guara, de Jaca, de Alaiz y del Perdón. Estas montañas formarían seguramente líneas muy largas si no tuvieran que abrirse para dar paso á los ríos. Entre ellas y los Pirineos queda la zona más fuertemente accidentada.

Sin entrar en más detalles podemos hacer algunas importantes consideraciones militares. Puesto que la cordillera es mucho más alta, gruesa y áspera en la parte media que en las extremidades, dedúcese que por éstas será más fácilmente transitable que por aquélla, y en virtud de esta relativa facilidad, por dichos extremos buscarán camino los ejércitos que pretendan pasar de un país á otro en son ofensivo, y á ellos también acudirán á oponerse las fuerzas defensoras. La historia atestigua con repetidos hechos la verdad de este aserto. Tales sitios son por consiguiente los teatros más probables de guerra, y por tanto los que hay que estudiar con más detención. Sin embargo, la agricultura, la industria y el comercio exigen que se facilite el paso del Pirineo central, el interés militar nada adelantará con oponerse, ya se han abierto dos carreteras, se terminará pronto un ferrocarril (el de Canfranc) y se anda tras de otro (el de Noguera Pallaresa) por lo tanto la dificultad tiende á disminuir, resultando preciso estudiar igualmente con detención los sitios por donde se establecen estas nuevas comunicaciones.

Al comparar las pendientes hemos visto que la francesa es corta y sencilla, al paso que la nuestra es larga y complicada. Resultamos bien servidos por la naturaleza, porque, como, si

guerreamos con Francia, nos toca, al menos por ahora, el papel defensivo; á mayor suma de montañas, más elementos geográficos de resistencia. Resulta que el terreno se aviene perfectamente con las operaciones que habrán de verificarse, y tanto es así, que, aunque pase por conjetura aventurada, puede decirse que nuestras asperezas neutralizarán en gran parte las ventajas que en número y medios podrá tener sobre nosotros el supuesto enemigo. Si algún día somos más poderosos que el vecino, no encontrará éste tanta ventaja en sus montes como hoy hallamos nosotros en los nuestros.

Empezando á estudiar los Pirineos con algún detalle, lo primero que hay que notar es, que aunque realmente separan nuestra península del continente, la frontera ó línea divisoria entre Francia y España, se apartan muchas veces de la línea de cumbres principales. Muchas de estas variantes no tienen importancia alguna por ser muy pequeñas, pero otras, ya mayores, sí la tienen; y la geografía militar debe decir cuántas son y dónde están. Para ello necesitamos mencionar seis ramificaciones de la cordillera, tres en el extremo oriental y vertiente sud, y otras tres en el extremo occidental y vertiente N. Aquéllas son: 1.º Un ramal que arranca del coll de Finestrelles, corre al S. O., es tan alto y fuerte como los mismos Pirineos, se llama sierra de Cadi, cambia luego al S. y con otros nombres sigue hasta terminar sobre el Ebro en los montes de Prades. Separa el Segre (afluente del Ebro) de los ríos catalanes que van directamente al Mediterráneo (Ter, Llobregat y otros). 2.º Un contrafuerte que parte muy poco al O. del nudo de Corlitté, desde un monte llamado de Maranges, corre también al S. O., es corto y le llamaremos montes de Andorra. Entre él y el anterior existe el valle de la Cerdaña, regado por el alto Segre. Divide aguas entre el mismo Segre alto y el riachuelo Balira. 3.º Un ramal que sale como á unos 26 kilómetros al O. del monte de Maranges, de la cumbre llamada pico de Port-Negre, corre al S., encuéntrase á poco con el extremo del anterior, del que no le separa más que un desfiladero, y sigue ciñendo al Segre medio, por su orilla derecha, hasta cerca de Balaguer. Lleva nombres varios, pero en conjunto podemos llamarle sierra de Pallás. Entre su principio y el contrafuerte anterior queda el valle de Andorra, regado por el Balira. Divide aguas, al principio, entre el mismo Balira y el Noguera Pallaresa, y luego entre el Segre y el mismo Noguera.

Las tres ramificaciones del extremo occidental y vertiente N. son: 1.º Un contrafuerte que arranca como unos sesenta kilómetros antes de llegar al pico de Gorriti, de una eminencia llamada monte Urcullu, corre al N. y es muy corto. Separa las fuentes del río Nive del riachuelo Valcarlos. 2.º Otro contrafuerte que sale unos diez kilómetros al O. del anterior, ó sea como á unos cincuenta de Gorriti, del llamado pico de Lindus, también corre al N. y también es corto. Entre él y el primero quedan el río y valle de Valcarlos. Es divisorio entre el mismo Valcarlos y el Bayunza ó río de los Alduides. 3.º Un ramal que se origina otros diez kilómetros próximamente al O. del que le precede, y por lo tanto como á unos cuarenta de Gorriti. Parte del pico de Lohiluz, corre también hacia el N., mientras va en tal rumbo quedan entre él y el anterior el río y valle de los Alduides, y separa el mismo río de los Alduides del alto Bidasoa y valle del Baztán. Después de haber corrido hacia el N. unos treinta kilómetros tuerce al O., sigue tortuosamente en tal dirección, pierde altura poco á poco, y ciñendo en su parte última muy estrechamente, y por la derecha, el bajo Bidasoa, termina junto á la costa en pequeñas alturas.

Es la más importante de las tres ramificaciones, y para evitarnos una larga nomenclatura la llamaremos montes del Baztán. Entre ellos y los trozos de cordillera desde el pico de Lohiluz hasta Gorriti, y desde Gorriti al cabo de Híguer, queda la cuenca del sobredicho Bidasoa, cuya primera parte es el valle del Baztán. Como último detalle, es de añadir, que al N. de los montes en cuestión, cuando marchan al O., y cerca de ellos, corre un riachuelo llamado la Nivelles.

Teniendo presentes las seis ramificaciones indicadas, con más las dos que ciñen una por N. y otra por O. el valle de Arán, ya podemos detallar un poco la frontera, marcando los sitios principales en que se aparta de la línea de cumbres Pirenaicas.

Principia en el cabo Cervera, sigue por la cordillera hasta el coll de Finestrelles, aquí la deja, continúa por la sierra de Cadi un corto trecho hasta poco después de un alto monte llamado el Puigmal, en tal sitio abandona las montañas, baja al valle de la Cerdaña, cruza por él, corta el Segre y dirigiéndose al Pirineo vuelve á encontrarlo en el monte de Maranges (nudo de Corlitte). En virtud de esta desviación el trozo de cordillera entre el

coll de Finestrelles y el nudo mencionado queda al N. de la frontera y por tanto en poder de Francia, constituyendo una ventaja geográfico-militar para esta nación. Desde el monte de Maranges la frontera hispano-francesa se trueca en hispano-andorrana, marcha al S. O. por los montes de Andorra hasta la conclusión de éstos, cruza por el desfiladero que los separa de la sierra de Pallás, atravesando al mismo tiempo el Balira, y sube luego al N. por la sierra de Pallás, hasta su arranque en el pico de port Negre. En tanto, la divisoria franco-andorrana ha seguido desde Moranges por la cordillera hasta el mismo pico de port Negre, donde vuelven á tocarse España y Francia. Continúa la frontera por los Pirineos hasta el valle de Arán; los deja aquí nuevamente, sigue por los contrafuertes que limitan dicho valle por N. y O., cruzando, al pasar de uno á otro, el desfiladero que los separa y el río Garona; y vuelve á encontrar la cordillera en los montes de la Maladetta. Quedan españoles el valle referido, que físicamente es de la región francesa, y los trozos Pirenáicos que le ciñen por E. y S. Es ciertamente una ventaja, mas no se puede sacar de ella gran partido por la aspereza del terreno y escasez de caminos. También debemos notar que Francia tiene fácil entrada al mismo valle por la brecha en que corre el Garona, al paso que nosotros nos vemos obligados á cruzar altísimas montañas, circunstancias que neutralizan casi del todo lo que se gana con la desviación de que tratamos. Acaso remedien este grave mal dos carreteras que hay en construcción. Desde la Maladetta hasta el monte Urcullu se puede decir que siguen juntas cordillera y frontera, en este punto apártase la segunda, hace una punta hacia N. metiéndose en el valle de Valcarlos, cruza el arroyo de este nombre y retrocediendo vuelve á los Pirineos en el pico de Lindus. Resulta España favorecida, pues quedan suyos los montes entre el Urcullu y el de Lindus, y la mitad del valle de Valcarlos.

Desde el pico de Lindus la frontera corre un poco al N. de la línea de cumbres, variante pequenísima y sin ningún interés, alcanzando los montes del Baztán en sus primeras cumbres y por consiguiente junto á su arranque en el monte de Lohiluz. Aquí se aparta definitivamente del Pirineo, sigue por dichos montes mientras corren hacia el N. y aun algo más; varía hacia el O., poco después que las montañas en cuestión hacen la misma



variante, sigue por su falda N. dejando para España las fuentes de la Nivelles, cruza este arroyo, torna á las cumbres, sigue por ellas corto trecho, baja por las faldas meridionales á encontrar el Bidasoa poco más abajo de un puente llamado de Endarlaza, y continúa por el talweg de dicho río concluyendo en su desembocadura. Esta desviación final no es igualmente favorable, pues nos deja no sólo todos los Pirineos desde Lohiluz hasta Gorriti y desde Gorriti á Jaizquivel, sino también casi toda la cuenca del Bidasoa, y algo de la del Nivelles. Sintetizando lo últimamente dicho, observamos que en este extremo occidental la frontera afecta una forma dentellada, por los salientes españoles hacia el N. del valle de Valcarlos y cuenca del Bidasoa, y el francés hacia el S. del valle de los Alduides, que á modo de cuña penetra entre los dos anteriores. La longitud total de la frontera es de 677 kilómetros, resultando por ello más larga que la cordillera.

El total Pirenaico, desde el Mediterráneo á Gorriti, visto con relación á España, se halla distribuido en cuatro partes casi iguales, correspondientes á las provincias de Gerona, Lérida, Huesca y Navarra. En la segunda y tercera la anchura y elevación de los montes dificulta su paso, en la primera y cuarta la disminución de las mismas condiciones lo facilita; á partir de esta observación, y para el estudio detallado, podemos dividir la cordillera en tres partes, oriental ó de Gerona, central ó de Lérida y Huesca y occidental ó de Navarra. Agregaremos á esta última por la íntima conexión que con ella tiene, el contrafuerte desde Gorriti al cabo de Higuer, al cual, por su situación entre Navarra y las provincias Vascongadas, llamaremos desde ahora Pirineos Vasco-Navarros.

CAPÍTULO VI

Pirineos orientales. — Detalles de la cordillera. — Vertiente N. — Ríos Tech y Tet, cuenca y curso. — Vertiente S. — Ríos Muga, Fluvia, Ter, alto Llobregat, alto Segre. — Costa. — Caminos. — Consideraciones militares.

Los cabos de Creux, Cervera y Bear, aparecen sobre el Mediterráneo marcándose de S. á N. en el orden que los nombramos, el primero es el más saliente y montuoso, y por lo tanto la principal terminación Pirenaica. Desde él las montañas avanzan al N. O., desde el de Cervera al O., desde el de Bear al S. O.; y juntas á muy poco las tres líneas orográficas, se unifica la cordillera recibiendo el nombre de montes de Alvera. Notemos, antes de pasar adelante, que, de los tres orígenes montañosos, el más largo es el del cabo de Creux, resulta español en su totalidad, se llama sierra de Rosas y entre ella y la costa queda una comarca pequeña, accidentada y también española. Los montes de Alvera corren al O., la fragosidad principia á marcarse y con ella la elevación y corpulencia. Pero á poco, unos treinta kilómetros á partir del cabo Cervera, aparece la gran depresión del Portús (290 metros) paso natural de una á otra vertiente usado desde antiquísimos tiempos, importantísimo en concepto militar y que desgraciadamente está en poder de Francia por la plaza de Bellegarte, que esta nación tiene en tal sitio, dominando el coll completamente. Es para nosotros una desventaja de importancia. Pasado el Portús, la cordillera vuelve á crecer y marcha al S. O. hasta la cumbre llamada campalet del Príncipe. En virtud de las variaciones de rumbo indicadas, el total Pirenaico desde el cabo de Creux á dicha montaña, forma una línea cóncava al S. Desde el campalet del Príncipe ya la marcha es decididamente al O., el vigor montañoso se acentúa más y más, aumentan las asperezas, crece la altura y se presentan cumbres notables de las que sólo

citaremos el monte Costabona, que aparece hacia las fuentes del Ter. Cordillera adelante sigue el crecimiento hasta llegar al coll de Finistrelles, donde la altitud media es de 2.500 á 3.000 metros; elevación muy respetable que viene acompañada de todos los fenómenos de suelo y clima que son naturales. Aparece seguidamente la gran depresión de la Cerdaña, en la que la altitud dicha queda reducida próximamente á la mitad, siendo además de notar que las cumbres se marcan poco porque los terrenos inmediatos (el valle de la Cerdaña, y el del alto Tet) tienen poca menos elevación. Parece un verdadero corte de la cordillera, la cual sigue deprimida como unos veinte kilómetros, pasados los cuales vuelve á levantarse á la máxima altitud que tuvo, en el agrupamiento de montes que forma el nudo de Corlitta, cuya situación ya conocemos y en donde acaban los que llamamos Pirineos orientales ó de Gerona, marcándose lo último el monte de Maranges.

El país á ellos adyacente está recorrido por sus ramificaciones, que son muchas y muy grandes; todo él es por lo tanto muy accidentado á excepción de dos llanurillas que aparecen junto á las costas, la del Rosellón en el país de nuestros vecinos y la del Ampurdán en el nuestro.

Vertiente N.—Encontramos en ella muchos espolones Pirinéicos, un contrafuerte importante, dos ramales largos, los valles del Tech, del Tet y del Aude, la parte alta del que riega el Ariège, y la llanurita del Rosellón. Los multiplicados espolones ocupan gran espacio de terreno, embarrancan los arroyos y originan muchas estrechuras. El contrafuerte arranca del monte Costabona, se llama el Canigou, es muy alto y áspero, corre al N. E. dirigiéndose á la costa y termina antes de llegar á ella. Entre él y la cordillera queda un valle largo, estrecho y montuoso que riega el Tech. Nace este río en el monte Costabona, junto á Prats de Mollo, pueblo pequeño con muros antiguos, corre al N. E. por otros lugares, algunos también murados, al abrirse el valle sigue por el Boulou, pueblo también pequeño, pero importante por hallarse próximo al coll de Portús y plaza de Bellegarde, y pasar por él la carretera que cruza la cordillera por dicho coll. Poco después y con escasas aguas termina el Tech en el Mediterráneo. En su cuenca tiene Francia la plaza de Port-Vendres, está situada muy poco al N. del cabo Bear, y tiene un puertecito regular. Los franceses dan mucha importancia militar

á la línea del Tech. Han reforzado á Prats de Molló para guardar el coll de Aria, vecino á ella; y han ampliado á Bellegarde y Port-Vendres con castillos y baterías, robusteciendo y ensanchando ambas posiciones. Una y otra constituyen hoy verdaderas barreras defensivas. El primer ramal montañoso que en la comarca encontramos parte del nudo de Corlitte, se llama los Corbieres orientales, corre al N. E. tortuosamente, terminando sobre el Mediterráneo en la punta de Leucate. Le forman montes no muy altos, pero sí gruesos, áridos y barrancosos, especialmente al principio, donde constituyen una cadena de difícil paso. Entre ellos, el trozo Pirenáico entre Corlitte, y Costabona y el Canigou hallamos el Tet. Nace este río en el nudo de Corlitte, corre al N. E., riega al principio un valle angostísimo, pasa por Mont-Louis, ciudad pequeña, pero plaza de guerra muy importante, puesto que está situada sobre el Pirineo, dominando la depresión de la Cerdaña, los pasos de la cordillera y las cabezas de todos los valles inmediatos. Es una posición perfectamente escogida bajo todos conceptos. Sigue el Tet por un valle estrecho, largo y tortuoso; pasa por Villefranche, plaza de guerra antigua, sigue á Prades, sale de los desfiladeros, entra en el llano de Rosellón presta sus aguas á varios canales que forman un laberinto utilizable en guerra, y llega á Perpignan. Esta ciudad es grande y rica, capital del país que describimos, plaza de guerra fuerte, y centro de la acción militar francesa, ya ofensiva ya defensivamente. Poco después desagua el Tet en el Mediterráneo ordinariamente con escaso caudal. Notemos la dirección que lleva y quede sentado que siguiendo su valle se llega á Perpignan. También al Tet dan los franceses gran importancia. Las cercanías de Mont-Louis están llenas de fortalezas para cerrar la frontera, y Perpignan cuenta con tres castillos exteriores que aumentan en mucho su valor militar. El segundo ramal le constituyen los Corbieres occidentales, montañas que, como los orientales, arrancan del nudo de Corlitte, corren al N., son al principio peñascosas y abruptas, deprímense pronto, córtalas el canal llamado en Francia del Mediodía, vuelven á levantarse, cambian de nombre, y continuando llegan hasta los Alpes. Resultan ser por lo tanto esos Corbieres occidentales, un trozo de largo eslabón que pone en contacto la cadena Alpina con la Pirenáica. Entre ellos y los orientales hallamos el río Aude, que nace cerca de Mont-Louis,

corre al N. por entre dichas dos líneas montañosas y en un valle accidentadísimo, estrecho y peligroso en guerra, á poco se abre, aparece en el Quillan, pueblo pequeño, de donde sigue el río, ya por terreno más abierto, á Carcassone, ciudad considerable con muros antiguos. Tuerce aquí el Aude al E., continúa por país ondulado y próximo al ya dicho canal del Mediodía, cruza por Narbonne, ciudad de alguna importancia y también plaza de guerra antigua, y poco después desagua en el Mediterráneo, no caudaloso, pero sí algo más que el Tet. Finalmente, al O. de los Corbieres occidentales hallamos el río Ariège, que nace en el nudo de Corlitte, corre al N. O. oprimido y tortuoso por entre un laberinto de cumbres, enséchase el valle á poco y aparecen en el primero Ax, ciudad pequeña situada entre montes, después Tarascon también pequeña, y luego Foix, ya mayor y con un castillo antiguo, tras de lo cual sigue el Ariège á unirse al Garona. Remontando Aude y Ariège hasta Mont-Louis se envuelve todo el Tet.

Vertiente S.—Está compuesta casi en su totalidad, de terreno frágosísimo, las ramificaciones Pirenaicas son muchas, unas cortas, otras largas, todas ásperas y relacionadas entre sí por sierras que van de unas á otras; el conjunto pues, menos el llano del Ampurdán, está compuesto de montes, hoyadas, vallecillos y gargantas. De tantas montañas sólo citaremos las principales. Del campalet del Príncipi sale un espolón fuerte y alto, marcha hacia el E., se llama sucesivamente sierra Basagoda y sierra Llorona, es á modo de un montón de rocas enormes, y termina pronto haciendo plaza al llano Ampurdanés. Entre él y los Pirineos aparece el primer río español, el Muga. Nace cerca del Campalet del Príncipi, corre al E. por una estrecha barranca, al empezar á abrirse el terreno pasa por Pont de Molins, pueblo de importancia análoga á la de le Boulou (Tech) por estar enfrente y cerca de Portús y Bellegarde; poco después deja á su derecha y próximo á Figueras, con su hermoso castillo de San Fernando, que á decir verdad no es tan fuerte como aparenta, pues le dominan otras cumbres vecinas. Sigue el Muga, ya por el llano, pasa por Castellón de Ampurias y otros pueblos y termina en unas lagunas que comunican con el golfo de Rosas. Sus aguas son pocas, y su curso de unos cincuenta y dos kilómetros, la mitad entre montes. Poco al N. de su terminación está Rosas, con puerto regular y al pie de las cumbres que forman el extremo de la sierra de su

nombre y el cabo de Creux; fué plaza de guerra bastante fuerte, y si se reedificara contribuiría mucho á la fortaleza de la línea del Muga y á la defensa de la costa.

Al O. y S. de la cuenca del Muga encontramos la del Fluvia, que se extiende primero de N. á S. y luego de E. á O., teniendo por tanto forma angulosa. La ciñen las sierras Basagoda y Llorona, un pequeño trozo de los Pirineos desde el campalet del Principi hasta cerca del monte Costabona y un ramal que desde este punto principia corriendo al S. con los nombres sucesivos de Sierra de San Antonio y de la Magdalena del Munt; al llegar un poco al S. O. de Olot tuerce de pronto hacia el E. quedando paralelo al Pirineo, toma en el ángulo la denominación de Grau de Olot, sigue con la de sierra de Rocacorba y otras, y termina en el llano del Ampurdán. La cuenca es accidentadísima en sus dos primeros tercios y llana en el último. Nace el Fluvia, no en los Pirineos, sino en el Grau de Olot, villa rica é importante situada en el fondo de un buen vallecito, poco después tuerce al E., recibe por la izquierda un arroyo que baja del Pirineo, sigue á Castellfullit y Besalú, pasando á tocar estos pueblos por un estrechísimo desfiladero formado por contrafuertes de las divisorias y muy dominado por las cumbres que le ciñen, desfiladero muy importante como resguardo ó punto de salida de Olot y su valle. Abierto después el terreno sigue el Fluvia por Bascara y otros pueblos ampurdanenses desembocando en el golfo de Rosas, escaso de agua y tras ochenta y cuatro kilómetros de curso.

A la cuenca del Fluvia sigue la del Ter, también de forma angulosa, extendiéndose primero de N. á S. y luego de E. á O. La ciñen las sierras ya conocidas de Rocacorba, del Grau de Olot, de la Magdalena del Munt y de San Antonio, el trozo Pirenáico desde el arranque de la última hasta el coll de Finestrelles, una parte de la sierra de Cadi desde su principio en dicho coll, hasta un poco y más allá del sitio en que se aparta de ella la línea de la frontera, y otros montes que á continuación detallamos. Parten de la sierra de Cadi en el punto dicho. Se prolongan largamente al S. E., carecen de nombre general y no forman sierra seguida; tienen sin embargo, aspereza y elevación, y dividen aguas entre el Ter y el Llobregat. Les llamaremos montes de Castellar de Nuch y de Alpens, de los pueblos de los mismos nombres próximos á ellos, el primero al principio y el segundo

hacia la mitad. Siguen en el rumbo indicado hasta encontrar el Monseny, monte grande, encumbrado, fragoso, y del que salen espolones que ocupan considerable espacio de terreno. Cambia aquí al E. la divisoria de que tratamos, y tras el Monseny el terreno se hace fácilmente accesible, sustituyendo á las montañas ondulaciones algo acentuadas y no más, pero á poco vuelve el suelo á moverse y aparecen los montes Gabarras, no grandes ni altos, pero sí barrancosos y cortados, que al fin terminan en el cabo Bagur. Nótese que esta divisoria llega montañosa hasta el Mediterráneo, al paso que las anteriores se pierden en el Ampurdán. La cuenca del Ter es mucho mayor que las del Muga y Fluviá, accidentadísima en sus dos tercios primeros y semillana en el último. Nace el Ter en los Pirineos, junto al monte Costabona, pasa á muy poco por Camprodón, pueblo muy próximo á la frontera y de interés por comunicar fácilmente con Prats de Mollo (Tech) por el coll de Aria ó d'Aras, sigue el río por San Juan de las Abadesas, notable por sus minas de carbón de piedra, continúa á Ripoll, pueblo importante por pasar por él el principal camino á la Cerdaña, y estar próximo á la sierra del Cadí y su principal punto de paso (el coll de Tosas). En Ripoll recibe por la derecha el Freser, que pasa por Rivas, población de interés en el mismo concepto. Sigue el Ter corriendo rápido por una á modo de ancha grieta más bien que valle, hasta Roda, donde cambia al E. En este ángulo, á su derecha, corta distancia, y en un bonito valle aparece la rica, industrial, populosa é importante ciudad de Vich. Prosigue el río por una larga garganta formada por contrafuertes, unos del Grau de Olot y otros de Monseny, pasa cerca de Amer y llega á Gerona.

Esta ilustre ciudad, á la que siempre irá unido el nombre del heroico D. Mariano Álvarez de Castro, está, como plaza de guerra, deterioradísima, y es urgente reconstruirla; de lo que, según parece, se trata, porque su situación sobre el Ter, su categoría de capital de provincia, su población, su historia, los caminos que por ella pasan y su corta distancia á la frontera, hacen que desempeñe en España el mismo papel que en Francia hace Perpignan, es decir, el de centro de toda acción militar que tenga por teatro los lugares que describimos. Continúa el Ter, ya un tanto caudaloso, por San Julián de Ramis, pueblecito próximo á Gerona, y donde se construye un castillo que formará parte de la nueva

fortificación. Tras estos sigue por una comarca rica, abierta y llena de pueblos, pasa por muchos de éstos y termina en el Mediterráneo poco al N. del cabo Bagur, tras ciento sesenta y siete kilómetros de curso y con aguas un tanto abundantes. Recibe varios afluentes de poca importancia geográfica, y enfrente y cerca de su boca hay dos islotes que se llaman las islas Medas. En los montes Gabarras, desde los que se domina todo el bajo Ter por la orilla derecha, hay una población llamada La Bisbal, en la que se centraliza la importancia militar de dichas cumbres.

La costa, en la parte correspondiente á los ríos reseñados y vista de N. á S. principia baja y pantanosa hacia el Aude, continúa lo mismo hasta cerca del cabo de Bear, allí forma la pequeña rada de Port-Vendres, sigue montuosa en los tres cabos Pirenáicos; particularmente en el de Creux; pasado éste, el mar penetra en las tierras formando el golfo de Rosas, apareciendo esta ciudad con su puerto á la vuelta del cabo. La costa en el golfo vuelve á ser pantanosa y baja, carece de abrigos y así sigue hasta la punta Stardi, donde acaba el golfo. Poco después aparece el saliente del cabo Bagur. Hasta aquí ha corrido tortuosamente al S., pero desde dicho cabo tuerce al S. O. y se hace algo montañosa, ofreciendo algunos puertecitos, entre ellos y como principal el de Palamós, próximo al Ter y á los montes Gabarras, tras de los cuales aparece.

Volviendo al interior, encontramos al O. de la cuenca del alto Ter la del alto Llobregat. Limítanla por E. los montes ya conocidos de Castellar de Nuch y de Alpéns, por N. la última parte de la sierra de Cadi, y por O. la prolongación de la misma con rumbo al S., que se llama sucesivamente sierra de Compte, de Pinós y de la Segarra. Por el S. podemos considerar ceñido el Llobregat alto por los montes de San Llorens del Munt y el famoso Monserrat. Aquéllos son una prolongación del Monseny hacia el S. O., éste un contrafuerte de la sierra de la Segarra, hacia el E.; ambos, desde sus puntos de partida, marchan como á encontrarse, pero ambos acaban antes de que el encuentro se verifique, quedando entre sus puntas una ancha brecha por la que el Llobregat sale. El terreno encerrado entre las sierras mencionadas es un país empedrado de asperezas, no se da en él un paso sin sufrir dominaciones, los caminos en muchos sitios no son más que senderos entre un escarpado y un precipicio, y toda operación militar

dirigida por ellos es lenta, trabajosa y expuesta, con sólo que un puñado de enemigos se proponga dificultarla. El Llobregat nace en la sierra de Cadi, junto á Castellar de Nuch, corre al S: haciendo infinitos giros, por un desfiladero casi continuo, á poco deja á su derecha en lo alto de una cumbre á Berga, antigua plaza que fué posición importante y población de algunos recursos. Continúa el río por Gironella, Sallent y otros pueblos, saliendo al fin de esta comarca por la ancha brecha entre los montes de San Llorens y el Monserrat, ha poco mencionada. Entre sus afluentes es de citar el Cardener, que le llega por la derecha. Nace en la sierra de Cadi, corre al S., deja á la derecha próxima y muy en la montaña á Solsona, continúa á la pequeña plaza de Cardona; cambia al S. E., sigue á Manresa, ciudad rica, situada en un llanito, y tras de lamer las faldas septentrionales del Monserrat verifica su afluencia.

Al O. del alto Llobregat y aun del alto Ter, encontramos el alto Segre, del cual no describiremos, por ahora, en cuenca y curso, más que una parte. Conviene aquí al estudio militar entrar un poco en los Pirineos centrales estableciendo que la comarca que vamos á reseñar está limitada al N. por la cordillera desde el coll de Finestrelles al Pico de Port-Negre, al E. por las sierras de Cadi, Compte, Pinós y la Segarra, y al O. por la de Pallás, que recordaremos que arranca de Port-Negre y corre al S. El terreno comprendido entre estos límites abraza dos valles, el de la Cerdaña y el de Andorra, separados uno de otro por los montes de Andorra. El primero, adosado á la depresión pirenaica de su mismo nombre, es un terreno elevado, poco extenso, y menos áspero en su parte N. que en todo lo demás por los espolones que á sus trozos medio y meridional destacan las sierras laterales de Cadi y Andorra. Tiene además la singular circunstancia de que, de los montes que le ciñen, los más accesibles son los que tiene al N., ó sean los de la depresión cerdañesa, razón por la que comunicamos más fácilmente con Francia que con España. El valle de Andorra, ó más bien los valles, porque son varios, son también fragosos, y los riega el Balira, riachuelo que sale de ellos por la brecha entre la terminación de los montes, también de Andorra, y la sierra de Pallás.

Concluídas las Cerdaña y Andorra, las sierras de Cadi y Compte por un lado, y la de Pallás por otro, casi se juntan, ambas

corren al S. y entre aquéllas y ésta queda un larguísimo callejón, estrecho, hondo, tortuoso, dominado y tan malo de cruzar, que constituye un elemento defensivo de primera nota. Se llama el desfiladero de los Tres Puentes. Nace el Segre en el coll de Finestrelles y en territorio francés, corre al S. O. por la Cerdaña francesa, cruza la frontera, continúa por la Cerdaña española, pasa por Puigcerdá, villa indefensa, continúa á Bellver, donde empieza á cruzar gargantas, sigue á Seo de Urgel, plaza de guerra antigua, mal tratada y de pobres condiciones, y entra por Orgaña en la sombría garganta de los Tres Puentes. Corre por ella torrentoso y estrecho muchos kilómetros, pasa por tal cual mísero pueblecillo, y sale por último á los llanos del Urgel. En la Seo de Urgel recibe por la derecha el Balira.

Caminos.—Citaremos ante todo, como de primera importancia, los que cruzan la frontera, dividiéndolos en dos grupos correspondientes á las dos depresiones que la cordillera tiene; en cada uno de ellos la vía mejor ocupará el primer lugar, yendo tras ella los caminos próximos, ya de un lado ya de otro, completando así hasta cierto punto, cada conjunto de ellos que puede constituir una línea de operaciones.

PRIMER GRUPO.—Del Portús.

1.º Una carretera que sale de Narbonne, marcha al S., pasa por Perpignan (Tet), por le Boulou (Tech): coll de Portús, (Pirineos, frontera, dominación de la plaza de Bellegarde), Pont de Molins (Muga), Figueras, Bâscara (Fluvia), coll de Orriols (extremo de la sierra de Rocacorba), Gerona (Ter). Poco después se bifurca siguiendo los dos ramales á Barcelona.

Al E. del coll de Portús.

2.º Un difícil sendero que desde los pueblos sobre el Tech próximos y al E, de le Boulou, marcha por el Coll de la Masana (Pirineos, frontera), á los que hay sobre el Muga, cerca y al E. de Pont de Molins.

3.ª Otra senda de iguales condiciones principio y fin, que cruza montes y frontera por el coll de Carvacera.

4.º Un camino de herradura, áspero y largo, que desde Port-Vendres sigue por el coll de Banyuls (Pirineos, frontera) á Figueras.

5.º Un sendero de tránsito corto y fácil, que desde Cervere, pueblo francés inmediato al cabo Cervera, sube al coll

de Belistre (Pirineos, frontera) y baja á Port-Bou, primer pueblo español.

6.º Un ferrocarril que desde Narbonne baja por Perpignan, Port-Vendres, Cervere, túnel de Port-Bou (Pirineos, frontera), Port-Bou, paso de Canellas (sierra de Rosas), Figueras y Gerona. Cruza los ríos Tet, Tech, Muga, Fluvia y Ter; y pasada Gerona se bifurca yendo los dos ramales á Barcelona.

Al O. del coll de Portus.

7.º Camino de herradura desde la Boulou por el coll de Portell (Pirineos, frontera), á Figueras.

8.º Sendero que desde los pueblos del Alto Tech marcha por el coll de Horts ó de Costoja (Pirineos, frontera) á los del alto Muga.

9.º Camino de herradura desde Prats de Molló (Tech) por el coll de Aria ó d'Aras á Camprodón (Ter). Se construye una carretera.

SEGUNDO GRUPO.—De la Cerdaña.

1.º Carretera que desde Perpignan marcha al S. O. remontando el Tet, pasa por Prades, Villafranche, Mont-Louis, coll de la Percha (Pirineos, frontera) y Puigcerdá. De Perpignan á Prades la acompaña ferrocarril.

2.º Otra carretera que desde Toulouse (interior de Francia) marcha al S. E. por el valle del Ariège, Foix, Tarascon, Ax y coll de Puimoren (Pirineos frontera) á Puigcerdá. De Toulouse á Ax hay también ferrocarril.

Estas vías, confluentes en Puigcerdá, aparecen, en concepto militar, continuadas por tres caminos.

Uno, carretera que desciende el Segre, por Seo de Urgel, Orgaña y desfiladero de los tres puentes á Lérida. El trozo próximo á Seo de Urgel está sin acabar.

Otro, de herradura y malo, viene por el coll de Jou (sierra de Cadi) á Berga. Aquí empiezan carretera y ferrocarril, siguiendo una y otro á Manresa.

Y otro, carretera también, viene por el coll de Tosas (sierra de Cadi) Rivas, Ripoll, orillas del Ter, Vich y desfiladero del Congost (Monseny) á Barcelona. Desde Ripoll la acompaña ferrocarril.

El primer grupo de vías comprende los puertos pirenaicos del Portús, la Masana, Carbacera, Belistre, Port-Bou, Portell, Horts y Aria, á los que podemos añadir el paso de Canellas en la

sierra de Rosas y el segundo los de la Percha y Puimoren en la cordillera, los de Tosas y Jou en la sierra de Cadi y el desfiladero de los Tres Puentes.

Lo mismo en los Pirineos que en la sierra de Cadi hay otros pasos á más de los dichos, pero todos difíciles y peligrosos.

En cuanto á caminos en general puede decirse, lo mismo respecto á Francia que á España, que abundan en los terrenos llanos y escasean y son difíciles en los montañosos.

En Francia los más importantes son:

1.º Carretera de Mont-Louis por el coll de Quillane (Corbieres orientales) alto Aude y Quillán á Carcassone. De aquí siguen otros ramales al interior de Francia.

2.º Carretera de Prats de Molló, Tech abajo, por la Boulou á Port-Vendres: la acompaña ferrocarril que principia en Arles sur Tech (poco agua abajo de Prats de Mollo) y empalma en Elne (poco al N. de Port-Vendres) con el internacional de Port-Bou.

3.º Carretera de Foix (donde arranca de la internacional por el coll de Puimoren) por Quillan (Aude) y el coll de Saint Louis (Corbieres orientales) á Perpignan.

4.º Carretera de Carcassone, por el E. y á lo largo del Aude á Narbonne; y por el O. y el coll de Naronce (Corbieres occidentales) á Toulouse. En todo su trayecto la acompaña ferrocarril.

5.º Canal del Mediodía, inmediato á esta carretera.

En España las más importantes son:

1.º Carretera desde Olot por el coll de Belmunt (grau de Olot) á Vich.

2.º Ferrocarril desde San Juan de las Abadesas, por Ripoll, orillas del Ter, Vich y desfiladero del Congost (Monseny) á Barcelona. Desde Ripole marcha por la carretera de Puigcerdá, por el coll de Tosas (sierra de Cadi) al mismo Barcelona.

3.º Carretera desde Comprodón, por San Juan de las Abadesas, á Ripoll.

4.º Carretera desde Rosas, por Castellón de Ampurias (Muga), Figueras, Besalú, Castellfullit (Fluvia y desfiladero de Castellfullit), Olot y coll de Cannas (sierra de la Magdalena) á Ripoll.

5.º Carretera, hijuela de la anterior, que va desde Olot por el coll de Capsacosta (sierra de San Antonio) á Camprodón. No está acabada.

6.º Carretera desde Palamós por la Bisbal, Gerona, Amer

(Ter), Roda (Ter), Vich, coll Suspina (montes de Alpens) y San Fructuoso del Bagés (Llobregat) á Manresa. Entre Gerona y Vich tiene trozos sin concluir.

Que Francia cuida esmeradamente de su frontera en el terreno descrito, es cosa clara, con solo notar lo mucho que ha ampliado sus fortalezas de Port-Vendres, Bellegarde, Prats de Molló y Mont-Louis. Hoy, estas plazas constituyen una extensa base de operaciones, teniendo detrás á Perpignan, como centro de aprovisionamiento y de última resistencia. Y atendiendo á que Francia es nación mucho más poderosa que España, dedúcese que, si llega caso de guerra, á ella la toca el papel ofensivo. Merced á su extensa red de caminos, concentrará rápidamente en Perpignan. Carcassonne y Foix, desde cuyos centros llegará en seguida, por un lado á todo el Tech y por otro á los altos Tet, Aude y Ariège. Resultarán dos frentes y dos líneas de operaciones, una sobre el Muga y el Ampurdan, y otra sobre el Segre y la Cerdaña. La primera será considerada probablemente como principal por los más y mejores caminos, poblaciones, terreno, facilidad en llegar á Barcelona, y posibilidad de tener el auxilio de una escuadra. Tres puntos de partida tiene la línea del Tech, Prats de Molló, Bellegarde y Port-Vendres. De ellos probablemente el segundo (Bellegarde) será el elegido para las primeras operaciones, por la gran facilidad que para ello ofrece el coll de Portus, y por la de llegar en breve tiempo al Muga. La marcha, á partir de Port-Vendres es menos verosímil, porque la plaza, aunque próxima á la frontera, no la domina como Bellegarde, porque el túnel de Port-Bou se puede interceptar, porque los caminejos de montaña (coll de Belistre y otros pareados) siempre resultan penosos, porque se desemboca en la comarquita que hay entre la sierra de Rosas y el mar, y porque luego hay que cruzar la misma sierra de Rosas por el paso de Canellas, ú otro, en el que podría entorpecerse la operación. Notemos además que bajando de Bellegarde, se coge de revés el paso de Canellas y aun el de Port-Bou, quedando la vía férrea en poder del agresor, al que servirá de segura línea de aprovisionamiento. La marcha de Prats de Molló por el coll de Aras sobre Campródón se emprenderá seguramente como operación auxiliar de la principal, para tratar de envolver la zona montañosa de los altos Muga, Fluvia y Ter. Es operación de gran cuenta, á la que la

defensa tiene que atender mucho, y más aún cuando se concluya la carretera de Camprodón á Prast de Molló. El terreno aquí nos favorece y debemos fijarnos en el triángulo Camprodón, Rivas, Ripoll que es la base defensiva.

Tornemos al Muga, nuestra primera línea. Es corta y sus flancos se apoyan uno en las montañas y otro en el mar. Si se ampliara el castillo de Figueras con fortalezas en los espolones pirenaicos meridionales, que son nuestros y dominan los caminos; y si se reconstruyera Rosas para guardar el puerto y estar sobre la vía férrea de Port-Bou á Canellas, la línea resultaría con los elementos necesarios para guerrear en ella con éxito. Pero aunque posee los naturales la faltan los del arte. Tal como está, asegurándola con obras ligeras y empleando tropas suficientes, puede servir para quebrantar un poco al enemigo y entorpecer su marcha. Es preciso evitar un flaqueo ofensivo por las montañas, que podría venir por el coll de Costoja (fuertes del Muga), por lo que hay que guardarle, y aun, si se puede, desembarcar por él sobre el alto Tech para inquietar al enemigo.

Nuestra segunda línea es la del Fluviá. Es corta, como la del Muga, y tiene, como ésta, de un lado montes y de otro el mar. Carece de fortalezas, pero á su izquierda se encuentra el valle de Olot, con su salida, el desfiladero de Castellfullit, posición favorableísima para incomodar y entretener al enemigo, siempre que Olot se guarde de una acometida envolvente, que, á partir del coll de Aras, pudiera venir por Camprodón y el coll de Capsacosta, ó por Ripoll y el coll de Cannas.

La tercera línea es la del Ter, desde la salida de este río de los desfiladeros hasta el mar. Es ya el Ter río de alguna consideración, tiene en sí á Gerona, y esta ciudad, sobre su gloriosísima historia, goza la consideración de capital de provincia y cabeza de una comarca rica y poblada. Su pérdida tendría resonancia y significaría el amago á Barcelona. Hoy es débil, hay que hacerla fuerte, de ello se trata, y á ello conduce la construcción del castillo de San Julián de Ramis, á la que seguirán otras hasta constituir una barrera tan fuerte como las francesas de Bellegarde y Mont Louis. Mas no basta con Gerona, el bajo Ter hay que guardarle también, y, mejor que sobre la corriente, en los montes Gabbarras, que constituyen un obstáculo natural de más cuantía que el río. De aquí la importancia de la Bisbal ú otro punto que se

elijer para cerrar caminos, proteger á Gerona y acudir á donde convenga, guardando igualmente la posición con las obras que el arte aconseje. Además, así como el Fluvia tiene al costado el valle de Olot con el desfiladero de Castellfullit, el Tet tiene el valle de Vich con el desfiladero que sigue, y que llamaremos de Amer. Cabe pues una acción lateral sobre el enemigo que ataque el Ter. Y aun cabe más; combinando ambos valles, puesto que se comunican por la carretera del coll de Bellmunt (grau de Olot) se puede constituir una base de operaciones ofensivas sobre el flanco derecho del enemigo con salidas por Castellfullit y por Amer, base de la que se pueden esperar grandes resultados, combinándola con las maniobras en Gerona y el Ter bajo. Todo contando con que el movimiento envolvente por el coll de Aras no resulte, porque si resulta y perdemos el triángulo Camprodón Rivas Ripoll, el vencedor enemigo podrá avanzar ocupando las demás posiciones de montaña, y cayendo sobre Vich por carretera y aun por la vía férrea de San Juan de las Abadesas, lo cual inutilizaría la defensa lateral y acaso la directa. Volviendo al triángulo y la precisión de guardarle, indicaremos que su mejor defensa tal vez consista en una sostenida ofensiva sobre Prats de Mollo, y aun si sale bien, en avanzar Tech abajo para amagar uno de los flancos de Bellegarde.

Reasumiendo, en el terreno existen elementos que, agregados á los que el arte proporcione, ofrecen medios para guerrear, pero hay una parte totalmente débil, la costa. Es baja en muchas partes, no la defiende un solo cañón, y tropas desembarcadas en Palamós cojen de revés no solo el Muga, el Fluvia y el Ter, sino también los montes Gabarras. Esta es la verdad, hacen falta barcos y baterías de costa.

En la guerra por la Cerdaña tenemos, como en la por el Ampurdán, desventaja en los primeros momentos. Francia reuniría pronto sus tropas en el coll de la Perche, bajo la protección de Mont Louis; y en el de Puimoren al amparo de las altas y escabrosas montañas de Corlitté, entre las que está dicho paso. Antes de seguir, y como curiosidad geográfica, haremos notar que al N. y corta distancia de Puigcerdá, pasada la frontera, y encartada en terreno francés, existe una pequeña porción de terreno español llamada de Llibia, nombre de un pueblecito que en ella hay. Llibia y Puigcerdá se unen por medio de una carreterita

internacional. Es poco probable que esta comarquita tenga valor militar.

Reunidas las tropas francesas en Mont Louis y Puimoren el ataque á la indefensa Puigcerdá es fácil y pronto. Poco después la Cerdaña se accidenta en los desfiladeros de Bellver, donde ya encuentra apoyo la defensa; mas, si el enemigo los vence, llega en segunda á Seo de Urgel, pobre plaza cuya resistencia no puede ser cosa grande. Ya aquí el enemigo puede seguir su avance en tres direcciones. 1.^a Cruzar la sierra de Cadi, pasando al alto Llobregat, para bajar por él envolviendo, aunque de lejos Muga, Fluvia y Ter. 2.^a Descender el Segre, por los tres puentes, para caer sobre Lérida. 3.^a Marchar hacia el O. pasando al Noguera Rivagorzana. A repeler la primera de estas operaciones debe acudir la defensa con todo empeño, para impedir que los ejércitos enemigos se acerquen uno á otro, combinen sus maniobras, se apoderen de la alta montaña, colocándose en posición dominante. La sierra de Cadi es el apoyo de la defensa. La cruza carretera en el coll de Tosas, y tiene otros pasos, el de Jou ya citado, el de Mayans al N. de Tosas, los de Pal y Pendix entre Tosas y Jou, y aun otros más. Conviene saber que la cumbre de la sierra es una amplia mesa no muy accidentada. El sitio donde se encuentra el paso de Tosas se llama el Pla d'Anella, y esta palabra *pla* da idea de la forma del suelo. Hay que barrear todos los pasos, porque aunque solo el de Tosas es bueno, conviene prevenirse contra toda contingencia, por la gran importancia de las maniobras. Y esto de barrear, más bien que en la cumbre, en los ascensos desde la Cerdaña. Como puntos de partida de la defensa tenemos el repetido triángulo de Camprodón, Ripoll, Rivas, principalmente Rivas para los pasos de Tosas y Mayaus, y por otro lado Berga para los de Jou Pal y Pendix. Si el terreno se utiliza bien no será extremadamente difícil detener al enemigo.

El segundo supuesto, la marcha por los tres puentes sobre Lérida, parece poco verosímil. El camino es único, y, aunque carretera se puede cortar en muchas partes, el desfiladero es larguísimo, los flaqueos tienen que hacerse á gran distancia y se puede salir de costado sobre el enemigo desde Ripoll, Berga, Cardona, Solsona y Manresa, por un lado y desde los pueblos del Noguera Pallaresa por otro. Por lo tanto es de creer que solo en el caso de una derrota que deprima el espíritu y anule las

energías, se atreverá el adversario á avanzar por tan expuesta garganta. Mas si lo hiciera y lo lograra, la amenaza es á Lérida, llave de las comunicaciones entre Aragón y Cataluña; y si Lérida se perdiera quedaría envuelto casi todo el principado y amenazada Zaragoza.

El tercer supuesto, ó sea el paso al Noguera Pallaresa es aún más inverosímil. No conduce á nada el llevar la guerra en una dirección divergente, á un terreno pobre, escaso de pueblos y sin objetivo geográfico marcado. Sólo se puede columbrar el caso de que las tropas invasoras de la Cerdaña quieran auxiliar á otras que invadan por el Pirineo central.

Para guerrear con éxito probable en la comarca de que tratamos, convendría aumentar la fortaleza del terreno, ó construyendo en Puigcerdá una barrera que contrarrestara la de Mont-Louis, ó cerrando las gargantas de Bellver, ó mejorando á Seo de Urgel. Tal vez lo primero combinado con algo de lo segundo sería lo mejor.

Mas no se olvide que sin buenos y numerosos soldados, bien provistos de todo lo necesario, no hay plazas, ríos ni montes que por su sola virtud detengan á un ejército enemigo.

En cuanto á los valles de Andorra es de notar que semejan una cuña que entra en España. Si no pueden ser españoles, lo mejor es que sigan en República independiente; porque si Francia se los apropiara, con solo cruzar la brecha por donde sale el Balira resultaría envuelta toda la Cerdaña.

Pudiera suceder que por causas, hoy indeterminables, tocase á España el papel ofensivo, nuestro movimiento se iniciaría como en el supuesto anterior por las depresiones Pirenaicas, el Portús la Cerdaña; mas en el primer momento nos encontramos con cuatro obstáculos, Port-Vendres, Bellegarde, Prats de Mollo y Mont Louis; los primero, segundo y cuarto de mucha cuenta. Hay que vencerles, lo cual es difícil porque son fortalezas modernas hechas con arreglo á los últimos adelantos. Tal vez para ganar tiempo y economizar combates, sea lo mejor envolverlas utilizando pasos Pirenaicos de orden secundario como el de Costoja, con relación al Tech. Esta envoltura resulta muy difícil respecto á Mont-Louis, porque su línea de fortalezas es tan ancha que llena toda la depresión de la Perche y aun parte de los ásperos montes que lateralmente la forman (Corlitte y Finestrelles.)

Mas si logran vencerse tales obstáculos, las tropas á partir del Tech y del alto Tet se aproximan á medida que avanzan, la zona montañosa no es tan ancha como en España y es posible la reuni6n de los ejércitos ante Perpignan. Se hace indispensable observar mucho y hasta ocupar los Corbieres occidentales y el nudo de Corlitte; y más particularmente los colls de Saint-Louis, de Quillane y de Puimoren, para evitar que sean cortadas las tropas que hayan partido de la Cerdaña, movimiento muy posible desde Carcassonne y Quillán por un lado y desde Foix y Tarasc6n por otro.

Logradas estas operaciones y tomado Perpignan, no es difícil seguir al bajo Aude, yendo á buscarle en Carcassonne y Narbonne, siempre en el supuesto de tener asegurado el flanco izquierdo con la posesi6n de los Corviers occidentales. Mas tras esto viene un problema difícil, desde Carcassonne marchando al O. se puede llegar fácilmente á Toulouse; pero las tropas que así operen quedan muy expuestas á un ataque por retaguardia que parta de la línea del R6dano en la que hay gran poblaci6n, rico suelo, ancho espacio, muchos caminos y recursos abundantes. Si en vez de seguir á Tolosa, nuestro ejército continúa al N. hacia Montpellier, deja su flanco izquierdo expuesto á ataques procedentes del mismo Toulouse. Y por otra parte es preciso seguir en una ú otra direcci6n; porque todo ejército ofensor que se para, cambia su ofensiva en defensiva, le cae encima todo el poder del contrario y acaba en una retirada ó en un desastre. Esto indica que para resolver el problema expuesto, hay que tener presente los factores todos de la guerra y decidir con arreglo á su conjunto; si otros españoles marchan sobre Toulouse bueno será ayudarles, pero dejando en el Aude una gruesa fuerza que amenace el flanco de las tropas francesas que desde el R6dano vengán sobre las nuestras, más si Italia entrase en la lucha como amiga de España, acaso lo mejor sería correrse á Montpellier y al R6dano, para ponernos en contacto con nuestros aliados, que seguramente avanzarían también al R6dano después de cruzar los Alpes.

En cuanto á avanzar por el coll de Puimoren sobre el alto Ariege hacia Ax, Tarasc6n y Foix es empresa peligrosa por lo asperísimo del terreno (Corlitte y sus derivaciones) y por lo aislado de la operaci6n, á menos que condujera á ayudar otra hecha por los Pirineos centrales.

CAPÍTULO VII

Pirineos centrales.—Detalles de la cordillera.—Vertiente N.—Ríos Aude, Ariège, Garona, Adour, Gabes de Pau, d' Olorón y de Aspe.—Vertiente S.—Ríos Noguera Pallaresa, Noguera Rivagorzana, alto Cinca, alto Gállego, alto Aragón.—Sierras paralelas.—Canal de Berdun —Valle de Roncal.—Caminos. Consideraciones militares.

X Desde el nudo de Corlite avanzan los Pirineos al O. creciendo en altitud hasta alcanzar como media la de casi tres mil metros, Márcanse cumbres y más cumbres, entre las que se nota el pico de Port-Negre, ya en otros sitios citado como punto de arranque en la sierra de Pallás. Más adelante sabemos que la cordillera tuerce al S., el monte angular, ó sea donde verifica tal cambio de dirección, se llama Montvallier. Recordaremos igualmente, que tras treinta y dos kilómetros de marcha al S., ó sea tras el grupo de Piedrafita, que también puede llamarse eslabón, tornan los Pirineos á dirigirse al O. apareciendo entonces las máximas altitud y corpulencia en las cumbres de la Maladetta. Siguen á ellas otras montañas también grandes, entre las que se destacan el pico de Posets, las denominadas el Cilindro, la torre de Mármol y el Daillon, conocidas vulgarmente por las tres Hermanas, el monte Perdido y el piço de Vignemale. Todas estas cumbres constituyen el trozo más grueso y áspero de la línea montañosa, y se hallan á los orígenes del río Cinca. El pico de Vignemale se alza entre las fuentes del Ara (afluente del Cinca) y las del Gállego. Desde él comienza á marcarse la disminución de elevación, las eminencias que hay después son consiguientemente algo menores, y de ellas sólo citaremos el pico de Anayet, que se muestra entre las fuentes del Gállego y las del Aragón. La disminución dicha va acentuándose gradualmente, pero la fragosidad sigue siendo grande, llegando de tal modo al pico de Añalarra, hacia el que la altitud media es de dos mil á dos mil quinientos metros y que aparece aproximadamente donde se tocan las provincias de Huesca y

Navarra. En él por lo tanto damos por terminados los Pirineos centrales, cuya característica, como ya sabemos, consiste en ser la parte más elevada, corpulenta y fragosa de la cordillera.

Vertiente N.—La forman muchos contrafuertes, algunos ramales, muchos valles, los pequeños Pirineos y después un extenso llano, en el que, de sitio en sitio, se marcan suaves ondulaciones. La pendiente en general ya sabemos que es corta, rápida y con pocos accidentes que dificulten su normalismo. Examinando el terreno rápidamente y de E. á O., lo primero que encontramos tras los Corbieres Orientales, son los ríos Aude y Ariège con sus valles, montes que los ciñen y pueblos que riegan, recordando entre estos últimos á Quillán y Carcassonne sobre el Aude, y á Ax, Tarascón y Foix sobre el Ariège, porque pueden utilizarse muy bien, ya para caer sobre la Cerdeña y Puigcerdá, ya para envolver la marcha desde dichos sitios á Perpignan. Siguen al Ariège otros contrafuertes, ríos y valles, apareciendo luego el de Arán. Paralelos á la cordillera, y en el espacio comprendido entre Andorra y Arán hallamos los pequeños Pirineos. Distan de los grandes como unos treinta kilómetros, y aunque no constituyen más que una cadena secundaria ensanchan considerablemente la zona de asperezas. Recordemos que el valle de Arán es español, que le ciñe por E. y S. el trozo de Pirineos desde el Montvallier al Maladetta, por N. un contrafuerte que desde el Montvallier corre al O., y por O. otro que desde el Maladetta, marcha al N., que afecta la forma de un cuadrilátero, que es muy accidentado y que en él nace el Garona. Este río pasa por Viella, capital del valle, sale de él y de España por la garganta del Rey René, que se abre entre las puntas de los contrafuertes procedentes del Montvallier y el Maladetta; ya en Francia corre muy sinuosamente al N. por barrancos y vallecitos, abierto luego el terreno empieza á ser caudaloso, y ya en esta condición llega á Toulouse. Esta es una ciudad grande, rica y populosa; aunque no plaza de guerra, casi puede tenerse por tal, pues la ciñen en mucha parte de su perímetro el Garona y un gran canal llamado del Mediodía, es cabeza de distrito militar, tiene industrias y almacenes militares, la cruzan muchos caminos, y colocada frente al Pirineo medio, presenta facilidad para acudir á cualquiera punto de la cordillera. En suma, hace en Francia el mismo papel que en España hace Zaragoza. El Garona, después de bañarla, sigue su curso por el

interior. Al O. de Arán seguimos hallando contrafuertes y valles y tras ellos un ramal de nota, los montes de Bigorre. Arranca poco antes del pico de Vignemale, corre al N., es al principio alto y fragoso, después va perdiendo tales condiciones, cambia al O. y va á terminar suavemente en el terreno arenoso y pantanoso llamado las Landas. Divide aguas entre el Garona y el Adour. Este segundo nace en los indicados montes de Bigorre, corre al N. por un buen valle, pasa por Tarbes, ciudad considerable, y después describe una larga curva cóncava al S., entrando en jurisdicción de los Pirineos occidentales; donde le volveremos á encontrar. Tras él aparecen otros tres ríos, el gabe de Pau, el gabe de Olorón y el gabe de Aspe. Todos tres bajan del Pirineo. El primero se origina en una hermosa cascada llamada de Gabarnie, corre primero al N. y luego al O., pasa por la ciudad de Pau y afluye al Adour. El segundo riega el estrecho valle d' Ossau, pasa en él por Gabas y otros pueblos, sigue á Olorón y afluye al primero. El tercero, á partir de sus fuentes, marcha por otro angosto valle llamado como él, de Aspe, en una de cuyas estrechuras, cerca de la frontera y cortando una de las dos carreteras que cruzan los Pirineos centrales, ha construido la Francia un castillo pequeño, pero muy bien situado, que se llama de Urdox ó Portalet, el cual constituye un buen elemento defensivo. Se trata de reforzarle con otras obras. El riachuelo afluye luego al gabe de Olorón. Siguen á todo esto otros contrafuertes, arroyos y valles de poco nombre, hasta llegar al pico de Añalarra.

Vertiente S.—Sabemos que es larga, lenta, escabrosa, formada por ramales, contrafuertes, espolones, torrentes, barrancos y valles, y cortada por sierras paralelas al Pirineo. Examinándola como la anterior de E. á O., lo primero que en ella vemos son los montes y valle de Andorra, con el río Balira, de los que se dió cuenta bastante al describir los Pirineos orientales. Después aparece la sierra de Pallás, dirigiéndose al S. desde su arranque en Port-Negre, formando la margen derecha, primero del desfiladero cruzado por el Balira, y luego del famoso de los Tres Puentes y acabando al N. y cerca de Balaguer. Es un ramal largo, grueso y áspero. Otro, de iguales condiciones, arranca del Pirineo prolongando el trozo de treinta y dos kilómetros ó grupo de Piedrafita en que la cordillera marcha al S. ciñendo por E. el valle de Arán. Encamínase igualmente hacia el S., no tiene

nombre general, pero adaptándole uno del país que recorre, podremos llamarle sierra de Rivagorza; es paralelo al anterior y acaba al O. de Balaguér. Entre las sierras de Pallás y Rivagorza hallamos otras paralelas al Pirineo, que son: la de Ares ó Boumort, que parece prolongación de la de Cadi, y la de Monsech, al S. de la de Ares y paralela á ella. Ambas son empinadas y escabrosas, pero más la primera. Igualmente entre las Sierras de Pallás y Rivagorza tenemos el río Noguera Pallaresa. Nace en los Pirineos, corre al S. por una comarca montuosísima, poco habitada y de ingrato clima, llamada el Pallás, llega á la sierra de Ares, la rompe en una garganta llamada de Collegats, y entra en la conca de Tremp. La comarca de este nombre es una hoyada ceñida al N. por la sierra de Ares, al S. por la de Monsech, al E. por un trozo de la de Pallás y al O. por otro de la Rivagorza. En ella el río pasa por Tremp, y para salir de ella rompe el Monsech en otra garganta llamada de Torradest. Entra el Noguera Pallaresa en terreno menos áspero, y poco después afluye al Segre con algunas aguas, poco agua arriba de Balaguér. Tierra adelante tropezamos con un tercer ramal, cuyo punto de partida es el Maladetta. Corre al S., conócese con el nombre de sierra de Benasque, se compone también de montañas crecidas, es algo más corto que los anteriores y acaba cerca de Benabarre. Entre la Sierra de Rivagorza y la de Benasque hay una larga faja de terreno montuoso, pobre y poco poblado. Recórrela el río Noguera Rivagorzana, que baja de la Maladetta, sigue al S. por pueblos pequeños, al salir de entre los montes tuerce al S. E. y con algunas aguas se junta al Segre por bajo de Balaguér. Continuado al O. aparece como importante otro ramal que sale del Pirineo en el alto pico de Vignemale, á una distancia considerable del arranque de la sierra de Benasque. Llámase sierra de Cotefablo, es corpulenta y alta, corre al S., mas no mucho, porque como á unos veinticinco kilómetros de su principio, tuerce al S. E., acorta, al marchar en esta dirección, la distancia que la separaba de la Sierra de Benasque, y viene á concluir cerca de la villa de Ainsa. Entre este ramal y el que le precede existe una comarca extensa que constituye la cuenca del alto Cinca. Es lo más accidentado de la vertiente, como adyacente al trozo más áspero de los Pirineos, pero la zona fragosa no es tan ancha como la recorrida por los dos Nogueras.

Baja el Cinca del Pirineo, corre entre altísimas cumbres y en revuelto giro por el estrechísimo valle de Bielsa, sigue al S. por otros valles más anchos, recibe arroyos torrentosos como él, pasa por Ainsa, villa que en tiempos antiguos fué plaza fuerte y edificada junto al extremo de la sierra de Cotefablo, sale del país áspero y prosigue á Barbastro y Monzón, donde por ahora le dejaremos. Tiene varios tributarios, de los que son de citar dos, el Ara ó río de Fiscal, y el Esera. †

El Ara nace en el pico de Vignemale, corre al S., lamiendo la falda oriental de la sierra de Cotefablo, por un valle llamado de Broto, tuerce al S. E., cuando tuerce también la sierra dicha, continúa á lo largo de ella, pasa por Boltaña, pueblo principal del valle, y poco después se junta al Cinca por la derecha, en Ainsa. El Esera se origina en el Maladetta, corre al S. por el valle de Benasque y la villa del mismo nombre, que tiene un castillo antiguo, pero útil aún por su excelente posición, sigue por otros valles y hace su afluencia poco agua arriba de Barbastro. Pasados el alto Cinca y su extensa cuenca, hallamos otro ramal que se destaca de la cordillera madre en el pico de Anayet, no lejos del de Vignemale. Avanza al S., es también corpulento y alto, se llama sierra de Canfranc. Después de extenderse como unos treinta y cinco kilómetros en la dirección indicada, se deprime notablemente, marcándose en esta depresión dos pasos entre los valles colindantes, el de Cartirana ó la Val ancha, y el de la Val estrecha; tras de lo cual tuerce de pronto al O., y con el nombre de sierra de Jaca ó peña de Oroel, prolóngase en tal rumbo quedando paralelo al Pirineo. Encontramos aquí otra gran sierra, la de Guara. Extiéndese de E. á O., y consiguientemente también paralela al Pirineo, desde la de Cotefablo, con cuya parte final se une, hasta la de Jaca, de la que sólo la separa un estrecho desfiladero llamado de Anzánigo. No es la sierra desmedidamente elevada, pero sí muy gruesa, componiéndose de tres líneas paralelas, entre las cuales quedan estrechos vallecitos. El espacio cerrado, al N por el trozo Pirenáico comprendido entre los picos de Vignemale y Anayet, al E. por la sierra de Cotefablo, al O. por la de Canfranc, y al S. por la de Guara, es el valle de Tena, hoyada semejante al de Arán y á la conca de Tresp, y accidentada por espolones de los montes que la ciñen. Aquí encontramos el río Gállego. Nace en los Pirineos, cerca de los célebres baños de

Panticosa, corre al S. por los pueblecillos del valle del Tena, entre otros por Biescas, próximo al que y cerrando una garganta está el moderno fuerte de Santa Elena. Tras esto tuerce al S. O. y sale del valle por el largo desfiladero de Anzanigo, que principia á marcarse entre el extremo occidental de la sierra de Guara y el oriental de la de Jaca. Seguiremos hablando de Gállego en otro sitio. X

Llegamos á lo más importante de la montuosa y extensa comarca que reseñamos. Despréndese del pico de Añalarra un ramal que se dirige al S., no es tan grueso ni tan alto como los antes citados, tiene un largo como de treinta kilómetros, se llama sierra de Ascauri, y acaba en un valle que se nombra canal de Berdun. El terreno entre esta sierra de Ascauri y la de Canfranc está ocupado por varios contrafuertes Pirenáicos paralelos á ambas, entre los que se abren valles muy estrechos, terminando unos y otros en la misma canal de Berdun. De estos valles los principales son, el de Canfranc, que es el más oriental, y los de Hecho y Ansó, que son los más occidentales. La canal de Berdun es otro valle que se extiende de E. á O., paralelo por tanto al Pirineo, y ceñido, del un lado, por las puntas de los contrafuertes antedichos y del otro por la continuación de la sierra de Jaca. Ésta, como se indicó hace poco, se prolonga al O., y consiguientemente con el mismo paralelismo que la canal, se divide en dos ramales que marchan inmediatos, el más septentrional se llama sucesivamente sierra de San Juan de la Peña y sierra de Urries, y va á terminar junto á Sangüesa; y el meridional, con los nombres, también sucesivos, de sierra de las Peñas de Santo Domingo y sierra de Sos, concluye igualmente junto á la villa de este último nombre. Son sierras más pequeñas que las anteriormente enumeradas, pero no carecen de aspereza, tienen terreno muy quebrado y están escasas de pueblos y caminos. Apenas acaban, se presenta, como en su prolongación, aunque mediando más espacio que el de un desfiladero, la de Alaiz, que ya encontraremos en los Pirineos occidentales. La canal de Berdun es un valle muy importante, porque combinándose con otro que hay á su O. y casi en su dirección, resulta una vía natural y relativamente fácil, paralela á la frontera, por la que pueden comunicarse dos de nuestras plazas de guerra, Jaca y Pamplona. También lo son en virtud del mismo paralelismo y como obstáculo para detener la

marcha del enemigo, la sierra de Jaca y sus prolongaciones. En el terreno reseñado hallamos el río Aragón. Nace en el Pirineo, cerca del pico de Anayet, corre al S. por entre las estrechuras del valle de Canfranc, en una de las cuales, llamada coll de Ladrones, hay una fortaleza con el mismo fin que la francesa de Urdox, la cual intercepta la carretera que por estos sitios pasa á Francia. Sigue el río á la antigua plaza de Jaca, ampliada hoy con los fuertes de Rapitan y Asieso situados en dos cumbres cercanas; y desde aquí, falta de empuje para romper la sierra del mismo nombre, tuerce al O. por la canal de Berdun. Pasa en ella el Aragón por Tiermas y otros pueblos, y concluidas las sierras de Urries y Sos, que como prolongación de la de Jaca le sujetaban, tuerce al S. O., pasando por entre los extremos occidentales de aquéllas y el oriental de la de Alaiz. Al hacer el cambio de dirección cruza por Sangüesa. Ampliando lo dicho, para mejor completar el concepto militar, añadiremos, que al O. de la sierra de Ascauri, próxima, paralela y originada también del Pirineo, aparece la de Navascués; que entre ambas queda otro valle, el de Roncal, el cual también acaba en el canal de Berdun, pero no abierto, como los que le preceden, sino cerrado por una tercera sierra, la de Leire, que resulta también paralela al Pirineo. En este valle encontramos el río-Esca, que corre al S., busca salida rompiendo la sierra de Leire en una garganta llamada la foz de Salvatierra y afluye en seguida al Aragón. Ofrece interés el valle de Roncal en el concepto de ser á modo de un rectángulo ceñido por montes, desde el que se puede amenazar la canal de Berdun y cortar las comunicaciones que á lo largo de ella se establezcan. Ampliando un poco más, notaremos que al O. del valle de Roncal corre de N. á S. el río Irati, el cual corta la canal indicada, y al hacerlo pasa por Lumbier, Liedana y Sangüesa; afluyendo, junto á esta última, el Aragón.

Caminos.—Ampliando el método establecido en el capítulo anterior, notaremos en primer lugar los que cruzan la frontera, pasando después á los de Francia y España.

1.º Una carretera que, estudiándola desde Pau, donde confluyen varias procedentes de otras ciudades francesas, toma por Olorón valle de Aspe, fuerte de Urdox, puerto de Samport ó Canfranc (Pirineos frontera), valle de Canfranc, garganta y fuerte del coll de Ladrones, Jaca, puerto de Fundaciones ó de Oroel

(sierra de Jaca) y parte meridional del desfiladero de Anzanigo. Sigue luego á Zaragoza.

2.º Un ferrocarril que, estudiándole también desde Pau, corre vecino á la carretera reseñada, llega al Pirineo, se interrumpe, quedando sin construir el túnel internacional, aparece de nuevo en Jaca, pasa del valle de Canfranc al de Tena por la depresión ó puerto de Cartirana ó la Val-ancha, desciende el Gállego por todo el desfiladero de Anzánigo, sale de él por Murillo del Gállego, y por Huesca sigue á Zaragoza.

3.º Otra carretera que, á partir también desde Pau, marcha por el valle d'Osau. Gavás, puerto de Sallent ó de los Monjes (Pirineos frontera), valle de Tena, Biescas, fuerte de Santa Elena, y puerto de Cartirana (sierra de Canfranc) á unirse en Jaca á la número 1. De ella y desde el Pueyo (valle de Tena) sube un ramal á los baños de Panticosa, que es fácil se convierta en otra comunicación internacional prolongándose por el puerto, también de Panticosa, á Cauterets (Francia).

4.º Otra carretera que desde Toulouse marcha remontando el Garona al desfiladero del Rey Rene (frontera), y Viella (valle de Arán).

5.º Otra carretera corta, que cruza el ramal, que ciñe por O. el mismo valle de Arán pasando de Bagneres de Luchón (Francia) por el puerto del Portillón (montaña, frontera) á Bossost (España, valle de Arán). A Bagneres de Luchón llegan del interior de Francia carretera y ferrocarril.

Además de los pasos y puertos del Rey Rene, del Portillón, de Sallent ó los Monjes y de Canfranc, San-Port, ó la Cruz de San-Port, que los tres nombres tiene (1), hay otros muchos en los Pirineos centrales, pero no cruzan por ellos más que senderos largos y difíciles. El más de citar es el de Benasque, por el que se pasa de la villa del mismo nombre á Bagneres de Luchón. Mencionaremos también el de Viella entre el valle de Arán y el Noguera Ribagorzana cruzando el Maladetta, y el de Pallás ó de la Bonaigua, entre el mismo valle y el Noguera Pallaresa, cruzando el eslabón ó grupo de Piedrafitta. Por los tres hay carreteras en construcción.

(1) En el mapa de la provincia de Huesca, publicado en 1865 por el Comandante D. Fernando Rodríguez. Exinspector de Estadística, este puerto se llama de Aspe, y por él va la comunicación al valle también de Aspe; al paso que el puerto de Canfranc es otro paso al E del anterior, por el que se cruza el valle d'Ossau.

En el país francés, lleno de ciudades y grandes pueblos, hay muchas carreteras y vías férreas, unas avanzando en los valles y acercándose á la frontera y otras paralelas á ella, su enumeración sería larga, baste decir que se encuentran en todas direcciones, siendo los centros principales Foix, Toulouse, Tarbes y Pau.

Lo contrario sucede en España, asperísima y poco poblada la comarca, escasean en ella los buenos caminos y abundan los senderos que culebrean en los precipicios para pasar de pueblo á pueblo ó de valle á valle. Hay sin embargo algunas carreteras, las principales son:

1.^a Una que, procedente de Pamplona, entra en la comarca cruzando el río Irati en Liédana, y sigue por el canal de Berdun, Tiermas, Jaca, puerto de Cartirana ó la Val-aneha (sierra de Canfranc), valle de Tena, puerto de Cotefablo (sierra de Cotefablo), valle de Broto, Boltaña, Ainsa y orillas del Cinca á Barbastro. Resulta en gran parte paralela á la frontera. En el trozo de valle de Tena al de Broto no está acabada.

2.^a Otra, que desde Lumbier (río Irati) marcha á cruzar la sierra de Navascués, por su parte meridional y sube por el valle de Roncal hasta muy cerca del Portillo de Belay (Pirineos, frontera).

3.^a y 4.^a Dos carreteritas que desde Hecho y Ansó (valles de los mismos nombres) bajan á la canal de Berdun á unirse á la número 1.

La cordillera en toda la parte descrita es áspera, recia, fuerte, encumbrada y se cubre de nieves durante muchos meses en cada año, constituye por lo tanto un obstáculo difícil de cruzar para los ejércitos modernos, y más si les acompaña el pesado y crecido material que para operaciones en gran escala necesitan. Donde más se acentúa esta dificultad es en la parte de Corlitte á Arán, porque los pequeños Pirineos, en Francia, y lo pobre, poco poblado y montañoso de la comarca de ambos Nogueras, en España, aumentan la fortaleza geográfica de la línea principal, resultando un conjunto de obstáculos que no hay memoria de que hayan sido nunca cruzados por tropas numerosas. En el trozo Pirenáico del Maladetta á Añalarra las dificultades son menores, porque aunque en él están las cumbres más altas, las zonas adyacentes montañosas son más estrechas, y las carreteras de Canfranc y Sallent permiten el paso de tropas y material. Ahora

bien, si una agresión francesa, hecha por un ejército numeroso, atravesara por tales sitios la frontera y montes vecinos, cayendo en seguida sobre Zaragoza, quebrantaría en nosotros la fuerza moral, tan necesaria para una defensa vigorosa. ¿Pero las dos carreteras, con más el ferrocarril de Confranc, hasta ahora no concluido, componen el número bastante de caminos para el paso de un ejército grande en son de invasión? No nos atrevemos á resolver en definitiva esta cuestión, pero sí á decir que para una masa de sesenta mil soldados basta con dichas vías. Prevengámonos, pues, contra esta eventualidad. El valle de Canfranc, con la fortaleza del coll de Ladrones, otra obra destacada de esta, que se llama la Sagueta, y la barrera de Jaca, compuesta hasta hoy de la plaza y los fuertes de Rapitan y Asieso resulta tener las obras de arte necesarias para la defensa; es preciso que el de Tena se prepare igualmente, construyendo en él las que hay proyectadas de las que solo se ha hecho hasta ahora el fuerte de Santa Elena en el desfiladero junto á Biescas. Conviene igualmente tener estudiada la destrucción de las dos carreteras y ferrocarril, de tal modo, que, cuando sea necesario, una compañía de ingenieros, ayudada por las gentes del país, haga el trabajo en un día y no deje piedra sobre piedra. Ciertó que es duro, pero lo es más un desastre, y el arte de la guerra reconoce que la destrucción de los caminos es uno de los medios más eficaces para contener la marcha de un enemigo que avanza poderoso. Preciso es además reunir soldados en bastante número, y acaso también sería bueno organizar y armar á los robustos y bravos montañeses de la tierra, para que además de servir de guías y exploradores, empezasen desde luego la guerra de partidas.

Puede con esto sacarse algún partido del puerto de Ansó, que está en el principio del valle del mismo nombre y en un saliente que la cordillera hace al N. Es malísimo, pero los ansotanos le cruzan, y pasando por él se sale al costado de la fortaleza de Urdox y de la carretera de Canfranc antes de que entre en España. Puede sernos muy útil para mover tropas, dirigiéndolas á donde hagan falta, la carretera de Pamplona, Liédana canal de Berdun, Jaca, Val-ancha, valle de Tena, Cotefablo, valle de Broto, Boltana, Ainsa, Barbastro. Sabemos que es paralela á la frontera. Y también lo sería un ferrocarril que desde Tafalla marchase al E. por el S. de Sangüesa y de las sierras de Sos y peñas de Santo

Domingo á empalmar hacia Murillo del Gallego con el de Jaca á Zaragoza. Imaginamos sin embargo que con los medios que hay bien empleados se puede rechazar la agresión, ó por lo menos retardarla, entorpecerla, hacerla cansada y sangrienta y ganar tiempo para acumular mayores masas de tropas. Más aún, ante buenas fortalezas, fuerzas algo erecidas, terreno difícil, caminos destruidos y país levantado, es posible que el adversario ceje, vuelva atrás de su propósito y no invada. Pero no nos descuidemos, no se pierdan los primeros momentos, porque si el contrario pasa los puertos y ocupa los valles, tras de un ejército entrará otro, quedará Jaca observada, y vendrá en seguida el ataque ó por lo menos el amago sobre Zaragoza; y con él el descrédito, la confusión, la desanimación y el quebrantamiento moral, que es la peor de las derrotas.

Otro movimiento puede hacer el enemigo desde el valle de Canfrac, y es el correrse al O. por la canal de Berdun para comunicar con otro destacamento suyo perteneciente á fuerzas que estén sobre Pamplona y avance desde esta ciudad á la misma canal. Tal maniobra es de interés, porque comunicándose las dos fuerzas pueden combinar bien sus operaciones y quedar aislados nuestros valles Pirenaicos. El oponerse á ella directamente es aventurado, porque las tropas que lo intentasen correrían peligro de verse entre los dos enemigos. Pero podremos sacar partido de los mismos valles de Ansó, Hecho y más aún del cerrado de Roncal, así como de las sierras de San Juan de la Peña y Urries, desde las que se amenaza lateralmente la referida canal.

En cuanto al valle de Arán lo único que se puede decir es que probablemente una de las primeras cosas que los franceses harán será ocuparle, lo cual les será muy fácil, porque pueden llegar á él sin dificultad y no tienen ninguna defensa. Por otra parte á nosotros tampoco nos conviene guerrear en un sitio al que solo podemos llegar tarde y penosamente, con pocos medios y pocos recursos, en el que no se ha de decidir nada importante y del que nos sería difícil salir caso de tener que hacerlo. La suerte del valle será una resultante de la general de la guerra. Pero hay respecto á él otra consideración que haremos más tarde.

Otra eventualidad hay que señalar respecto á Canfranc y Sallent, y es la de que, aunque rechazemos la invasión que por tales sitios venga, si el enemigo, procedente de Navarra ó Cataluña

llega ante Zaragoza, procurará apoderarse de la sierra de Jaca, embistiéndola de S. á N., atacará luego los valles por su país y por el nuestro, se apoderará de ellos, compondrá los caminos y adquirirá buenas y cortas vías de comunicación. Para lograr esto, el principal obstáculo que habrá que vencer será la barrera de Jaca, pero si llega el caso supuesto, que supone descalabros de consideración sufridos por nosotros ¿habrá en dicho campo fuerzas bastantes para oponerse al intento enemigo? ¿y si las hay, será conveniente dejarlas en él, expuestas á caer prisioneras el día que capitulen las fortalezas? Cuestiones son estas que solo pueden resolverse cuando se presenten y en vista de la marcha general que lleve la guerra. Lo mejor será procurar que el enemigo no llegue ante Zaragoza.

Si en la supuesta guerra nos tocase el papel de ofensores, y quisiéramos cruzar en tal sentido por Canfranc y Sallent, encontraríamos, como para nosotros hemos dicho, las dos carreteras y el ferrocarril, los valles de Aspe y d'Ossau, estrechos y dominados, el fuerte de Urdox y algún otro que los franceses seguramente harán, el país levantado y las tropas contrarias bien situadas, con muchos caminos para moverse y buenas ciudades donde avituallarse. Sería probablemente lento, trabajoso y expuesto empujar reciamente por tales sitios, y eso que la operación puede ayudarse con una diversión hecha desde el valle de Arán. Pero si la Francia se descuidase ó venciéramos en los primeros combates, nuestra ventaja sería grande, descendiendo á un país rico y poblado, en el que se podría adelantar rápidamente sobre Toulouse, poniéndonos en contacto con las tropas procedentes de Cataluña; ó envolver la línea del Adour, que se coje en sus fuentes, buscando relación con otro ejército que agrediese por los Pirineos occidentales, en cuya comarca la última parte de dicho río hace para nuestros vecinos un importante papel defensivo. De todos modos, aunque no hagamos entrada por Canfranc ó Sallent, ó aunque haciéndola no dé resultado completo, nos vendrá mucho, si en otros sitios vencemos, hacer nuestros dichos puertos y los valles de Aspe y Ossau para tener fácil y pronta comunicación con Zaragoza.

Añadiremos respecto al valle de Arán, hoy indefenso y casi incomunicado, que si se le concluyen las dos carreteras que están en construcción, una por el puerto de Pallás ó la Bonaigua

(eslabón de Piedrafita) y otra por el de Viella (Maladetta) y si se lograra que el proyecto de ferrocarril del Noguera Pallaresa en vez de entrar en Francia por el puerto de Salou (á los fuertes del propio Noguera) cruzase la Bonaigua, llegase á Arán y saliera á la nación vecina por el paso del Rey René; las cosas cambiarían mucho. En primer lugar, Arán, con caminos, y ayudado por la fortificación podría defenderse; y en segundo, caso de correspondernos la ofensiva, nos ofrecería una buena salida, la del Rey René, y otra secundaria, la del Portellón; por las que se llega más pronto que por ninguna otra parte á terreno despejado y poblaciones de nota. Mas la operación no debe ser sola porque tendría desamparados ambos flancos. Sería tal vez el caso de protegerla usando el coll de Puimoren, al E. de Arán, y el puerto de Sallent, al O.

CAPÍTULO VIII

Pirineos occidentales.—Detalles sobre la cordillera.—Principio de la Cantábrica.—Vertiente N.—Ríos Nive, Nivelle, Bidasoa.—Pirineos Vasco-Navarros.—Ríos Oyarzun, Urumea, Orio.—Vertiente S.—Ríos Irati y Arga.—Valles y sierras paralelas al Pirineo.—Valle de la Burunda.—Caminos.—Frontera militar.—Puertos Pirenaicos.—Consideraciones militares.

7
Desde el pico de Añalarra continúa la cordillera en su constante dirección al O., mas con la seguida y gradual depresión que ya conocemos, la fragosidad y anchura disminuyen al propio tiempo, empiezan á ser frecuentes los sitios en que se hace accesible, la altitud media es de mil á mil doscientos metros, hay cumbreras más bajas, rocas menos crespas y pendientes menos ásperas que en los Pirineos centrales. Aparecen sucesivamente las eminencias ya sabidas; el monte Urcullu, unos diez kilómetros al O., el pico de Lindus, otros diez más allá el de Lohiluz, y por último unos cuarenta más lejos el de Gorriti.

Puesto que á cada trozo de cordillera le venimos adicionando por interés militar, los terrenos inmediatos, nos conviene aquí

añadir á los Pirineos ístmicos el principio de los Peninsulares ó cordillera Cantábrica, Principia ésta en Gorriti, marcha al O., llámase sucesivamente sierra de Aralar y de San Adrián, separa á Guipúzcoa de Navarra, tiene algunos enhiestos y levantados picos, pero la altitud media no pasa de unos mil metros, y abunda en rocas, barrancos y gargantas. Principia á marcarse como escalón para descender á la vertiente septentrional, condición que ya sabemos que tiene, siendo las pendientes al N. largas, quebradas y ásperas, y las al S. cortas y poco escarpadas. Consiste esto, en que aquéllas no terminan hasta llegar á la costa Cantábrica, teniendo el terreno que ir rebajándose progresivamente para quedar en las playas al nivel del mar; al paso que éstas, concluyendo en el conocido valle de la Burunda, pegado y paralelo á la cordillera y casi tan alto como ella, se encuentran sin terreno donde desarrollar su vigor montañoso. Por esta razón si se cruza la Cantábrica de N. á S., el ascenso es largo, penoso y entre barrancos y cumbres; y el descenso es corto y poco accidentado, al paso que si se atraviesa de S. á N. se presentan fenómenos inversos. Las sierras de Aralar y San Adrián tienen, entre los dos, un largo total como de treinta y cinco á cuarenta kilómetros.

Vertiente N.—Reseñaremos primero la parte que pertenece á los Pirineos y luego la correspondiente á la cordillera Cantábrica. En aquélla apercibimos, tocando á la cordillera principal, contrafuertes, valles, el ramal que hemos llamado montes de Baztán, y la cuenca del Bidasoa; más al N. un terreno ondulado de corta extensión, que se muestra tras de las puntas de los contrafuertes, y por último un llano. El primer accidente que debemos mencionar enumerándoles de E. á O., es el río Adour, cuyo nacimiento y primera parte vimos en los Pirineos centrales. Le hallamos aquí corriendo al O., semiparalelo á la frontera y ya con aguas algo crecidas. Cruza por el poco fértil país de las Landas, deja cerca, y á la derecha, á Mont de Marsan, ciudad considerable y de interés militar, porque la cruzan muchos caminos, es una avanzada hacia Bordeaux y un punto desde el que es fácil extenderse hacia Toulouse para ayudar las operaciones hechas por el Pirineo central; tuerce al S. O., pasa por Dax, punto también de cruces de caminos, recibe por la izquierda el gabe de Pau, sigue á Bayonne y poco después termina en el Atlántico. Su desembocadura está obstruida por una barra difícil, lo cual

perjudica mucho al puerto de Bayonne. Esta ciudad, grande, rica y punto de confluencia de muchos caminos, es plaza de guerra que cuenta con fortificaciones antiguas, bien conservadas, y con varias obras modernas que la cubren en todo su circuito, resultando por ello un centro militar muy importante, lo mismo como base defensiva que como punto de partida para la ofensiva.

Los primeros contrafuertes Pirenaicos que se encuentran pasado el pico de Añalarra son cortos é interpolados de vallecitos, regados por arroyos. El primer detalle que debemos nominalmente citar es el valle de Mauleon, por aparecer contrapuesto al de Roncal, con el cual comunica por el puerto de Belay y otros. No es muy fragoso, le recorre el riachuelo Saison, llamado también gabe de Mauleon, sus pueblos principales son Tardets, y más, al N., Mauleon. Acabado el valle, el riachuelo afluye al gabe de Oloron. Le sigue el río Nive que baja del costado oriental del monte Urcullu, corre un poco al N., cambia al N. O., pasa por Saint-Jean pied de port, plaza de guerra francesa situada al final del valle de Valcarlos, continúa por Cambo y llega á Bayonne, donde concluye en el Adour. Esta confluencia divide en tres sectores las cercanías de dicha ciudad, aumentando así sus condiciones como elemento defensivo. Saint-Jean pied de port que, como plaza era antes poca cosa, está hoy ampliada con dos líneas de fuertes destacados, una de tres que marcha al O. cerrando las salidas de los valles de Valcarlos y Alduides, y otra de dos que corre al S. por la cumbre de contrafuerte Urcullu (entre las fuentes del Nive y el riachuelo Valcarlos) llegando casi á la frontera. Además al Nive medio y delante de Cambo hay otra fortaleza moderna que es lazo de unión entre las de Bayonne y Saint-Jean. Resulta la línea del Nive grandemente preparada con Bayonne y Saint-Jean en los extremos y el fuerte de Cambo en el medio. Al O. del nacimiento del Nive se presenta el dicho corto contrafuerte Pirenaico que desde el monte Urcullu marcha al N., tras él aparece el valle de Valcarlos, mitad español y mitad francés, con el río del mismo nombre que se junta al Nive en Saint-Jean pied de port. Después tenemos el otro contrafuerte, también corto, que parte del pico de Lindus, y es divisorio entre el valle de Valcarlos y el de los Alduides. Hállase en seguida este segundo, francés casi todo, riégale el riachuelo Bayunza ó Alduides, que pasa por Saint-Etienne de Baigorri, pueblo principal del valle y de alguna

importancia por su condición de fronterizo. Poco después el Baztán se une también al Nive. Tenemos por último los montes del Baztán, con su arranque en el pico de Lohiluz, su marcha primero al N. y luego al O., su depresión sucesiva, y su terminación cerca de la costa ciñendo muy estrechamente por la derecha el Bidasoa. Al principio tienen bastante aspereza; luego la van perdiendo, resultando fácilmente accesibles en su parte media y final; son de citar en ellos el collado de Izpegui, que se halla como á la mitad de la cadena, cuando ésta marcha al N.; y el de Otsondo ó Maya, que aparece poco después que la misma cambia al O. Por ambos hay carreteras. Es también de nota el monte Larrun ó de la Rhunne, ya en la parte final y en Francia, que pasa por una buena posición sobre el Bidasoa bajo. En estos montes del Baztán nacen dos ríos, el Nivelles y el Bidasoa. El primero se origina en la falda N. del collado de Otsondo ó Maya, y en país español, corre al N. O., entra en Francia, riega un buen vallecito, y tras corto curso y con pocas aguas desemboca en el Atlántico por Saint-Jean de Luz. El Bidasoa, río cuya reconocida importancia le hace merecedor de minuciosa reseña, nace también en el collado de Otsondo, pero en la cara meridional y principia corriendo al S. por el accidentado valle del Baztán pasando por Maya, Errazu y otros pueblecitos. Parece dirigirse como á cortar los Pirineos, pero al llegar junto á ellos, en Elizondo, cabeza y principal población del Baztán, choca con la masa montañosa, y sin fuerza para abrirla, tuerce al O. siguiendo á lo largo de su falda por Irurita y otros pueblos. Ya que no ha podido romper la gran cordillera, parece, por la dirección que lleva, que trata de atravesar los Pirineos Vasco-Navarros, pero tampoco puede, y al llegar á Santisteban de Lerín cambia al N. O., metiéndose poco después en una estrechura entre las últimas partes de dichos Pirineos Vasco-Navarros por la izquierda, y de los montes del Baztán por la derecha. Pasa por Sumbilla, por la comarca llamada cinco villas de Navarra (Yancy, Aranaz, Echalar, Lesaca y Vera), el desfiladero se acentúa más y más, y aparece el puente de Enderlaza, á poco del que la frontera alcanza la corriente y sigue por el río. Queda éste internacional, continúa su curso, sale de la garganta, pasa por entre Irún (España) y Behovia (Francia) y poco después desemboca lamiendo las faldas orientales del Jaitz-quivel por entre Fuenterrabía (España) y Hendaye (Francia). En

lo alto del Jaitzquivel está construido el fuerte español de Guadalupe, muy dominante sobre el río y las vías que cruzan la frontera. El curso del Bidasoa es de unos sesenta kilómetros, forma al concluir una ría de poco fondo, no tiene gran caudal, y en su última parte existe la isla de los Faisanes, que es un pequeño trozo de terreno neutral y goza de alguna celebridad histórica por varios hechos políticos en ella verificados. El río, tomado en conjunto, describe una curva cóncava al N., la cuenca es pequeña y accidentada, y probablemente en ella, antes que en ninguna otra parte, medirán sus armas españoles y franceses cuando, por desgracia, llegue el caso de guerra. La ciñen por O. los Pirineos Vasco-Navarros, que desde Gorriti emprenden su marcha hacia el N., alcanzan á poco su máxima altitud en el monte Mendaur, empiezan á disminuir, ya cerca de Irún, presentan la cumbre de Aya ó las tres Coronas, tras ella la depresión del collado de Andorregui, la alturilla y peñascos del monte Andorregui, la otra depresión del collado de Gainchuzqueta, y por fin la masa corpulenta y escarpada del Jaitzquivel coronada por el fuerte de Guadalupe. Estas depresiones y alturas, desde la de Aya, muy próximas entre sí, y cuyo conjunto está tocando á la frontera, aparecen dignas de particular estudio; puesto que los collados son sitios naturales de tránsito recorridos por buenos caminos, que caso de guerra procurarán utilizar las tropas francesas, evitándose con ello el cruce de los puertos Pirenaicos. A lo dicho hay que añadir que al N. E. y próximo al monte Aya, se levanta otro más pequeño llamado San Marcial, desde el que, combinadamente con los de Andorregui y Jaitzquivel, aun se ciñe mejor la frontera.

La vertiente N. del trozo de cordillera Cantábrica desde Gorriti á la sierra de San Adrián, constituye una parte de la provincia de Guipúzcoa. La forman contrafuertes que parten unos de los Pirineos Vasco-Navarros al N. O., y otros de la misma Cantábrica al N., entre los cuales principian á aparecer cabezas de valle tan estrechas, que más bien parecen grietas ó hendiduras. Avanzan valles y contrafuertes hacia la costa, mas como á la mitad del camino, cuando aquéllos comienzan á ensancharse y éstos á deprimirse, se presenta una nueva línea de montes corriendo de E. á O. y cortando por tanto á unos y otros. Vuelven á crecer las cumbres, vuelven á aumentar las asperezas, se cierran los valles,

los ríos detenidos por tales obstáculos, buscan en revuelto culebreo una garganta por donde salir, siguen entre otras montañas, llegan al mar sin haber recorrido ningún terreno llano, y desembocan por brechas abiertas en una nueva línea de cumbres que forman la brava costa Cantábrica. Tal es el terreno, no solo en la comarca tratada, sino también en todo lo demás de Guipúzcoa. Encontramos en él tres ríos, el de Oyarzun, el Urumea y el Orío. El citar nominalmente los montes que limitan sus cuencas no produciría más que una nomenclatura larga y difícil de retener, así es que solo haremos mención particular de los que se hagan especialmente notables. El Oyarzun nace en el monte Aya, corre al N. O., pasa por Oyarzun, pueblo pequeño, y, escaso de caudal, desemboca formando la ría y puerto de los Pasajes, entre los montes Jaitzquivel por la derecha y Ulia por la izquierda. Pasajes tiene restos de fortificaciones antiguas que sería bueno renovar, y su puerto fué excelente, hoy ha perdido bastante y se halla medio cegado por las arenas. El Urumea baja de hacia el pico de Gorriti, corre también al N. O., pasa por Hernani, en cuyas inmediaciones se alza el monte de Santa Bárbara, que pasa por una buena posición, y formando una ría de malas condiciones desemboca por San Sebastián entre los montes Ulia por la derecha y Urgull por la izquierda. Es de corto curso y pocas aguas. En la divisoria entre Oyarzun y Urumea se alzan los montes de San Marcos y Choritoquieta, ambos están fortificados, principalmente el primero. Las fortalezas de San Marcos, Choritoquieta y Guadalupe forman parte de un sistema de fortificaciones que una vez acabado constituirán la barrera de Oyarzun. San Sebastián es una ciudad considerable, tiene en el monte Urgull el mediano castillo de la Mota, que será preciso mejorar, y su puerto, no bueno, es una hermosa concha que hay al O. El Orío nace en la sierra de San Adrián, corre al N. E. por Yarza, Beasaín y otros pueblos, llega á Tolosa, ciudad situada en una angostura entre los montes Erreizpe y Usturre por E. y el corpulento y elevado Hernie por O., angostura que en guerra puede tener gran importancia. Sigue el río haciendo varios giros y desemboca por entre montañas junto al pueblo de su nombre. Su curso es de unos sesenta kilómetros, sus aguas no crecidas y el puerto de su ría de poco valor.

Costa.—Es casi en todas partes escarpada y brava. En la boca

del Adour existe el gran banco de arena que dificulta la entrada en el puerto de Bayona, tras él empiezan los peñascos, San Juan de Luz es un mal puertecillo, en Fuenterrabía, á la boca del Bidasoa, tampoco hay abrigo de provecho, siguen luego los montes y más montes sin otro puerto de regulares condiciones que el de Pasajes y aun éste á condición de que se limpie y arregle.

Vertiente S.—Compónese, en la parte inmediata á los Pirineos, en primer lugar, de contrafuertes y valles perpendiculares á dichos montes, los cuales, á medida que se avanza al O. van siendo cada vez más cortos, hasta llegar cerca de Gorriti, donde terminan. Los contrafuertes son medianamente ásperos y elevados, los valles estrechos. Tras esto aparecen valles paralelos al mismo Pirineo, semejantes en dirección y forma á la canal de Berdun. Y después sierras igualmente paralelas que ciñen por S. dichos valles, y parecen continuar la línea formada por las de Jaca, San Juan de la Peña y Urries.

Detallando todo esto de E. á O. recordemos ante todo el valle de Roncal, que tiene aquí valor militar, como le tuvo en los Pirineos centrales. Le ciñe por N. un corto trozo de la cordillera, por E. la sierra de Ascauri, por O. la de Navascués, y por al S. la de Leire. Le riega el Esca, que corre de N. á S., pasa entre otros pueblos, por Roncal, villa que da nombre al valle, sigue á Salvatierra y sale del valle rompiendo la sierra de Leire por la for de Salvatierra. Su terreno es muy quebrado y su forma á modo de un rectángulo, largo de N. á S.

Al O. de la sierra de Navascués van mostrándose los contrafuertes perpendiculares al Pirineo, tan próximos unos á otros que podemos llamar semigargantas á los valles que entre ellos quedan. Entre estas montañas la que debemos nombrar es la sierra de Esteribar, que arranca poco al O. del pico de Lindus, corre al S. corto trecho, fuerce al S. E., cambia de nombre llamándose monte Izaga y va á terminar enfrente y escasa distancia del extremo occidental de la de Leire. Estas sierras de Esteribar é Izaga constituyen la divisoria entre el Irati y el alto Arga, ríos principales de la comarca. La cuenca del Irati es el terreno que hay entre la sierra de Navascués y las de Esteribar é Izaga. Se compone de cinco valles y los contrafuertes correspondientes, todo perpendicular al Pirineo. El valle central llamado de Aezcoa, es el recorrido por el río, y en él vienen á terminar los otros

cuatro con los arroyos que los surcan. Nace el Irati en los Pirineos, en terreno áspero y de bosques, corre al S. por el valle de Aezcoa, estrecho como todos, pasa por Aoiz, cabeza y pueblo principal del valle, sigue por Lumbier, cruza por entre las puntas de las sierras de Leire é Izaga, y avanza á la canal de Berdun cortándola de N. á S., que es lo que hace, militarmente hablando, de más importancia, puesto que interrumpe la comunicación de Jaca á Pamplona. Pasa por Liédana, y con algunas aguas afluye al Aragón junto á Sangüesa.

Al O. de la sierra de Esteribar y al O. y S. de la Izaga está la cuenca del alto Arga. La constituyen en primer lugar contrafuertes y valles perpendiculares al Pirineo, cada vez más cortos, pero siempre fragosos; tras ellos y tras la repetida sierra de Izaga los otros valles paralelos que prolongan la canal de Berdun, de los que, el próximo al Irati se llama de Ibargoiti; y el del extremo opuesto, que semeja una ancha hoya, cuenca de Pamplona. Más al S., con el mismo paralelismo y como prolongando las sierras de Jaca y de Urries, aparecen las de Alaiz y el Perdón, ya relativamente pequeñas, y concluida la segunda, cómo continuándola, é igualmente paralela, no ya á los Pirineos, sino al principio de la Cantábrica, se alzan las de Andía y Urbasa, nombradísimas en la narración de nuestras modernas guerras civiles. Nace el Arga en la cordillera principal, corre al S. por el valle de Esteribar, estrecho como todos los demás é inmediato á la sierra de su nombre, terminado el cual tuerce el río al O., entra en la cuenca de Pamplona y llega á la ciudad del mismo nombre.

Pamplona es una capital rica y de considerable vecindario, plaza de guerra, fuerte y antigua, que hoy se amplía con la fortaleza de San Cristóbal situada en un monte vecino, y que se ampliará más, para constituir con ella una barrera. Situada á la terminación de los valles perpendiculares al Pirineo, se puede desde ella acudir en brevísimo tiempo al que sea preciso, lo mismo que á los pasos de la frontera, merced á lo que reúne excelentes condiciones como base de guerra ya en sentido defensivo ya ofensivo. Continúa el Arga al O., pero á poco tuerce al S., pasa por varios pueblos, é introduciéndose por entre el extremo occidental de la sierra del Perdón y el oriental de la de Andía, sale de la comarca que describimos y entra en la ribera de Navarra.

La vertiente S. de la Cantábrica, en la que ahora nos detendremos muy poco, está formada en primer lugar por el valle de la Burunda, paralelo y adyacente á la cordillera, semeja como continuación de la cuenca de Pamplona, es barrancoso y estrecho, corre por él el riachuelo de su mismo nombre. Le cierran por S. las sierras de Andía y Urbasa, que resultan también paralelas á la Cantábrica y separadas de ellas sólo por el ancho del valle, y le limita por O. un lomo insignificante y corto, que va desde la sierra de San Adrián á la de Urbasa, y se llama puerto de Eguilaz. La Burunda, pues, que aparece importante como vía natural de Pamplona á Vitoria, queda tan perfectamente dominada ya desde las cumbres de Aralar y San Adrián; ya desde las de Andía y Urbasa, que su tránsito es imposible si en tales montes hay quien se oponga á ello.

Recordemos, antes de enumerar los caminos principales, que en la comarca que estudiamos, la frontera se desvía notablemente de los Pirineos, dejando para España la mitad del valle de Valcarlos, casi toda la cuenca del Bidasoa y un poquito de la de la Nivelle, hacia las fuentes de este río.

8 **Caminos.**—A pesar de las asperezas de una gran parte del país, hay bastantes de buenas condiciones tanto en Francia como en España. De los que cruzan la frontera, los principales son:

1.º Un ferrocarril que á partir de Bayonne marcha por Saint Jean de Luz (Nivelle), puente internacional sobre el Bidasoa (frontera), Irún, collado de Gainchuzqueta (Pirineos Vasco-Navarros), Pasajes (Oyarzun), San Sebastián, Hernani, Tolosa y puerto de Alsásua (Cantábrica, sierra de San Adrián), hasta Alsásua (valle de la Burunda). Aquí se bifurca, un ramal sigue al E., desciende toda la Burunda, llega á Pamplona, tuerce al S., continúa por el puerto del Carrascal (sierra de Alaíz), Tafalla y otros pueblos hasta llegar á Zaragoza; el otro se prolonga al O. por el puerto de Eguilaz á Vitoria. Esta vía tomada desde Irún á Alsásua y de aquí á Vitoria, es un trozo del que llamamos ferrocarril del Norte.

2.º Una carretera en contacto, casi en todas partes, con el ferrocarril antedicho. Desde Bayonne se dirige por Saint Jean de Luz (Nivelle), puente internacional de Behobia sobre el Bidasoa, (frontera) é Irún. Tras esto viene una bifurcación importante; un ramal se prolonga por el collado de Gainchuzqueta á Pasages,

San Sebastián y Hernani; y otro por el collado de Andorregui á Hernani directamente, resultando dos pasos de los Pirineos Vasco-Navarros separados entre sí únicamente por el montecillo Andorregui. Terminada la bifurcación sigue la vía por Tolosa, Yarza, puerto de Alsásua (Cantábrica, sierra de Aralar) y Alsásua (Burunda); aquí, y como el ferrocarril, se divide, dirigiendo un ramal á Pamplona y otro á Vitoria. Esta carretera desde el cruce de la frontera hasta Yarza es un trozo de la que llamamos general de Francia. Las vías reseñadas son de gran interés; de Alsásua á Irún por conducir á uno de los puntos capitales de la frontera, y de Vitoria á Pamplona por paralelas y próximas á los Pirineos y la Cantábrica.

3.º Otra carretera, que desde Bayonne y en rumbo al S., se encamina por el puente internacional de Dancharinea (frontera, río Nivelle que aquí se llama Lapix), puerto de Otsondo ó Maya (montes del Baztán), Maya, Errazu y Elizondo (valle del Baztán), puerto de Velate (Pirineos), Pamplona, puerto del Carrascal (sierra de Alaíz), Tafalla y otros pueblos. Esta vía es un trozo de la que llamamos de Madrid á Francia por Soria y Pamplona.

4.º Otra carretera que también desde Bayonne marcha por las márgenes de la Nive, Saint Jean pied de port, valle de Valcarlos, puente internacional de Arnegui (frontera, río Valcarlos), puerto de Roncesvalles ó Ibañeta (Pirineos), orillas del Irati, valle de Aezcoa, Aoiz, Lumbier, Liédana, Sangüesa (Aragón), Sos y otros pueblos á Zaragoza.

Se tiene además en proyecto un ferrocarril que, á partir de punto de Francia que se determine, descienda por el valle de los Alduides, puerto de los Alduides (frontera, Pirineos) á Pamplona. Se piensa también en una carretera por el mismo puerto. Se habrá notado que los pasos de la frontera (puentes sobre el Bidasoa, de Dancharinea sobre el Nivelle, y de Arnegui sobre el Valcarlos) no coinciden con los de las líneas de montes (collados de Gainchuzqueta y Andorregui en los Pirineos Vasco-Navarros, puerto de Otsondo ó Maya en los montes del Baztán, y puertos de Roncesvalles y Velate en los Pirineos). Débese esto á las desviaciones que la divisoria internacional hace de la cordillera, pero considerando, con arreglo á la teoría en otra parte expuesta, que lo que debemos buscar es la frontera militar, hay que dejar detalles

aparte, notar que el Bidasoa, sobre no ser de paso difícil no está preparado para la defensa; que lo poco que tenemos en las fuentes del Nivelles y el valle de Valcarlos, sobre ser trozos insignificantes también carecen de protección, y que por lo tanto procede hacer de todo ello caso omiso, buscando más atrás la base de resistencia. Hallamos ésta en los Pirineos hasta el arranque de los montes del Baztán, luego en éstos hasta que ciñen el Bidasoa bajo y después cruzando dicho río, en los Pirineos Vasco-Navarros, desde el monte Aya al Jaitzquivel. Así establecido podremos dividir los pasos fronterizo-militares en tres grupos.

1.º DE LOS PIRINEOS VASCO-NAVARROS.—Le componen el collado de Gainchuzqueta, cruzado por el ferrocarril del N., y uno de los ramales de la carretera general de Francia; y el de Andorregui, por el que pasa el otro ramal de la misma carretera. Añadamos como complemento necesario el mal paso de Arechulegui, y el menos malo de Biandiz, ambos al S. y cerca del monte Aya, por el segundo de los que cruza un camino de montaña por el que se podría envolver toda la barrera de Oyarzun.

2.º DE LOS MONTES DEL BAZTÁN.—Le compone el puerto de Otsondo ó Maya, en la carretera de Madrid á Francia por Soria y Pamplona. Hay que agregarle los puertos de Echalar y Vera, situados ambos al O. del de Otsondo y recorridos por carreteras y el de Izpegui que está al lado opuesto y en otra, que va desde Sainz-Jean pied de port por Saint-Etienne de Baigorri á Arizcum (valle del Baztán). Este puerto de Izpegui es de mucha cuenta, porque por él se puede envolver el paso principal de Otsondo, y lo son también otros varios que en los montes hay; tanto más fáciles cuanto más se acercan estos á su terminación.

3.º DE LOS PIRINEOS.—Consta del puerto de Roncesvalles ó Ibañeta, en la carretera de Bayona á Aoiz y Sangüesa. Hay que añadirle al O. el de los Alduides, cruzado por un camino de montañas, y al E., el de Bentarteá, muy próximos á Roncesvalles, por el que pasa el camino llamado de Napoleón; y el de Belay, por el que comunican con alguna dificultad los valles de Roncal y de Mauleón.

Enumerados todos estos sitios de E. á O. resultan en el orden siguiente: collados de Gainchuzqueta, Andorregui, Arechulegui, Biandiz, puertos de Vera, Echalar, Otsondo, Izpegui, Alduides, Roncesvalles, Bentarteá y Belay.

El trozo de cordillera desde el pico de Lohiluz hasta el de Gorriti es también una línea de defensa; en él no hemos citado más que el puerto de Velate, en la misma carretera que el de Otsondo (Madrid á Francia por Soria y Pamplona), mencionaremos también los de Artesiaga al E. y Arraiz al O. del de Velate y próximo á él; por ambos cruzan senderos difíciles.

Más pasos hay, pero no se citan por evitar excesiva prolijidad.

En Francia, semejantemente á lo hecho al tratar de los Pirineos centrales, no especificaremos nuevos caminos, baste decir que abundan tanto las carreteras como las vías férreas merced á lo poco accidentado del terreno y lo denso de la población.

En España tenemos por vías principales:

1.^a Una carretera que desde Irún marcha remontando el Bidasoa por los desfiladeros que éste cruza, el puente de Enderlaza, Vera, Sumbilla y Santisteban de Lerín á Elizondo (Baztán).

2.^a Otro desde Tolosa, por el puerto de Azpiroz ó Lecumberrri (Cantábrica), y el estrecho desfiladero de las dos Hermanas á Pamplona.

3.^a Otra, también desde Tolosa, por el puerto de Huici (Cantábrica), igualmente á Pamplona. Al bajar la cordillera se unè á la anterior.

Estas tres carreteras resultan informemente paralelas á la frontera, y unen la general de Francia con la de Madrid á Francia por Soria y Pamplona.

4.^a Otra carretera que desde Pamplona sube por el valle de Esteribar remontando el Arga hasta cerca de sus fuentes, aquí se trueca en camino de carros, y cruzando la sierra de Esteribar y otras montañas empalma cerca de Roncesvalles con la de Bayonne á Aoiz y Sangüesa (cuarta internacional).

5.^a Otra carretera de Pamplona á Aoiz.

6.^a Otra de Pamplona por el valle de Ibargoiti á Liédana (Irati), que luego se prolonga, paralela á la frontera, por la canal de Berdun, Jaca y puertos de Cartirana y Cotefablo, á Boltaña y Barbastro.

7.^a Otra, ramal de la anterior, que arranca de ella poco antes de Liédana, sigue por Lumbier (Irati), puerto de San Quirico (sierra de Navascués) y valle de Roncal, hasta Roncal (vecindad de la frontera). Esta y la anterior se citaron en los Pirineos centrales.

8.^a Carretera en construcción que arranca de la cuarta internacional en Orbaiceta (poco al S. de Roncesvalles) marcha al E., paralela y próxima á la frontera y terminará en el valle de Roncal al N. de la villa del mismo nombre. Resultará una vía de gran valor militar.

9.^a Carretera desde Pamplona por el puerto del Perdón (sierra del Perdón) y Puente la Reina (Arga) á Estella.

Preciso ha sido describir este país con más detención que los anteriores, porque ha sido y está llamado á ser el principal teatro de operaciones, si hay guerra entre Francia y España. Así lo demuestran: 1.º La naturaleza del terreno, menos áspero aquí que en los demás sitios. 2.º El número de buenos caminos que le cruzan, superior al existente en los otros dos trozos Pirenaicos. 3.º Que por ellos es por donde en menos tiempo se puede llegar á Madrid.

Establezcamos igualmente dos afirmaciones: Una; nuestra zona montañosa es más grande y áspera que la francesa, por consiguiente las formas del terreno nos favorecen. Otra; nosotros tenemos sin acabar las barreras de Oyarzun y Pamplona, en la primera solo hay los fuertes de San Marcos, Choritoquieta y Guadalupe; y en la segunda el mismo Pamplona y la fortaleza de San Cristóbal, sin lazo de unión entre una y otra barrera; Francia tiene casi completas á Bayonne y Saint-Jean pied de port, con el castillo de Cambo entre las dos; marcándose que en concepto del arte nuestros vecinos están mejor que nosotros.

Partiendo de estas afirmaciones, y, supuesta la guerra, nos toca, al menos al principio, la acción defensiva, que apoyaremos en los montes que forman la frontera militar, particularmente en los sitios cruzados por buenos caminos, los cuales serán los directrices de las líneas de operaciones del enemigo. Estos sitios son los Pirineos Vasco-Navarros en su última parte; los montes del Baztán especialmente hacia el puerto Otsondo, y los Pirineos en Roncesvalles Bentartrea y lugares vecinos. En el primero constituyen una posición de buenas condiciones los montes de San Marcial, Aya, Andorregui y Jaitzquivel, coronado este último por la fortaleza de Guadalupe, grande y bien situada. Desde las alturas que constituyen la posición se dominan los collados de Gainchuzqueta y Andorregui, los caminos que los cruzan, y las villas de Irún y Fuenterrabía, esto es los sitios de entrada.

Más fortalecida quedará ésta cuanto más adelante la construcción de fuertes, y más aún si se engloban en ella el mal paso de Arechulegui y el menos malo de Biandiz, de lo cual se trata, mostrándolo así las obras preparatorias, ya hechas, de la fortaleza de Erlaiz, que vienen á parar al S. del monte Aya. También engloba la barrera el puerto de Pasajes, de modo que, una vez concluida, constituirá una resistente posición por naturaleza y por arte, con fáciles salidas á retaguardia, el mejor puerto de la costa y San Sebastián, y Tolosa como bases de recursos. El castillo de la Mota, en el monte Urgull, domina totalmente á San Sebastián, está en muy mal estado, habrá que reforzarle para seguridad de la ciudad y de la barrera, porque ésta quedaría cogida por retaguardia, si por descuido, impericia ó accidente San Sebastián cayese en poder del enemigo. A las primeras tropas seguirían las segundas, á éstas las terceras, y al fin aparecería gravemente comprometida la defensa. La barrera de Oyarzun, pues, comprendiendo en ella Biandiz y San Sebastián, resultará completa y fuerte contra los ataques de frente. También es difícil envolverla. La guardarán, por la izquierda la costa brava, Pasajes fortificado y el castillo de la Mota que suponemos reforzado en sí mismo y con baterías en los montes laterales (Ulía é Igueldo). Un desembarco más lejos no es verosímil, el cuerpo que le hiciera quedaría muy desligado del ejército principal, con poca base y expuesto á serias contingencias en los desfiladeros de Guipúzcoa. Por otra parte se sabe ya que las baterías de costa teniendo cañones buenos y bien servidos se sobreponen á las de los barcos. Por el flanco derecho también es difícil la maniobra envolvente. Podría intentarse cruzando los Pirineos Vasco-Navarros por el espacio que media entre el picó de Gorriti y el collado de Biandiz, donde hay algunos pasos, todos difíciles, mas para intentarlo es preciso ser dueño de toda la cuenca del Bidasoa, extenderse por Sumbilla y Santisteban de Lerin, cruzar muchos malos pasos, quedar en sitios estrechos, dejar la espalda expuesta á ataques procedentes del Baztán y el costado izquierdo á otros encaminados por Velate, y demás puertos pirenaicos. Otra suposición podemos hacer. La de que el enemigo, vencedor en el puerto de Velate, descienda á los valles meridionales que se abren entre dicho puerto y Gorriti é intente la maniobra cruzando la sierra de Aralar por los puertos de Huici y Lecumberri. Caso grave es, porque la

pérdida de los Pirineos significa un descalabro de nota, pero, así y todo, si aun se conserva ejército organizado, el movimiento puede contrarrestarse desde Pamplona y Puente la Reina, á más de la defensa directa en ambos pasos. De todos modos resalta el valor militar de los dos, Lecumberri y Huici, y el de Tolosa, como base de operaciones sobre ellos, hasta punto tal que si el enemigo cruzara las estrechuras y llegara al propio Tolosa, la maniobra envolvente quedaba hecha, é inutilizada ó poco menos la barrera de Oyarzun. Hay que fijarse en dichos dos pasos, y llegado el momento, prepararlos, no solo para la defensa, sino también para una ofensiva todo lo activa posible, sobre el enemigo que se aloje en los valles meridionales pirenaicos, entre Velate y Gorriti. Observemos también que son las mejores vías para comunicar nuestras fuerzas de Guipúzcoa con las de Navarra hacia la cuenca de Pamplona, y que, por ello, si nos los cogen, resultará una comunicación, no absoluta, pero siempre perjudicial. En síntesis, la frontera de que tratamos resulta buena para la defensa, geográficamente hablando, pero hay que completar la barrera de Oyarzun, y, cuando llegue el caso, preparar los pasos de montañas. Hay que evitar que cualquier descalabro se convierta en derrota que desorganice las tropas, las haga inmanejables, las convierta en grupos desbandados, é inutilice todo lo que la naturaleza ó el arte nos presentan como ventajoso. Es hoy principio de guerra, por muchos admitido, que cuando se dispone de varias posiciones no conviene aventurarlas todo en ninguna de ellas, sino por el contrario ir las ocupando ó defendiendo sucesivamente, cansando y mermando al ofensor en repetidos combates, restándole gente, hasta que sus costosas victorias le debiliten en términos que sea posible vencerle. A esto se llama guerra de posiciones, y para hacerlo es preciso evitar un descalabro tal que desorganice las tropas.

La línea de los montes del Baztán y puerto de Otsondo satisface poco, por más que se componga de montes españoles dominantes sobre el país francés. Hay que notar 1.º Que el valle de los Alduides penetra en España á modo de cuña por el E. del Baztán. 2.º Que ambos se comunican por el puerto de Izpegui y otros que no hemos nombrado. 3.º Que Francia, superior en fuerzas, puede amagar á Otsondo de frente y envolverle por Izpegui. 4.º Que puede hacer lo mismo del otro lado por el puerto de

Echalar y el de Vera. Resulta pues defectuosa la posición de Otsondo, y solo es posible mantenerla mientras no se formalicen los movimientos envolventes. Y sin embargo es de gran interés. Desde ella se está sobre un flanco del que venga contra el Bidasoa bajo y sobre otro del que, remontando el Nive, se dirija á Roncesvalles; será difícil, pues, que se emprendan estos ataques sin antes dominar, ó por lo menos observar, á Otsondo. Por otra parte su pérdida entraña la de todo el Baztán, y la posibilidad de tentar el movimiento envolvente sobre el campo de Oyarzun, á partir de Santisteban de Lerín y Sumbilla. Nos conviene, pues conservar los montes del Baztán todo cuanto sea posible; apreciémosles, pues, tal como son, y usemos de ellos como de un puesto avanzado; como de un pueblo, altura ó edificio fuerte que hay delante de una línea de batalla, en el que no se va á reñir el combate decisivo, pero sí á venderle caro, quebrantar la fuerza enemiga y ganar tiempo. Para lograr esto podemos: 1.º Reunir en el Bidasoa alto fuerzas bastantes para resistir, estas fuerzas tendrán siempre la ventaja de moverse por líneas interiores. 2.º Guardar cuidadosamente el puerto de Izpegui é inmediatos que resultaran los puntos más débiles. 3.º Hacer una diversión desde el campo de Oyarzun sobre el flanco derecho del enemigo. 4.º Estudiar el modo de hacer otra sobre el flanco izquierdo, desde Roncesvalles, si se puede, ó desde el Roncal. Si estas dos diversiones, ó al menos una, pudieran trocarse en verdaderas amenazas, la posición total podría defenderse con esperanzas de buen éxito. El sistema en general será no ceñirnos á la defensa pasiva, que es el peor de todos, puesto que su resultado seguro es perder lo que se tiene. Claro es que en todos los casos debemos conservar libre nuestra retirada hacia Velate, y claro nos parece también que cuanto más tiempo conservemos el Baztán y más pruebas demos en él de firmeza, más tardaremos en ser atacados por los demás puntos. Tras de todo esto la defensa retrocede á los Pirineos, línea fuerte por naturaleza y por lo tanto difícil de cruzar si no se cuenta con buenos caminos. Dos hay para ello, el de Velate y el Roncesvalles, ambos españoles en toda su extensión, ambos por lo tanto estudiables y preparables para las contingencias bélicas, y ambos con fácil y corta comunicación con el principal centro defensivo, Pamplona. Mas el de Roncesvalles tiene un gravísimo defecto, la facilidad con que el enemigo puede

llegar al de Bentartea, su inmediato vecino por el E., por el camino de Napoleón, que desde Saint-Jean pied de port viene por la cumbre del ramal pirenaico originado en el monte Urcellu, y al amparo de los dos fuertes que en la misma cumbre tiene construídos. Resulta que es necesario guardar á Bentartea aun más que á Roncesvalles. Están tan próximos uno á otro, que el estudio que se haga fácilmente comprenderá los dos. El cruce de la cordillera por los otros pasos secundarios es lento y penoso, para certificarnos de ello recordemos lo que tardó, cómo lo hizo, y á qué se expuso la parte del ejército de la derecha que verificó tal movimiento de S. á N. en las postrimerías de la última guerra civil. La defensa por tanto tiene que buscar sólidos puntos de apoyo lo mismo en Roncesvalles-Bentartea que en Velate, y en cuanto á los demás pasos guardarlos con pequeños fuertes, destruir los senderos en largo trayecto y disponer columnas movibles que acudan pronto al lugar por donde aparezca el enemigo. Estudiando las localidades, eligiendo los lugares y haciendo los proyectos, es muy posible que al llegar la guerra la construcción se realizase pronto. Tras la línea Pirenaica vienen los contrafuertes y valles, igualmente Pirenaicos. También son terreno bueno para la defensa, pudiendo sacar partido de ellos de dos modos. Mientras el ofensor baja un valle, el defensor sube otro, cruza el contrafuerte divisorio y aparece á la retaguardia de aquél. Para esto tenemos cuatro vías: 1.^a La carretera de Pamplona á Velate (tercera internacional). 2.^a La de Pamplona, remontando el Arga á Roncesvalles (cuarta española). 3.^a La de Lumbier y Aoiz, por el alto Irati, al mismo Roncesvalles (cuarta internacional.) 4.^a La que se construye por el valle de Roncal remontando el Esca (séptima española). Podrá también desempeñar importantísimo papel la carretera en construcción desde Orbaiceta al valle de Róncal, por su paralelismo y proximidad con la frontera. Añadamos que por estar en terreno propio y por la proverbial agilidad y soltura de nuestros soldados, podremos sacar algún partido de los caminejos que culebrean por las montañas y estrechuras, y veremos que es posible esperar buen resultado de este modo de defensa. El otro sistema consiste en tener las tropas reunidas y aguardar al enemigo á la salida de los valles, y acaso sea el mejor, porque tiene la ventaja de estar cerca del principal centro defensivo, poder reunir en el punto capital muchos soldados,

tener terreno relativamente desahogado, conocer y ocupar los puntos capitales, y poder oponer en los momentos del combate un orden extenso á un orden profundo. En varias ocasiones se ha seguido este método, en este terreno, y ha salido bien.

Además de lo dicho, y, ampliando el asunto, notaremos que el enemigo, situado en el Nive, puede prolongar su izquierda al valle de Mouleón é intentar por él un avance al de Roncal. Tal movimiento sería probablemente una diversión, al menos en principio, por lo aislado que quedaría el cuerpo que le hiciese, por la falta de objetivo geográfico inmediato, por lo áspero que el Roncal es y porque las carreteras francesa y española de los valles contrapuestos no llegan al Pirineo, faltando por tanto buena comunicación internacional. Mas así y todo, hay que atender al caso, porque de no hacerlo la diversión se convertirá en maniobra importante, llevando al agresor por la carretera y el puerto de San Quirico á Lumbier y Sangüesa, avance que perjudicaría mucho á todo el sistema defensivo.

Tras todo lo cual, y suponiendo por fin forzadas nuestras defensas fronterizas, notemos que las líneas que el agresor puede seguir caminan una por Guipúzcoa y otra por Navarra, que se alejan entre sí á medida que avanzan, y que queda entre ambas una gruesa masa de montes. En Guipúzcoa el terreno nos es muy favorable. Las buenas posiciones se encuentran á cada paso, sin salirnos de lo nominalmente citado, tenemos la de Hernani, con su Santa Bárbara, y la de Tolosa, con su desfiladero. Hay otras mil, y merced á ellas, aun cediéndolas todas, después de defenderlas lo posible, que es un supuesto bien desfavorable, la marcha del enemigo será tan lenta y costosa que puede que al fin se detenga estenuado ante las dificultades siempre renacientes; y de no ser así ya marcaremos, en lo que nos resta que describir de Guipúzcoa, otra posición de buenas condiciones para volver á resistir con tenacidad.

En Navarra, tras de los valles Pirenaicos está Pamplona, plaza que si, como creemos, se completa hasta convertirla en campo atrincherado, ha de detener mucho tiempo á un crecido cuerpo enemigo, y aun tras de Pamplona están las sierras de Alaiz y el Perdón, que no son grandes, y por consecuencia no pueden tener como obstáculos más que una estimación relativamente corta, pero así, y todo, recordemos que en nuestros días

han detenido un ejército numeroso y bueno, hasta que considerablemente reforzado, ha podido, por medio de una maniobra atrevida, envolver el Carrascal.

Finalmente, recordemos que por el valle de Ibargoiti y la canal de Berdun pueden comunicar fácilmente Jaca y Pamplona, el enemigo tratará de establecer esta comunicación, y si nos hallamos con medios para interponernos entre los destacamentos que para ello mande, ¿qué sitio reúne más elementos geográficos? Parece ser la última parte del curso de Irati, porque además de cortar perpendicularmente la comunicación de que se trata, allí se juntan los extremos de las sierras de Izaga, Alaiz, Urries y Leire.

Esta consideración se relaciona marcadamente con lo dicho al tratar del valle de Roncal. Un avance rápido, y no resistido, hecho por él, pondría al enemigo en Lumbier-Sangüesa, permitiéndole interceptar á Pamplona de Jaca y dándole facilidad para bajar al Ebro.

Sintetizando este análisis se ve cuantos elementos ofrece la naturaleza para ayudarnos á defender la independencia patria. La constancia española, con ayuda de Dios, hará lo demás que falta, como lo ha hecho en tiempos pasados.

Si en lugar del papel defensivo podemos hacer el ofensivo, la frontera geográfica nos es favorable. Desde Otsondo se domina la cuenca del Nivelles, y desde Roncesvalles se podría bajar al valle de Valcarlos y englobar el de los Alduides sin más que extender la línea. Por eso Francia ha determinado su frontera militar por el contrafuerte Pirenáico de Urcullu hasta Saint-Jean pied de port, y de aquí en adelante por todo el Nive. Resulta corta y fuerte, con los extremos apoyados en Bayonne y Saint-Jean y el centro en Cambo. Ya no es fácil descender de Roncesvalles á Valcarlos por impedirlo las dos fortalezas existentes en el contrafuerte de Urcullu, ayudadas del camino dicho de Napoleón que por la cumbre del mismo va de Saint-Jean al puerto de Bentartea. La que sí conserva sus ventajas es la posición saliente de Otsondo. Bajando de ella, por la izquierda se envuelve el Nivelles, apoyando el movimiento desde Irún, y por la derecha se puede marchar á situarse tras de la línea de fuertes que desde Saint-Jean marcha al O. cerrando las salidas de los valles de Valcarlos y Alduides. Ya en el Nive procede el ataque á la línea

de fortalezas, empeño arduo y arriesgado porque la hallaremos defendida por el bravo y numeroso ejército francés. ¿A cuál procederá atacar primero? Parece que á la de Cambo, porque es única y porque ocupada, ó al menos sitiada, se corta la comunicación entre las otras dos. Pero este punto dependerá más de lo que las circunstancias aconsejen que de lo que, á priori, pueda decirse. Lo que sí se puede indicar es que así como en el supuesto defensivo hemos señalado una diversión desde el valle de Mauleón al de Roncal, ahora podemos marcar otro desde el Roncal al de Mauleón, menos difícil éste que aquél, porque el valle de Mauleón es más corto y menos áspero que el de Roncal. Esta maniobra, de salir bien, nos pondría á retaguardia del Nive alto, y por tanto en situación ventajosa respecto á Saint-Jean. Así y todo, es verosímil que haya que batallar mucho, porque no es posible avanzar sin apoderarse, cuando menos, de una parte de la línea defensiva del mismo Nive, dejando aislada é incomunicada la otra parte restante. De lograrlo se pasará al gábe de Pau, y al Adour medio, desde donde aparecen dos objetivos; uno Pau, Tarbes y Toulouse, y otro, Bordeaux. Las condiciones en que la guerra se desarrolle determinarán cual de estos objetivos debe ser preferido, siempre atendiendo á que yendo á Toulouse el flanco izquierdo queda expuesto, y yendo á Bordeaux lo queda el derecho.

Si la espugnación de toda la línea del Nive no fuera posible, tal vez lo que más nos importe ocupar sea Saint-Jean pied de port, para tener franca la salida por Roncesvalles á Valcarlos, hoy difícil por el contrafuerte de Urcullu, las fortalezas que en él hay y el camino de Napoleón que le recorre de Saint-Jean á Bentartea.

CAPÍTULO IX

Cordillera Cantábrica ó Pirineos peninsulares.—Trozo de Gorriti á peña Labra.—Vertiente N.—Ríos Urola y Deva.—Sierra de Elgueta.—Ríos Ibaizabal, Nervión y Cadagua.—Montes de Ordunte.—Ríos Ason, Miera, Pas y Besaya.—Vertiente S.—Continuación de la sierra de Andía.—Montes de Goñi y de Izquiz.—Sierra de Cantabria.—Ríos Ega, Zadorra y otros.—Caminos.—Consideraciones.

9 Ya sabemos que los Pirineos peninsulares ó cordillera Cantábrica, son una continuación de los ístmicos, que se extiende desde el pico de Gorriti hasta el cabo de Finisterre. Su dirección general es al O., salvo en la parte final, en la que tienen una marcha muy tortuosa; su largo total, comprendidas dichas tortuosidades, llega próximamente á unos setecientos cincuenta kilómetros, y sus mayores altitudes están en el tercio medio, constituyéndolas los famosos picos de Europa (confines de la provincia de Santander con la de Oviedo). Ahora solo trataremos del trozo de esta cordillera comprendido entre Gorriti y peña Labra, notable cumbre de la misma provincia de Santander, porque se presta á continuar el supuesto militar que nos ha servido de norma en el estudio de los Pirineos occidentales.

Como línea de montes no es, en toda la parte referida, de gran altura, levantándose sólo de sitio en sitio algunas grandes peñas que dominan mucho á todo lo demás. Sus pendientes al N., cayendo al terreno bajo de la vertiente septentrional, son largas y fragosas, presentándose llenas de peñascos escarpados, grietas y barrancos; al paso que las opuestas, que terminan en un trozo de la terraza Pirenáica, casi tan elevado como la cordillera misma, resultan naturalmente cortas y hasta cierto punto fáciles. En virtud de esta diferencia se repite lo dicho en otra parte: la Cantábrica, á más de cordillera, es un escalón cubierto en su borde de una gran crestería de rocas, cuyo paso sirve para bajar

de los terrenos altos del centro de la península á los bajos de las costas N., y para subir de éstos á aquéllos.

A partir del pico de Gorriti marchan los Pirineos peninsulares con los nombres ya conocidos de sierras de Aralar y de San Adrián, continúan con el de montes de Arlabán, nombre famoso en nuestras guerras modernas, tras de lo que, y en un sitio donde se tocan las tres provincias Vascas, se levanta sobre la masa montañosa una crecida peña llamada de Amboto. Una vez pasada vuelven las altitudes á disminuir, pero á poco, y dominando por un lado casi toda Álava y por otro casi toda Vizcaya, torna á alzarse otra corpulenta y ancha cumbre, la gran Peña de Gorbea. Siguen las gradas de Altube, montes en los que la altitud torna á bajar, y tras ellos otra peña, la célebre de Orduña. Después la crestería de rocas casi desaparece, sustituyéndola un árido páramo cortado en fuerte escarpado en rumbo al N. y con suave pendiente hacia el S., que se denomina sierra Salvada. Concluida ésta se presenta una serie de peñas, no tan grandes como las antes mencionadas, la última de las cuales se llama de la Magdalena. La sigue una notable depresión (el puerto de Bercedo), pero en seguida vuelven los montes á crecer, á unirse y á formar una masa más recia y fuerte que hasta aquí. Sucede esto desde el puerto de los Tornos ó San Fernando, sitio donde aproximadamente se tocan las provincias de Vizcaya, Santander y Burgos; y á partir de tal punto y con nombres varios, sigue la cordillera aumentando en altitud hasta llegar á la peña Labra (2.002 metros), que dista próximamente unos doscientos veinte kilómetros del pico de Gorriti.

En el trozo reseñado resultan los Pirineos peninsulares de no difícil acceso, no sólo por su limitada elevación, sino también, como luego veremos, porque los cruzan muchos buenos caminos. Como elemento geográfico militar defienden mejor los países situados á su N. que los del lado opuesto. La razón es que las pendientes en aquel sentido, largas, tortuosas y abarrancadas, presentan gran dificultad á la acción ofensiva; al paso que las en éste, cortas y menos accidentadas, no ofrecen tantos inconvenientes.

Vertiente N.—Para dar en general una idea del terreno, nos basta con repetir lo dicho en el capítulo anterior al describir un trozo de Guipúzcoa. Contrafuertes cantábricos, torrentillos, gargantas, escarpados, valles estrechos, montes que los cortan,

desfiladeros por donde los ríos escapan, cumbres y asperezas en todas partes; tales son las formas del país en el trozo de Guipúzcoa que nos resta, en toda Vizcaya y en una gran parte de Santander, que es de lo que ahora nos toca ocuparnos. En Vizcaya, sin embargo, encontraremos un valle excepcional, que ofrece notable interés, y que por lo tanto tendrá en su sitio mención particular. Conocida la configuración general de la comarca, no nos hace falta, al detallarla, citar nominalmente más montes que los que se presten á especial consideración. En punto á ríos en Guipúzcoa, y al O. del Orio, hallamos dos, el Urola y el Deva. El primero nace junto á la sierra de San Adrián, corre al N. por entre montes, pasa por Azcoitia y Azpeitia, y desemboca en Zumaya con pocas aguas. Baja el Deva de los montes de Arlabán, corre también al N. por Salinas de Lenitz, Mondragón y Vergara, pueblos importantes, sigue á Placencia y Elgoibar, notables por sus fabricaciones de armas de fuego, y desemboca en Deva, también con pocas aguas. Al O. de este río, inmediata á él, y separando aproximadamente Guipúzcoa de Vizcaya, hallamos una importante línea de montañas. Arranca de la Peña de Amboto, corre al N., se compone de masas corpulentas, aunque no muy altas, termina sobre el mar y entre otros nombres lleva el de sierra de Elgueta, con el cual la conoceremos. Domina todo el valle del Deva, cierra las entradas de Vizcaya por el E., y resulta sobre el flanco de cualquier ejército de invasión que desde el Deva quiera pasar á Álava cruzando los montes de Arlabán. En Vizcaya debemos ante todo notar una línea de montes que parte de la sierra de Elgueta, corre al O. y termina formando varias de las cumbres que dominan á Bilbao. Su nombre general es el de cordillera Oicica y al llegar sobre Bilbao se la llama cordillera de Archanda. Resulta paralela á la Cantábrica, forma un macizo considerable, no la corta ningún río, y destaca contrafuertes que llenan todo el terreno á su N., formándose una pepueña vertiente que podríamos también llamar vertiente Oicica. Es un terreno extremadamente montuoso, le riegan varios riachuelos, y sus principales poblaciones son Guernica y Marquina en el interior, y Bermeo y Lekeitio en la costa. Todo lo demás de Vizcaya forma la cuenca del Nervión, río formado por tres, el Ibaizábal (río grande), el Nervión propiamente dicho y el Cadagua. Nace el Ibaizábal en la Peña de Amboto, corre al N. O. por un valle

ancho y despejado, comparativamente con los demás del país, y cuyos límites son: por el N. la cordillera Oñica y por el S. las puntas de varios espolones y contrafuertes Cantábricos. Pasa el río por Durango, Zornoza y otros pueblos, y llega á Bilbao; resultando que su ancho valle, que es el que hace poco indicamos como excepcional en Vizcaya, es una vía natural y fácil para llegar á dicha villa, partiendo de la mitad meridional de la sierra de Elgueta. El Nervión baja de la peña de Orduña; corre al N. por Orduña y otros pueblos, cruza varias gargantas y se junta al Ibaizábal siguiendo con él á Bilbao. Esta rica población es de gran interés por su nombre, su industria y su comercio; figura como cabeza de Vizcaya, y es un centro de grandes recursos; pero carece de condiciones militares por dominarla muchas alturas vecinas, entre ellas las de Archanda, en una de cuyas cumbres está el pequeño fuerte de Banderas que puede protegerla poco como defensa y ofenderla mucho si cae en manos enemigas. Ya en Bilbao, el Ibaizábal y el Nervión reunidos se hacen navegables formando ría, sigue ésta su curso y á poco la llega por la izquierda el Cadagua. Nace éste junto al puerto de Bercedo, corre al N. O. por el fértil y bonito valle de Mena, continuando por Valmaseda y otros pueblos hasta verificar su confluencia. Juntos ya los tres ríos desembocan por Portugalete en el pequeño golfo llamado abra de Bilbao. Cerrando y dominando por O. el valle del Cadagua y separando imperfectamente Vizcaya de Santander, encontramos los montes de Ordunte. Son un contrafuerte Cantábrico, áspero y ríscoso, que arranca de junto al puerto de los Tornos, corre al N. E., como hacia Bilbao, y á su fin se divide en espolones que acaban en la costa. Cierra á Vizcaya, defiende á Santander, y desde sus cumbres, con el apoyo de Santaña, que resulta detrás, se amenazan un flanco y la retaguardia de todo el ejército que desde la misma Vizcaya pretenda cruzar la Cantábrica en rumbo al interior. En el más oriental de sus espolones terminales está el famoso San Pedro de Abanto, y á su O. el río y valle de Somorrostro. En la provincia de Santander el primer río digno de cita es el Ason. Tiene su fuente, de la que desciende formando una cascada, cerca del puerto de los Tornos, corre al N. dando mil vueltas por entre un caos de peñascos, pasa por Ramales, villa pequeña pero interesante como centro de esta accidentadísima comarca, y desemboca formando la ría

de Santoña. Esta plaza está constituida principalmente por un gran monte de faldas tajadas, que avanza en el mar, formando una peninsulilla cuyo istmo es estrecho. La población está en la cara que mira hacia tierra y por tanto resguardada por el monte, éste es inaccesible del lado de la costa, las fortificaciones principales que se hallan en él son los castillos de San Carlos y San Martín, varias baterías y otra obra dominando el istmo, todo es moderno y si se completase llegaría Santoña á ser otro Gibraltar. Pero tiene dos defectos 1.º El poco fondo de la ría que no admite barcos de gran calado. 2.º Que cortado el istmo y guardada la cortadura quedan incomunicadas la plaza y su guarnición. Enfrente de Santoña, cerca, y al lado oriental de la ría está Laredo, con un fuertecillo antiguo que se llama del Rastrillar.

Al río Ason sigue el Miera que desde la Cantábrica corre al N. y desemboca junto á Santander. Esta ciudad es grande y rica, su puerto tiene entrada difícil y la domina por O. una montañuela por cuya cumbre corre un paseo llamado Alameda alta. Tras el Miera vienen el Pas y el Besaya, que desde la Cantábrica marchan al N. por entre montes y peñas como los anteriores; son de citar porque á lo largo de ellas hay caminos importantes que luego notaremos. Ambos terminan poco al O. de Santander. Por último, limitando por O. toda la comarca descrita, se presenta otro recio contrafuerte Cantábrico que arranca un algo más allá de peña Labra, corre al N., y concluye poco antes de llegar á la costa haciendo plaza á una comarquita menos áspera. Su nombre principal es peña Sagra.

Costa.—Es temida por lo escarpada y brava, aparece recortada en muchos promontorios que avanzan en el proceloso mar Cantábrico; el más notable es el cabo Machichaco, formado por un contrafuerte de la cordillera Oiceica; los puertos son pocos y ninguno del todo bueno, Bilbao y Santander por de entrada difícil, Santoña por falta de fondo, Castro-Urdiales por pequeño, y así los demás. Resulta por lo tanto difícil de abordar y falta de abrigos.

Pero esto último tiende á modificarse. En los de Santander y Castro se están haciendo notables mejoras, y en el abra de Bilbao se construye un puerto que promete ser espacioso, seguro y de fácil defensa porque á uno y otro lado tiene posiciones que se prestan á ello. Una es el monte de Serantes, en el que ya existe el fuerte del mismo nombre.

Vertiente S.—Vamos á considerarla hasta el Ebro; y la llamamos, en general, montuosa, pero menos que la anterior. Hay sierras más largas, valles más anchos, menos gargantas, una comarca simplemente ondulada y hasta una llanurita. Con esto alterna la quebradísima y peñascosa cuenca del alto Ega. Sabemos que al S., paralelas y próximas á las sierras de Aralar y San Adrián, se alzan, formando una sola línea, las de Andía y Urbasa; que de aquéllas á éstas corre el pequeño lomo llamado puerto de Eguilaz, y que entre unas y otras queda el valle de la Burunda. La cadena formada por las sierras de Andía y Urbasa se prolonga al O. por los altos de Encía, montes de Iturrieta y montes de Vitoria; al prolongarse se vá separando de la Cantábrica de modo que entre ambas líneas orográficas queda la llamada de Álava, y el conjunto de tales sierras y montes forma una cordillera no muy alta, pero sí fuerte y peñascosa. De ella parten dos ramales: 1.º Los montes de Goñi, arrancan de la cumbre de Andía, corren al S., terminan en el famoso Esquinza, que se muestra poco al E. de Estella. 2.º Los de Izquiz, salen de los de Iturrieta, corren al S. O., son de igual largo próximamente que los de Goñi y terminan uniéndose á otra sierra llamada de Cantabria. Esta forma parte de otra cordillera que principia en el monte Jurra, el cual se alza cerca y al O. del Esquinza, corre también al O. con los nombres de Monjardín, sierra de Codes, sonsierra de Navarra, sierra de Cantabria y sierra de Toloño. Esta última llega al Ebro por su orilla izquierda, el río la corta y vuelve á alzarse en la margen derecha con el nombre de montes Obarenes. La garganta que resulta se llama conchas de Haro. Esta línea de montañas no es muy alta, pero sí quebrada y peñascosa. El terreno comprendido entre ella y de Andía, que resulta su paralela, queda dividido por los montes de Izquiz en dos partes, una al E. que es la cuenca del alto Ega, y otra al O. que constituye aproximadamente el condado de Treviño. La primera forma á modo de un trapecio cerrado, al N. por las sierras de Andía, Urbasa y parte de la de Iturrieta; al E. por los montes de Goñi y el Esquinza; al S. por el Jurra, el Monjardín, la sierra de Codes, la sonsierra y parte de la sierra de Cantabria; y al O. por los montes de Izquiz. Tiene este trapecio en su perímetro montañoso una abertura completa y dos depresiones. La abertura está en el ángulo S. E. entre el Esquinza y el Jurra, y por ella sale el río (Ega) y las

depresiones están, una entre los montes de Goñi y el Esquinza, donde se halla el pueblo de Cirauqui, y otra entre el Monjardín y la sierra de Codes, sitio donde aparece el valle de la Berrueza. Las cuatro fajas de montes que ciñen el trapecio resultan cuatro líneas defensivas, á las que debemos añadir, en el lado oriental, una antelínea ó línea avanzada, constituida por los montes de Guirguillano, que corren de N. á S. paralelos á los de Goñi desde la punta oriental de la sierra de Andía hasta cerca de Puente la Reina. Todo el interior de la cuenca del alto Ega está lleno de páramos estériles, crecidas peñas, cumbres riscosas, altos escarpados y revueltas gargantas, presentando por todas partes un suelo alto, rudo y roto con ríos torrentosos de márgenes escarpadas. Se ven también algunas hondonadas que se llaman valles, entre los que tienen celebridad los de las Amezcoas (Amezcoa alta y Amezcoa baja) que son á modo de un gran socabón ahuecado en el páramo que forma la cumbre de Urbasa, socabón que se extiende de E. á O., en el que hay algunos pueblecillos y el riachuelo Urederra ó Amezcoa, que para salir de tan recóndito rincón rompe los montes de cintura por el extremo S. E., cruzando las gargantas de Artabia y peñas de San Fausto. Los montes que ciñen por S. estos pobres valles se llaman también de la Amezcoa y al S. de ellos encontramos el río principal, Ega. Nace éste en el ángulo S. O. del trapecio, á la unión de los montes de Izquiz con la sierra de Cantabria, corre al E. por un valle al principio peñasco y estrecho, luego algo más ancho, nunca mucho, y siempre bajo cercanas dominaciones, riega varios pueblos, entre los que citaremos á Santa Cruz de Campezu, Acedo y Legarica, importantes no por lo que son, sino por las carreteras, que, como luego veremos, pasan por ellos, y llega á la célebre Estella que no es más que una pequeña ciudad rodeada de cumbres. Pasado Estella sale el Ega á terreno más fácil por entre los montes Esquinza y Jurra.

De sus afluentes citaremos dos, ambos de la izquierda. 1.º El Egea, nace en el ángulo N. O. del trapecio á la unión de los montes de Iturrieta con los de Izquiz, corre al S. E. por una barranca y afluye torrentoso en Santa Cruz de Campezu. 2.º El Urederra ó Amezcoa, desciende de los valles de su nombre, cruza los ya citados desfiladeros de Artabia y peñas de San Fausto y afluye poca agua arriba de Estella. La enuembrada cuenca del alto Ega

domina por N. el valle de la Burunda, por E., la ribera de Navarra' por S., la Rioja alavesa, y por O., el condado de Treviño y la llamada de Álava, que son terrenos más bajos y llanos, esta dominación es militarmente de mucha cuenta y á ella, á la fragosidad del terreno, y á la condición de poderse mover dentro de él por líneas interiores con relación al perímetro, debe la importancia que adquirió en nuestras guerras civiles, importancia que todos los escritores consideran permanente; y por la que la hemos descrito con más detalle del acostumbrado. El Ega, al salir por entre el Jurra y el Esquinza, tuerce al S., entra en terreno ondulado, pasa por Levin y otros pueblós, y afluye al Ebro por San Adrián, casi enfrente de Calahorra, con medianas aguas. El condado de Treviño, cuya situación al O. del alto Ega ya conocemos, es una comarca medianamente accidentada, no tiene ríos ni pueblos notables, pero sí algunos montes en los que se halla la célebre posición de Peñacerrada, en la que se han reñido tantas batallas, le cruza la carretera de Vitoria á Logroño. El país al S. de la cordillera de Cantabria (desde monte Jurra á conchas de Haro) hasta el Ebro, forma un triángulo cuyos lados son: al N., la cordillera dicha, al E., el Ega bajo, y al S. O., el Ebro de Haro á Calahorra. Es un terreno ondulado y fértil, le riegan varios arroyos y parte es de Navarra y parte de Álava, llamándose la de esta última Rioja alavesa. En la primera son de citar, en concepto militar, Viana, los Arcos y Allo, este último en el llamado valle de la Solana al S. y cerca del monte Jurra; en la Rioja alavesa es de notar la Guardia, antigua y desmantelada plaza de guerra situada en un monte y tan ventajosamente que con poco coste se la podrá utilizar cuando se desee.

El río Arga, después de pasar por Pamplona, corre al O., llega á Echauri donde cruza una garganta formada, al N. por una punta de la sierra de Andía y al S. por otra ramificada de la del Perdón, tuerce á poco al S., sigue por Belascoain, en un valle accidentado, entre los montes del Perdón por E. y los de Guirguillano por O., luego el terreno se abre, el Argo sigue por Puente la Reina y Mendigorria, importantes por su proximidad á Estella, después por Larraga y otros pueblos, y al fin junto á Funes afluye al Aragón, poco antes de que éste afluya al Ebro. Entre los montes de Goni y los de Guirguillano hay un valle accidentado en el que está Salinas de Oro, pueblo de algún valor militar.

10 Pasando á la parte del O. encontramos en ella la llanada de Álava, es una pequeña comarca que merece su nombre por hallarse limpia toda clase de asperezas, excepción extraña en el accidentado país que describimos. Merece especial mención porque la cruzan muchos de los caminos que de Guipúzcoa y Vizcaya marchan á Castilla. Es una meseta de la terraza Pirenaica, y la ciñen por N. la Cantábrica desde la sierra de San Adrián á la peña de Gorbea, por E. el puerto de Eguilaz, por S. los montes de Iturrieta y Vitoria, y por O. un contrafuerte que desde la peña de Gorbea corre al S. con los nombres de sierra de Arrato y sierra de Badaya, se deprime junto al pueblo de Subijana, quedando un portillo, tuerce al E., vuelve á alzarse denominándose sierra de Vitores ó montes de Sopena, y concluye enfrente de la conclusión de los montes de Vitoria, quedando entre las puntas de ambas montañas el desfiladero de las conchas de Arganzón. Riega á la llamada el Zadorra, que nace hacia el puerto de Eguilaz, corre tortuosamente al O. por Salvatierra de Álava y otros pueblos, cambia al S. y pasa cerca de Vitoria, que queda á su izquierda. Esta ciudad, principal población de la llanada, tiene vecindario y recursos considerables, pero carece de toda condición de plaza de guerra, á pesar de su gran importancia, puesto que desde ella se vigilan muchos de los pasos de la Cantábrica. Continúa el Zadorra al desfiladero de las conchas de Arganzón, le cruza, sale al valle de Miranda, y poco agua abajo de la villa de este nombre afluye al Ebro con aguas comunmente escasas. Al O. de la llanada vuelve á accidentarse la vertiente por repetidos contrafuertes que desde la Cantábrica corren al S., terminando sobre ó cerca del Ebro, y entre los que se abren valles regados por ríos pequeños. Tras de la línea formada por las sierras de Arrato, Badaya y Vitores, aparece el primero de dichos valles. Le recorre el Bayas, que baja de las gradas de Altube, corre al S. y se junta al Ebro en Miranda. Es de notar este valle por recorrerle el ferrocarril de Bilbao á Miranda. Le cierra por O. la sierra de Arratejas, contrafuerte que sale de la Peña de Orduña y acaba cerca del Ebro. En su extremo S. está Salinas de Añana, pueblo de alguna consideración y de interés militar. Le sigue otro vallecito regado por el riachuelo Omecillo, que desde la peña de Orduña desciende á incorporarse al Ebro en Puentelarrá, pequeño pueblo situado poco agua arriba de Miranda. Limita por O. este valle del Omecillo

otro contrafuerte que arranca de sierra Salvada, se llama sucesivamente sierra de Bóveda y sierra de Arcena, y concluye sobre el Ebro en un escarpado peñascoso que forma uno de los lagos de la garganta de Besantes ó Sobrón, cruzada por dicho río. Tras de las sierras de Bóveda y de Arcena aparecen los insignificantes valle y río Losa, tras éstos otro contrafuerte y después los ríos Nela y Trueba, con sus vallecitos correspondientes. Nace el Trueba poco al O. del puerto de los Tornos y corre al S. por Medina de Pomar; se origina el Nela poco más al O. y corre al S. E. por junto á Villarcayo. Únense los dos, el río que resulta toma el nombre y sigue la dirección del segundo, juntándose poco después y con pocas aguas al Ebro en Traspaderne. El valle del Trueba está recorrido por la carretera de Santoña á Burgos, y el del Nela por una de las de Santander á la misma ciudad. Más al O. y entre el Nela y el Ebro existe otro contrafuerte Cantábrico en forma de mesa, que se llama páramo de la Virga. Nace el Ebro en las faldas meridionales de Peña Labra, junto al lugarejo de Fontibre, corre al E., pasando á muy poco por Reinosa, ciudad pequeña, pero importante, porque situada muy cerca de la cumbre de la Cantábrica sirve para vigilar el terreno inmediato en ambas vertientes, y porque la cruzan la carretera y vía férrea de Santander á Valladolid. Sigue el Ebro su curso, del que trataremos en capítulo aparte. Y por último, de Peña Labra arranca la cordillera Ibérica, que también tendrá su estudio particular.

Caminos.—Es una parte de España en que abundan los de buenas condiciones. Siguiendo el sistema establecido en los Pirineos, enumeraremos, ante todo, los que cruzan la Cantábrica, dividiéndolos en dos grupos: 1.º Los que van á buscar el Ebro en Miranda y Puentelarrá. 2.º Los que llegan hasta el mismo río más agua arriba. Fúndase esta división en que la suma de las vías del grupo primero se puede decir que constituyen la línea de operaciones desde Guipúzcoa y Vizcaya sobre Burgos y Madrid, que ha sido hasta ahora la más seguida por los ejércitos.

Caminos principales del primer grupo:

1.º y 2.º El ferrocarril y carretera que procedentes de la frontera (V. Pirineos occidentales), llegaron á cruzar la Cantábrica, bajando por el puerto de Alsásua al pueblo del mismo nombre, en la Burunda. Desde aquí y casi juntos corren al O.,

cruzan el puerto de Eguilaz, y por Vitoria y el desfiladero de las conchas de Arganzón llegan al Ebro en Miranda.

3.º Otra carretera, la general de Francia, que desde Yarza donde se separa de la anterior, antes de que ésta cruce el puerto de Alsásua, sigue por Vergara, Mondragón, Salinas de Lenitz, y el puerto de Arlabán ó Salinas (Cantábrica), también á Vitoria.

4.º Otra carretera que arranca de la anterior en Mondragón y se prolonga por el puerto de Aramayona (Cantábrica), también á Vitoria.

5.º Otra carretera que desde Bilbao marcha por Zornoza y Durango (valle del Ibaizabal), y el puerto de Urquiola ú Ochandiano (Cantábrica), á unirse á la anterior junto á Vitoria.

6.º Otra carretera que arranca de la anterior cerca de Zornoza, sigue al puerto de Ubidea ó Zumelzu (Cantábrica) y se junta con las anteriores.

Los cuatro puertos de Arlabán, Aramayona, Urquiola y Zumelzu resultan entre sí muy próximos, los dos primeros al E. y los dos segundos al O. del arranque de la sierra de Elgueta.

7.º Otra carretera que, á partir de Bilbao, remonta el Nervión, luego un afluente suyo, sigue por el puerto de Altube (Cantábrica, gradas de Altube) y el puerto de Zaitegui (sierra de Arrato) igualmente á Vitoria.

8.º Un ferrocarril que desde Bilbao marcha Nervión arriba, por Orduña, peña de Orduña (Cantábrica) y valle del Bayas á Miranda (Ebro).

9.º Otra carretera que marcha junto al ferrocarril anterior hasta la peña de Orduña (Cantábrica), aquí se separa y desciende por el valle de Omeçillo á Puentelearrá (Ebro).

Caminos principales del segundo grupo.

1.º Otra carretera que, también desde Bilbao, se dirige Cadagua arriba por Valmaseda, valle de Mena, puerto de Bercedo (Cantábrica), valle del Trueba y Medina de Pomar á Traspaderne (Ebro). Luego continúa á Burgos.

2.º Un ferrocarril que arranca también de Bilbao, remonta el Cadagua, sigue á Valmaseda y puerto de Bercedo, continúa medio paralelo á la Cantábrica y por sus faldas meridionales cruza el Ebro en las Rozas y corre á empalmar poco al N. de León (en la Robla) con el de Asturias.

3.º Otra carretera. Desde Santoña sigue Asón arriba por

Ramales y el puerto de los Tornos ó San Fernando (Cantábrica), tras el cual se une á la número 1. Es un trozo de la llamada de Santoña á Burgos.

4.º Otra que sale de Santander, busca el Pas, sigue Pas arriba al puerto del Escudo (Cantábrica) y Quintanilla Escalada (Ebro). También se prolonga á Burgos. Para evitar las fuertes pendientes del puerto del Escudo, se ha rectificado la vía dirigiéndola por otro inmediato llamado de la Magdalena.

5.º Un ferrocarril que, á partir de Santander, remonta el Besaya, sigue por el puerto de Reinosa (Cantábrica) y Reinosa (Ebro). Continúa á Palencia y Valladolid.

6.º Una carretera que marcha inmediata al ferrocarril anterior.

Se ve, pues, que son muchos los buenos caminos que cruzan la Cantábrica en el trozo de ella que estudiamos. Los puertos, enumerados de E. á O. son: en el primer grupo, de Alsásua, de Arlabán, de Aramayona, de Urquiola ú Ochandiano, de Zumelzu, Ubidea ó alto de Barasar, de Altube y de la peña de Orduña. Á ellos podríamos agregar como secundarios los de Berranoa y San Adrián; ambos cerca del de Alsásua, el primero al E. y el segundo al O. Por el de Berranoa está en construcción una carretera desde Villafranca de Guipúzcoa á Echarri-Aranaz (Burunda).

En el segundo grupo: los de Bercedo, de los Tornos ó San Fernando, de la Magdalena, del Escudo y de Reinosa.

Hay además otros puertos cruzados por senderos y caminos de herradura.

En la vertiente N. tenemos igualmente gran número de carreteras; resultando unidos por ellas todos los pueblos de alguna importancia.

La sierra de Elgueta está cruzada por cinco, y un ferrocarril, de las que, las cuatro primeras, confluyen en Durango, una desde Mondragón por el puerto del Campazar, otra desde Vergara por el de Pagatza ó Elgueta, la tercera desde Elgoibar por el barranco de Hermúa y el alto de Zaldúa y la cuarta también desde Elgoibar por el puerto de Urcaregui y Marquina. La quinta marcha á lo largo de la costa y la prolongación de todas sigue á Bilbao. El ferrocarril arranca del de Francia en la estación de Zumárraga, cruza la sierra por el barranco de Hermúa y el túnel de Zaldúa y sigue á Durango y Bilbao. De esta villa sale otra

carretera por el collado de San Pedro de Abanto y vecindad de la costa á Santoña y Santander y un ferrocarril, más al interior, que arranca del de la Robla, entre Bilbao y Valmaseda, y cruzando muchas asperezas llega también á Santander.

La suma de estas vías da una paralela á la cordillera principal.

En la vertiente S. también hay muchas. Las principales son las nueve que forman el primer grupo de las que cruzan la Cantábrica y ya nos son conocidas, y las dos siguientes: una la de Vitoria, hacia el E. por el puerto de Treviño (montes de Vitoria), condado de Treviño, Peñacerrada, puerto de Herrera (sierra de Cantabria) y la Guardia á Logroño: Otra la de Vitoria hacia el O. por el portillo de Subjana (entre las sierras de Badaya y Vítóres), Salinas de Añana, garganta de Sobrón (entre las puntas de la sierra de Arcena y el Ebro) y orilla izquierda del mismo Ebro, por el valle llamado de la Tobalina, hasta Traspaderne, donde se une á la de Bilbao á Burgos (primera del segundo grupo de las que cruzan la Cantábrica).

El valor militar de la cuenca del alto Ega requiere otro método para la enumeración de sus caminos. Son muchos y casi todos forman un sistema radial cuyo punto de partida común es Estella, yendo desde esta ciudad á cortar los lados del trapecio que forma el perímetro de la misma cuenca. Hallamos.

1.^a Carretera por los montes de Goñi, y el puerto de Lizarraga (Sierra de Andía) á Echarri-Aranaz (Burunda). Aquí cruza los ferrocarril y carretera de Vitoria á Pamplona, y empalma con la del mismo Echarri-Aranaz por el puerto de Berranoa á Villafraña de Guipúzcoa.

2.^a Otra, por los montes de Goñi, puerto de Salinas de Oro (bajada de los mismos montes), Salinas, estrechura de Echauri y Echauri á Pamplona.

3.^a Otra, por entre la punta S. de dichos montes de Goñi y el Esquinza, á Cirauqui, Puente la Reina (Arga) y Muruarte (empalme con la internacional de Francia á Madrid por Pamplona y Soria).

4.^a Otra que arranca de la anterior á poco de Estella, sigue por entre el Esquinza y el Jurra á Larraga (Arga) y Tafalla. (Empalme con la internacional antes dicha).

5.^a Otra por entre los mismos Jurra y Esquinza, valle de la Solana, y Allo á Lodosa (Ebro).

6.^a Otra por el desfiladero de Villamayor ó Urbiola (entre monte Jurra y Monjardin) Urbiola (pueblo), los Arcos y Viana á Logroño (Ebro).

7.^a Otra, Ega arriba por Legarica, Acedo y Santa Cruz de Campezu, desde aquí Egea arriba por Maestu y el puerto de Azaneta ó Herenchun (montes de Iturrieta) á Vitoria.

8.^a Otra, Urederra arriba por las gargantas de Peñas de San Fausto y Artabia, Amezcoas, puerto de Zudaire (subida á la sierra de Urbasa) puerto de Olazagutia (bajada de la misma) á Alsásua (Burunda). Aquí cruza los ferrocarril y carretera de Vitoria á Pamplona, y empalma con las vías de los propios géneros que bajan, de Guipúzcoa, por el puerto también de Alsásua. Hay además, entre las vías notadas varias transversales de las que notaremos como principales dos, que van de la 6.^a á la 7.^a: Una desde Urbiola (pueblo) contorneando por O. el Monjardin, á Legarica (Ega), y otra desde los Arcos por el valle de la Berrueza á Acedo (Ega).

Sigamos con el supuesto que hemos hecho al estudiar los Pirineos. Respecto al terreno en general, menos la llanada, podemos repetir que es el mejor que puede imaginarse para sostener una defensiva hecha de posición en posición, que merme y canse al atacante, haciéndole acaso retroceder ante la idea de continuar una guerra tan cara en hombres y tan lenta en progresos. Aparte de esto y admitiendo que el enemigo haya llegado al Urola y al Deva, tiene ante sí la sierra de Elgueta, sin cuya posesión no se atreverá á cruzar la Cantábrica, so pena de dejar muy expuestas las comunicaciones. Hallamos pues un sitio de importancia determinada y reconocida, y como puntos principales en él los puertos del Campanar, de Elgueta y de Urcarregui, el barranco de Hermúa con el alto de Zaldúa; y la vecindad de la costa, casi siempre escarpada. La sierra en cuestión es corta, comunica fácilmente con Bilbao y Vitoria, y tiene tras de sí buenos pueblos, por lo tanto reúne bastantes condiciones como posición. Y no es sólo lo dicho, además de defender indirectamente á Álava, guarda á Vizcaya impidiendo el acceso al ancho valle de Ibaizabal. Importa mucho conservarla, porque si se pierde, el enemigo baja á este valle, le recorre sin dificultad, y la rica Bilbao cae en su poder. Sobre todo esto, que no es poco, viene también que se aumentan sus medios contra la Cantábrica, pues del Ibaizabal parten

las vías que la cruzan en Urquiola y Zumelzu. Esta cordillera, llevado el supuesto al punto en que estamos, no resulta fuerte como medio defensivo; el enemigo vencedor en Elgueta y Bilbao, resulta dueño de la vertiente más áspera, puede amenazar por el que le plazca de los cuatro puertos que se encuentran casi juntos y acometer por otro; la defensa, por su naturaleza, subordinando sus movimientos á la ofensa, se verá sorprendida por una maniobra rápida, y como la cordillera en sus caídas á la llanada no tiene contrafuertes ni valles, cruzado un puerto quedan envueltos los demás y vencida toda la dificultad. Para las maniobras defensivas el centro natural es Vitoria, desde donde se puede acudir perfectamente al paso que aparezca amenazado, puesto que todos están próximos, pero si los montes son forzados, dicha ciudad y toda la llanada, faltas de elementos, caen en poder del enemigo. Mas no por eso la acción defensiva se queda sin terreno apropiado para desarrollarse convenientemente. Al S. de la llanada encuentra los montes de Vitoria, que no son muy grandes, pero sí lo bastante para resistir en ellos, que están cerca del Ebro y en fácil comunicación con Miranda, Haro y Logroño, que tienen menos pasos con buenos caminos que la Cantábrica y que en ellos está el desfiladero de las conchas de Arganzón, punto de combate casi obligado para el que pretenda cruzarlos. Tenemos además, para acción menos directa, los montes de Ordunte, que son una especie de enorme parapeto natural, difícil de forzar y desde el que se está siempre amenazando á Vizcaya. Tras ellos aparece el asperísimo terreno de las fuentes del Ansón, la fuerte Santaña y la rica Santander, y ocupados en forma, es difícil creer que el enemigo se atreva á adelantarse al Ebro, dejando amenazadas sus comunicaciones desde tal posición. Para realizar tal pensamiento y como medio de acumular tropas, servirán de mucho la carretera y vía férrea de Bilbao á Santander, y el ferrocarril, también desde Bilbao á la Robla. Finalmente, podemos mirar á la cuenca del alto Ega como un inmenso campo atrincherado hecho por la naturaleza. Por todas partes es difícilísimo de abordar, incluso los sitios en que las divisorias aparecen deprimidas y está lateral y próximo á todas las vías que de Vitoria y Pamplona conducen al Ebro; por consecuencia no es creíble que nadie se atreva á avanzar á este río sin posesionarse de la montuosa zona en cuestión. Mas téngase en cuenta que, para utilizarla en forma,

es preciso antes estudiarla bien, calcular fuerzas, que han de ser crecidas, porque la comarca es grande y las puerttas muchas; reunir víveres, porque sobre grande, es pobre casi toda, y con mala ración no hay buena batalla; determinar dónde y cómo el arte ha de ayudar al terreno, preparando esto hasta donde se pueda; tener tropas hechas, instruidas, ágiles y movibles, con jefes conocedores del país; y conservar las comunicaciones con el Ebro, ya para reforzar y abastecer los batallones, ya porque estos puedan retirarse si llega el caso. Llénas estas condiciones, el alto Ega será teatro de reñidas batallas, en las que el terreno nos servirá grandemente. Podemos además salir en contra ofensiva, apenas las circunstancias se muestren propicias á ello. Y en caso de no poder ya resistir tenemos pronta retirada detrás del Ebro.

Consideración muy semejante podríamos hacer respecto al país regado por los ríos Bayas, Omecillo y Nela; comarca también muy abundante en asperezas, por la que cruza la carretera Subijana, Salinas de Añana y Sobrón hasta Traspaderne, en la que la defensa puede resistir mucho llevando al adversario á sitios lejanos de su base, y por la que, tomándola en orden inverso, se desemboca de la montaña en la llanada. De aquí la importancia de Salinas como pueblo principal de la zona. Llegado este caso también nos servirían mucho, si lográbamos conservarlas en todo ó en parte, las carreteras y vía férrea que desde Bilbao corren al S. una por los puertos de Altube y Zaitegui y las otras por la peña de Orduña. Notemos pues, como resultado final, cuan provechosas pueden sernos las montañas que cruzan nuestro suelo.

La parte de cordillera desde el puerto de los Tornos á peña Labra se halla ya un poco lejos del supuesto teatro de operaciones, y por lo tanto nos limitaremos á decir que como línea militar, es más fuerte que el trozo que la precede, á causa de su mayor fragosidad y elevación; que la vertiente N. es mejor defensivamente que la opuesta, por ser mucho más accidentada; y que Reinosa, casi en la cumbre de los montes y cruzada por ferrocarril y carretera, es una posición capital, no sólo para el cruce de la cordillera, sino para operar en cualquiera de las dos vertientes.

CAPÍTULO X

Región subpirenáica.—División.—Parte primera ú oriental.—Ríos Tordera y Besós.—Barcelona —Continuación de la sierra de Cadi.—Vertiente al E. Llobregat bajo.—Contrafuertes.—Otros ríos.—Vertiente al O.—Segre bajo.—Lérida.—Parte segunda ú occidental.—Cinca bajo.—Bajo Gállego —Bajo Aragón.—Caminos —Consideraciones.

Podemos llamar región subpirenáica la que se extiende al S de los Pirineos, desde el sistema de montes paralelo á ellos (cabo Bagur, montes Gabarras, Montseny, montes de San Llorens del Munt, Monserrat, Monsech, y sierras de Guara, Jaca, peñas de Santo Domingo, Sos, Alaiz y el Perdón) hasta el Ebro. La dividiremos en dos partes. 1.^a La que se halla en contacto con los Pirineos orientales. 2.^a La que lo está con los centrales y occidentales. Esta división nos facilitará la continuación del supuesto militar hasta aquí hecho.

Parte 1.^a—Antes de abrazarla en conjunto, ocupémosnos del terreno regado por los ríos Tordera y Besós, que está en contacto y en tan íntima relación con el del bajo Ter, que su estudio viene á ser la continuación del hecho al tratar de los Pirineos orientales. Es una comarca pequeña y triangular ceñida al N. por los montes Gabarras, el Montseny y los de San Llorens del Munt al S. O. por un ramalillo que, desde estos últimos corre á terminar sobre el Mediterráneo en el Monjuich, y al S. E. por la costa, desde el cabo Bagur al mismo Monjuich. El suelo es todavía accidentado, aunque no por montañas tan encumbradas y ásperas como el del Muga, Flubia y alto Ter, hay contrafuertes del Montseny, desfiladeros, sierrecillas y una cordillerita llamada de Nuestra Señora de Corredó; que se presenta paralela á la costa, próxima á ella y entre las desembocaduras de los ríos. Vuelve á alzarse, pasado el Besós, apareciendo próxima y al O. de Barcelona con el nombre de montes del Tividabo. Entre la sierra de

Nuestra Señora de Corredó y las demás montañas, queda una gran hoyada llamada el Vallés. El Tordera nace en el Monseny, corre al E, por los pequeños pueblos de Hostalrich y Tordera, el primero de los cuales pasa por plaza de guerra, por tener un castillo en excelente posición, pero antiguo, pequeño y tan deteriorado que servirá de muy poco sino se le reforma y refuerza. Poco después y con pocas aguas termina el Tordera en el Mediterráneo. Entre Tordera y Besós corre una línea de medianos montes originados del Monseny, la cual marcha al E., se pone en contacto con el extremo N. de la sierra de Nuestra Señora de Corredó, y acaba muy cerca de la costa. En su parte media está deprimida marcándose en la depresión una estrechura que se llama desfiladero de Trenta-pasos. El Besós está formado por muchos arroyos, de los que el principal es el Congost. Nace éste también en el Monseny y en el fondo de un largo y hondo desfiladero, llamado también del Congost, corre al S. E por el Vallés, pasa por Granollers, población rica, se le unen los demás arroyos y empieza á titularse Besós. Cruza poco después por el desfiladero de Moncada, que es una angostura entre la sierra de Nuestra Señora de Corredó y el Tividabo, y acaba en el Mediterráneo, de ordinario con pocas aguas, pero hecho á veces un furioso torrente. En el Vallés hallamos, entre otros pueblos, y á más de Granollers, á Tarrasá y Sabadell, notables por su industria, y en la costa á Mataró y Arenys de Mar. Poco al S. de la boca del Besós está Barcelona. Esta gran ciudad, capital política, fabril, comercial y militar de Cataluña, es un gran centro de actividad y de riqueza sin competencia en España. Su importancia en el orden moral es grandísima, no sólo por sí misma, sino por lo que representa en el Principado; los catalanes nunca estarán vencidos mientras no lo esté Barcelona. No es plaza de guerra, pero tiene algunas defensas de las que la principal es el castillo de Monjuich, situado un poco al S. en el monte de su nombre; es fuerte y dominante, puede defender á la ciudad de un ataque por mar, mas no de los que vengan por tierra, particularmente del lado N.

Costa.—Al N. del Tordera es algo montañosa, apareciendo en ella Palamós, San Feliú de Guijols y otros puertecitos, al S. varía, á veces se presentan playas, y en otras la sierra de Corredó destaca espolones que llegan al mar formando puntas peñascosas. Mataró, Arenys de Mar y los demás pueblos que aparecen

tienen puertecitos, el de Barcelona es grande. No hay en ella más defensas que el Monjuich y algunas baterías en Barcelona.

Caminos.—Hay muchos de todas clases. Los principales son:

1.º Un trozo de ferrocarril procedente de Francia. Desde Gerona, donde le dejamos (Pirineos orientales), marcha hacia Hostalrich, antes de llegar se bifurca; un ramal, buscando la costa, sigue por Arenys de Mar y Mataró á Barcelona; otro cruza la garganta de Trenta-pasos, entra por el Vallés y continúa por Granollers y el desfiladero de Moncada también á Barcelona.

2.º Un trozo de la carretera también procedente de Francia. A partir igualmente de Gerona, se bifurca á poco y sigue casi los mismos itinerarios que las vías férreas anteriores.

3.º Un trozo del ferrocarril de San Juan de las Abadesas. Desde Vich pasa por el desfiladero de Congost (Monseny), al Vallés, y en Granollers se une con uno de los ramales del antes mencionado.

4.º Una carretera que marcha inmediata á este ferrocarril. Más tarde mencionaremos otros caminos.

Supongamos que en el Ter no ha sido posible detener la marcha ofensiva de un ejército procedente de Francia. Es menester tratar de ello en las cuencas del Tordera y del Besós, si no queremos que llegue inmediatamente sobre Barcelona. Poco debemos contar con los ríos, pues ambos son muy pequeños, pero quedan las montañas, que aunque tampoco son crecidas, pueden constituir posiciones aceptables, y más teniendo en cuenta que hay sitios, como los desfiladeros del Congost, Moncada y Trenta-pasos, la zona estrecha entre la sierra de Corredó y el mar, y aun otros más de los que se puede sacar partido. Acaso y refiriéndonos á la divisoria entre Tordera y Besós, fuera utilizable una posición con el centro en Monseny, la derecha en la propia divisoria hasta Trenta-pasos y la izquierda en las ramificaciones septentrionales del mismo Monseny, como buscando el Ter medio. Resultaría una formación en ángulo, apoyada en las montañas mayores, fácil en la defensa, y amenazadora del flanco derecho del enemigo en su marcha de Gerona á Barcelona.

La vecindad de esta ciudad y los buenos caminos podrán contribuir mucho á la acción defensiva, facilitando las acumulaciones de tropas y medios de guerra en los puntos que convenga. Barcelona, en particular, si se la ataca simultáneamente por mar y

tierra, es poco susceptible de defensa; aun contando con el Monjuich, difícilmente resistiría, no ya un sitio, sino un simple bombardeo, á menos de contar con un ejército por guarnición, y que sus numerosos y bravos habitantes se decidiesen á tomar las armas. La caída de tan importante ciudad tendría en toda España gran resonancia y abatiría los ánimos, pero en estricto sentido militar debe influir poco en el resultado final de la campaña; porque Barcelona tiene pocas condiciones como base ofensiva, en atención á estar situada en un llanito llamado el pla ó campo, rodeado de montañas en todos sentidos. Para salir de él es preciso cruzar pasos difíciles, ya puertos, ya gargantas, de las que ya conocemos la de Moncada, más tarde veremos las demás. Por consecuencia el ejército que llegue á la ciudad y campo en cuestión, no está en situación propia para moverse con desahogo y extender su dominación, hasta tanto que se establezca en todos los pasos referidos y domine sólidamente su larga línea.

Examinando ahora en conjunto el primer trozo de la región subpirenaica, hallamos que el accidente físico que más salta á la vista es una línea de montes, continuación de la formada por las Sierras de Cadi, Compte, Pinós y las Segarras, que desde ésta sigue al S., se deprime convirtiéndose en un lomo grueso y resquebrajado, cambia al S. O., vuelve á alzarse, aunque no mucho, llamándose sierra del Tallat, y finalmente al llegar junto al Ebro torna á presentarse recia, fuerte, elevada y escabrosa con el nombre de montes de Prades. Resulta, vista en total, que es una cordillera larga, puesto que arrancando de los Pirineos llega hasta el Ebro, que separa los ríos que afluyen á este último de los que van directamente al mar, que divide á Cataluña en dos grandes pedazos, uno al E. comprensivo, aunque no exactamente de las provincias de Gerona, Barcelona y Tarragona, y otro al O. que abraza la de Lérida, y que sus mayores asperezas están en el principio (sierras de Cadi y Compte) y en el final (montes de Prades). Es de gran importancia, puesto que desde ella se baja, en un sentido, hacia Gerona y el bajo Ter, ó Barcelona y el bajo Llobregat, ó Tarragona; y en el opuesto, hacia Lérida y el Segre. Los montes de Prades constituyen una aglomeración de alturas de considerable extensión, puesto que de ellos parten contrafuertes á E. y O. que accidentan fuertemente el terreno. Todos terminan sobre el Ebro, como la línea principal, de modo que la

orilla izquierda de este río aparece durante muchos kilómetros escarpada, abrupta y dominada por ríscosas cumbres. Este conjunto de montañas y los valles que entre ellas quedan, forma la comarca llamada el Priorato. Las ramificaciones de los montes de Prades tienen muchos nombres, cuya lista no nos hace falta, por lo que la compendiamos reduciéndola á sólo dos, tomados de las líneas principales, llamando sierras de Llaberia á la suma de los contrafuertes hacia el E. y sierra de la Llena á la de los del lado opuesto.

Vertiente al E.—Es estrecha, especialmente en su extremo S., y la forman alternativamente valles, montes y llanurillas. Lo primero que en ella se nota es el bajo Llobregat. Este río, después de salir por entre el Monserrat y los montes de San Llorens del Munt, corre al S. E. por un valle ancho, pero no llano, pasa por Martorell, Molins del Rey, Prats de Llobregat y otros pueblos, y acaba en el Mediterráneo poco al S. del monte y castillo de Monjuich con aguas algo caudalosas y unos ciento cincuenta kilómetros de curso. En su última parte ciñe por el S. el campo de Barcelona. Recibe por la derecha el Noya, que nace en el principio de la sierra de Tallat, pasa por la rica villa de Igualada, al S. del Monserrat, y afluye en Martorell. Ciñe por S. los valles de Noya y Llobregat un contrafuerte poco elevado que parte de la sierra del Tallat, corre al E. se llama sucesivamente Montagut y montes del Ordal, y acaba sobre la costa en una larga serie de altos escarpados, quedando entre ellos y la orilla del mar una prolongada garganta; este sitio se llama costa de Garraf. Al S. de los montes del Ordal hay una mesetilla denominada el Panadés, recorrida por el riachuelo Foix y cuya principal población es Vilafranca. Después aparece un llano bajo y también pequeño, que es el campo de Tarragona. Le riegan el Gaya, riachuelo también de poco nombre, y el Francolí. Nace este río en la sierra de Tallat, riega la conca de Barberá, hoyada cerrada por una porción de montes, en la que está Montblanc, villa importante por su proximidad á los pasos de los montes que ciñen la cuenca, sale de ésta por el desfiladero de la Riva, entra en el campo de Tarragona, deja á la izquierda á la rica Valls, á su derecha á la industriosa Reus y acaba junto á Tarragona. Esta ciudad es una plaza de guerra antigua y deteriorada, tiene buen puerto, bastante población y recursos, y su campo es muy fértil.

Al S. de todo esto encontramos la sierra de Balaguer. Es un espón de la de Llabería, corto, áspero y crespo, que corre al E. y acaba en la costa. Tra s él, hasta el Ebro, el terreno es una zona estrecha, montañosa y sin valles ni ríos de importancia.

Costa.—Es llana, baja y pantanosa á la boca del Llobregat, alta y escarpada á la terminación de los montes del Ordal, más tarde generalmente baja, apareciendo en ella Villanueva y Geltrú, villa muy rica pero sin puerto, después Tarragona, más tarde Salou, con un puertecito pequeño, y por último desde la conclusión de la sierra de Balaguer vuelve á accidentarse hasta el Delta del Ebro. No hay en ella más defensas que los viejos muros de Tarragona.

Vertiente al O.—Compónese, en la parte septentrional, de sierrecillas y valles, que, á partir del lomo que precede á la de Tallat, corren al O., acabando unas y otros en el Segre. Después, también al O. de la misma sierra de Tallat y de los montes de Prades, están los llanos del Urgel, algo extensos y ceñidos del lado S. por la sierra de la Llena. El Segre, único río que hay que citar, empieza á salir en Pons de los desfiladeros en que entró por bajo de la Seo de Urgel, corre al S. O., el valle se ensancha, empiezan los llanos, aparecen en sus orillas pueblos considerables, y se llega á la grande y rica villa de Balaguer. Sigue el río crecido y torrentoso á Lérida, ciudad rica, con fertilísima campiña y regular vecindario. Está situada al pie de un monte en cuya cima se halla el castillo principal, antiguo y pequeño, pero excelente como posición. Cerca de él y en otra cumbre hay otro Castillo llamado de Gardeny. Lérida es la llave del bajo Segre, como punto para cruzarle, ya se pase de Cataluña á Aragón, ya de Aragón á Cataluña. Continúa nuestro río á juntarse poco después al Ebro en Mequinenza, abundante en aguas y con trescientos doce kilómetros de curso. Mequinenza es una plaza de guerra antigua y pequeña, regularmente conservada y bien situada en una montañuela desde donde domina la confluencia de ambos ríos.

Caminos.—Sin que haya gran abundancia de ellos, no es de las comarcas en que más escasean. Los principales son:

- 1.º Un trozo del ferrocarril de Barcelona á Madrid (línea del N. E.). Desde aquella ciudad marcha con el de Granollers y Girona, hasta pasar al de filadero de Moncada, luego sigue por

Sabadell y Tarrasa (Vallés), San Vicente de Castillet (río Llobregat), Manresa, Calaf (divisoria entre Llobregat y Segre) y Cervera (principio de los llanos del Urgel) hasta Lérida (Segre).

2.º Otro trozo de carretera entre las mismas capitales. Desde Barcelona se dirige por Molins del Rey (Llobregat), Martorell, el Bruch (desfiladeros en las faldas del Monserrat), Igualada, garganta de la de Panadella (divisoria entre Llobregat y Segre) y Cervera hasta Lérida (Segre).

3.º Otro trozo del ferrocarril de Barcelona á Madrid por Mora de Ebro (se le suele llamar directo de Madrid á Barcelona, pero es poco exacta tal denominación). Desde Barcelona marcha por Prats de Llobregat (Llobregat), gargantas de la costa de Garraf, Villanueva y Geltrú, San Vicente de Calders, Reus, y el Priorato á Mora de Ebro (Ebro).

4.º Un trozo de ferrocarril de Barcelona á Valencia. Pasa por Molins del Rey, Martorell (Llobregat), túnel de la Granada (montes del Ordal) Villafranca del Panadés, San Vicente de Calders (cruce con el anterior) Tarragona, coll de Balaguer (sierra de Balaguer) y Tortosa (Ebro).

5.º Un trozo de la carretera de Barcelona á Valencia, marcha por Molins del Rey (Llobregat), coll del Ordal (montes del Ordal), Villafranca del Panadés y desde aquí con el ferrocarril entre las mismas dos ciudades.

6.º Ferrocarril desde Tarragona por Reus, garganta de la Riva (entrada en la conca de Barberá), Montblanc, coll de la Vinaixa (salida de la conca) y llanos de Urgel á Lérida.

7.º Carretera también desde Tarragona por Valls, coll de Lillá (entrada en la conca de Barberá), Montblanc, coll de la Vinaixa (salida de conca) y llanos del Urgel á Lérida.

8.º Carretera desde Puigcerda por Seo de Urgel Orgañá, desfiladero de Tres puentes y Pons á Lérida. El trozo inmediato á Seo de Urgel está sin acabar, (mencionada en el capítulo 6.º).

Siguiendo con el supuesto de los capítulos anteriores, hallamos evidente que, para operar sobre Tarragona ó Lérida, lo primero que se necesita es forzar las puertas del campo ó pla de Barcelona. Son estas el Llobregat, el coll del Ordal, el desfiladero de Garraf y el paso del túnel de la Granada, en dirección á Tarragona; y el mismo río y los pasos del Bruch, en rumbo á Lérida. Cada uno de estos obstáculos, aisladamente, no es grande,

más la suma de ellos, comprendiendo también la garganta de Moncada, constituye para el agresor una línea larga y por consiguiente ocasionada á debilidad. Le son sin embargo precisos todos, porque de no tenerlos, en cuanto emprendiesen su marcha en un sentido, forzando una puerta, podría verse acometido por otra en su misma base de operaciones. He aquí por qué hemos dicho que Barcelona no es un centro desde el cual pueden moverse con desahogo y extender fácilmente su acción dominadora las fuerzas de un ejército ofensor.

Si éste, y continuando la discusión, se decide por ir sobre Tarragona, acometerá ante todo al Llobregat bajo, en Molins del Rey y Martorell; y el coll del Ordal; ú otro paso de los montes. Ninguno de estos accidentes, fuera de Garraf, es gran cosa como elemento defensivo; y pasados, ya no hay sierra ni río que sirva para el caso, llegándose sin dificultad á la plaza que suponemos objetivo del movimiento. Tarragona, con sus viejos muros, no es capaz de resistir largo sitio, mas ya, á su vecindad, están los montes de Prades, de los que se puede sacar buen partido. Desde ellos se está á la vista de la ciudad, se acechan las ocasiones, se amaga á Valls y Reus, y se amenaza un flanco y la retaguardia del agresor, si se aventura á adelantarse al Ebro. Se sabe desde hace siglos, que no se puede contar con la tranquila posesión de Tarragona sin ser dueño de los montes en cuestión. Al S. de esta plaza la sierra de Balaguer, corta y áspera, es un elemento importante, tiene muy cerca por un lado la de Llaberia y por otro el mar, se presta á buena defensa, convendría restablecer en ella el antiguo castillo del coll de Balaguer; y no se puede envolver más que desembarcando tras ella ó metiéndose por las asperezas del Priorato.

En dirección á Lérida, después del Llobregat aparecen los pasos del Bruch, muy famosos desde 1808, pero no fiemos de la fama, el Bruch no es gran cosa, ni es difícil de envolver; después aparece la divisoria entre Llobregat y Segre, que tampoco tiene por estos sitios condiciones de gran montaña, cierto que el desfiladero de la Panadella, cruzado por la carretera á Madrid, es largo y dominado, mas hay otros pasos, por consecuencia, aunque línea de resistencia, es de orden secundario. Tenemos por último el Segre, rápido y profundo, pero estrecho y de orillas fáciles. Es de gran interés porque abre las puertas de Aragón, porque

representa á Lérida y lo mejor de su provincia, y porque si se pierde no hay que pensar en la parte de Cataluña que queda tras él. Lérida, como plaza, es antigua, pequeña é incompleta; Mequinenza, también pequeña y antigua, resulta apartada de las vías probables de marcha, y Balaguer es pueblo abierto. Resultan insuficientes los medios de guardar el Segre, por consecuencia no podemos contar mucho con él. Línea tan importante bien merecía que se atendiese á ella, cuando menos completando las fortificaciones de Lérida, con lo que habría un medio eficaz para, por lo menos, impedir la aproximación del enemigo á Zaragoza.

Si suponemos, siempre á partir de Llobregat, operaciones simultáneas sobre Tarragona y Lérida, notaremos que siendo las vías divergentes, los ejércitos, cuando más avanzan, más se separan, al separarse se dificultan las combinaciones y resulta cierta debilidad, la cual se aumenta cuando, ya adelantada la marcha, quedan entre los dos cuerpos agresores los montes de Prades. En tal momento resalta la importancia de la conca de Barberá, de los colls de Lillá y de la Vinaixa, y de los demás sitios por donde cruzan los caminos que comunican aquellas dos plazas desde los que se puede acudir adonde más convenga. Para favorecer tales maniobras tenemos el puente de Mora, sobre el Ebro, por el que pueden pasar refuerzos, que en cuanto le crucen se hallarán en pleno Priorato, en sitios dominantes para la defensa, y con buenas salidas hacia ambos lados para la ofensa. Es pues notoria la importancia del puente de Mora y el Priorato.

Parte 2.^a—El trozo segundo ú occidental de la región subpirenáica, es una extensa comarca que abraza del Segre al Ega, y de las sierras de Guara, Jaca, peñas de Santo Domingo, Sos, Alaiz y el Perdón, al Ebro. Compónese, al N. de contrafuertes de estas sierras y valles entre ellos, y al S. de pequeños llanos accidentados por montes, también pequeños. Estudiándola de E. á O. la primera comarca que en ella encontramos es la del bajo Cinca. Los extremos de algunos ramales Pirenaicos, los contrafuertes de la sierra de Guara, y los valles entre unos y otros aparecen en primer término, por el N. constituyendo al principio un terreno montañoso que poco á poco se va trocando en ondulado, tras esto se presenta la sierrecilla de Alcubierre, pequeña y paralela á la de Guara, sin derivaciones y larga desde cerca del bajo Cinca al bajo Gállego, después una mesa escueta y paramosa que se llama,

hacia el E. los Monegros, y hacia el O. llanos de Violada, y por último una estrecha zona en pendiente al Ebro. El Cinca, pasado Ainsa, continúa por un valle que, estrecho al principio, se va poco á poco ensanchando; aparecen en él, entre otras poblaciones, Barbastro, que es la segunda de la provincia de Huesca, y Monzón. Continúa el río, por terreno cada vez menos accidentado, á Ballobar, pequeño pueblo donde cambia al S. E. por no poder romper la sierra de Alcubierre, que se le presenta enfrente, sigue á Fraga, ciudad pequeña que domina al río por la orilla izquierda, y poco después, torrentoso y crecido, afluye al Segre muy poco antes de que éste afluya al Ebro. Desde Mequinzenza se dominan las dos confluencias. Recibe el Cinca varios tributarios, de los que, como principal, citaremos el Alcanadre, que nace en la sierra de Guara, corre al S. por un valle, en Albalatillo cambia al S. E. y afluye en Rallobar. El Alcanadre á su vez recibe, entre otros, el Isuela. Originase éste en el extremo occidental de la sierra de Guara, corre también al S. por otro valle próximo ya al Gállego, pasa por Huesca y concluye en Albalatillo. Huesca no es plaza de guerra ni ciudad grande ó rica, pero puede adquirir grande importancia por su proximidad al valle del Gállego, por el que bajan la carretera y el ferrocarril de Canfranc. Este último, apartándose del Gállego, llega al propio Huesca y sigue á Tardienta en cuya estación arranca del N. E. (Madrid á Barcelona). Los Monegros y los llanos de Violada son comarcas tristes, paramosas, sin árboles, sin aguas y con pocos habitantes.

El Gállego no tiene más que un valle, estrecho siempre, accidentado al principio, abierto al fin. Su última parte está ceñida, de un lado por el final de la sierra de Alcubierre, y del otro por los montecillos del Castellar, pequeñas alturas que se levantan próximas y el N. O. de Zaragoza. El río, después de salir de entre las sierras de Guara y Jaca por el desfiladero de Anzánigo, que es muy largo, corre al S. por Murillo del Gállego, Zuera y otros pueblos, no recibe afluentes de importancia, y con pocas aguas, de ordinario, se junta al Ebro á poco de pasar éste por Zaragoza.

A O. del Gállego está el Arba, río pequeño formado por arroyos procedentes de las sierras de las peñas de Santo Domingo y de Sos. Recorre la comarca llamada cinco villas de Aragón, que es algo accidentada y confluye con el Ebro en Tauste. La población más importante de su cuenca es Egea de los caballeros, que

próxima al Gállego, puede representar por este lado un papel militar análogo al que hace Huesca por el opuesto.

Separando el Arba del Aragón, tenemos las Bárdenas. Son éstas una zona de terreno abierto en barrancos, levantado en sierrecillas, vigoroso en vegetación y habitado solo por pastores y rebaños; en suma, un país de dehesas cuyo conjunto forma una masa algo montañosa.

El Aragón, después de salir por Sangüesa de entre las sierras de Urries y Sos por un lado, y de Izaga y Alaiz por otro, sigue al S. O. por un valle rico y poblado. Próxima á su orilla izquierda se presenta la masa de las Bárdenas, al paso que por la derecha va apareciendo la ribera de Navarra. Pasa por Cáseda, Carcastillo, Caparroso y otros pueblos, y con aguas considerables y ciento treinta y ocho kilómetros de curso se junta al Ebro en Milagro. Le llega en Caparroso el pequeño Cidacos, que desde la sierra de Alaiz baja por Tafalla y Olite. Finalmente, el Arga, después de salir por entre las sierras del Perdón y de Andía, por el boquete de Echauri, sigue como ya sabemos, al S. por Belascoain, Puente la Reina, Mendigorriá, Larraga y otros pueblos, afluyendo al Aragón en Funes. Recordemos también que al O. del Arga medio se alzan los montes de Guirguillano, y más al O. los de Goñi y el Esquinza, que forman la divisoria con el Ega.

Caminos.— Aunque no abundan los ferrocarriles ni las carreteras, el país es fácilmente transitable por ser en parte llano y en otra poco accidentado, excepeión hecha de los trozos septentrionales del Cinca y el Gállego. Los principales son:

1.º Un trozo del ferrocarril del N. E. (Barcelona á Madrid) desde Lérida sigue por Monzón (Cinca), Tardienta (estación muy próxima á Huesca, á cuya ciudad destaca un ramal), Zuera (Gállego) y Zaragoza (Ebro).

2.º Otro trozo de la carretera general de Aragón y Cataluña. Desde Lérida continúa por Fraga (Cinca), los Monegros, puente del río Gállego junto á Zaragoza y Zaragoza (Ebro).

3.º La carretera de Lérida por Monzón (Cinca) y Barbastro á Huesca.

4.º Un trozo de la carretera que atraviesa el Pirineo por el puerto de Canfranc. Después de cruzar el de Fundaciones ó de Oroel (sierra de Jaca) baja á Murillo del Gállego, cruza este río de derecha á izquierda, sigue á Huesca, torna al Gállego, le cruza

en Zuera de izquierda á derecha, y llega á Zaragoza (Ebro). De Murillo á Zuera está en construcción un trozo nuevo que sigue la margen derecha del mismo Gállego.

5.º Un trozo del ferrocarril á Francia por el puerto de Canfranc. Desde Jaca pasa por el puerto de Cartirana ó la Valancha al valle de Tena, alcanzándole en su extremo S. y pueblo de Sabiñánego, empieza, Gállego abajo, á recorrer el desfiladero de Anzánigo, llega á Murillo; deja el río, tuerce á Huesca, y en Tardienta se une con el número 1.º (Madrid á Barcelona).

6.º La carretera llamada de las cinco villas de Aragón. Podemos mirarla como continuación de la que cruza los Pirineos por Roncesvalles, prolongándose luego por Aoiz y Sangüesa. Marcha desde aquí por Sos (sierra de Sos), Egea de los Caballeros (Arba), Tauste y Gallur (Ebro). Desde este punto é incorporada á otras vías se dirige á Zaragoza por la orilla derecha del Ebro.

7.º Un trozo del ferrocarril de Pamplona á Zaragoza. Desde el paso del Carrascal en la sierra de Alaiz (Pirineos occidentales), adelanta por Tafalla, Olite, Caparroso (Aragón) y Castejón (Ebro). Desde aquí y por la orilla derecha del mismo Ebro corre á Zaragoza.

8.º Otro trozo de la carretera llamada de Madrid á Francia por Soria, Pamplona, puerto de Velate y puerto de Otsondo. Desde el paso del Carrascal baja por Tafalla, poco después se bifurca, un ramal sigue por Caparroso (Aragón) y Tudela (Ebro) á Zaragoza; y otro por Peralta (Arga) y Rincón de Soto (Ebro) á Soria y Madrid.

Recorrerán el país reseñado los ejércitos que, después de cruzar los Pirineos y vencer en ellos, se dirijan al Ebro medio. Escaso ya de montañas, y sin más ríos de alguna importancia que el Cinca y el Aragón, resulta débil en sentido geográfico militar. Notemos en medio de todo, que el Cinca ofrece el mismo interés que el bajo Segre, puesto que hay que cruzarle, viniendo de Cataluña, para llegar á Zaragoza. Aunque no muy ancho, es hondo y torrentoso. Fraga y Monzón, son los principales puntos del paso, y un ejército combatiendo y defendiéndose bien, puede, al menos, entorpecer la marcha del enemigo. En el Gállego encontramos las importantes vías de Canfranc á Zaragoza. No hay en ellas ningún obstáculo natural capaz de detener al que haya vencido en el Pirineo y las sierras de Jaca y Guara, salve

el desfiladero de Anzánigo. Este, si estuviera en vía obligada, sería un gran elemento por su longitud y estrechuras, pero el agresor evitará seguramente tan peligroso callejón, procurando encaminarse por uno de sus costados ó por los dos. Aquí resalta la importancia de Huesca y Egea de los Caballeros, aquella al E. y esta al O. del mismo Gállego y del desfiladero, poblaciones que el enemigo procurará englobar en su marcha. Ambas son abiertas, pero á pesar de ello convendrá sacar de ellas el partido que se pudiera, sino para rechazar, al menos para detener y dar tiempo á la reunión de medios en Zaragoza. Si conviene evacuar dichas dos poblaciones, los defensores de Huesca pueden acogerse al Cinca, y los de Egea al Aragón, quedando unos y otros sobre los costados del adversario, aunque de lejos; pero teniendo en cuenta que, perdidas Huesca y Egea, está perdido también el desfiladero en cuestión y la vía férrea que le recorre; por la cual podrá el enemigo mover sus tropas, originándose grave peligro á la causa nacional. Convendría tener previsto este riesgo y hacer algo para evitarle.

El Aragón ofrece un interés análogo al del Cinca, también hay que cruzarle para, desde Pamplona, llegar al Ebro en Tudela ó Zaragoza. No es tampoco muy ancho, ni tan hondo y torrencioso como aquél, pero su orilla izquierda, que es la de la defensa, tiene casi pegadas á la corriente las dominantes Bárdenas, desde las que se atalaya bien la margen opuesta. Tiene el Aragón varios puentes, los principales son los de Sangüesa y Caparros, por las vías que los cruzan; y en él como en el Cinca se debe tratar cuando menos, de entorpecer la marcha del agresor. Tal vez haya que resistir simultáneamente en el Aragón y en el Cinca á una acometida doble, procedente por un lado del Pirineo oriental y por otro del occidental; para este caso la defensa tiene la gran ventaja de moverse por líneas interiores. Si, llegado este momento, hubiese una plaza sobre cada río; y un ferrocarril comunicándolas, ganaríamos mucho y habría gran probabilidad de adquirir ventajas.

El Arga está cruzado por la importante carretera á Madrid, por Soria. No es gran río, y por ello se presta poco á ser línea defensiva, mas tiene por O., muy cerca y con notable dominación, el centro montañoso de la cuenca del alto Ega. Será aventurado cruzar el Arga bajo y adelantar al Ebro dejando sin

vencer la resistencia que se haga en tales montañas (equivaldría á dejar al enemigo al flanco y retaguardia), por lo que se puede decir que el Ega defiende al Arga.

CAPÍTULO XI

Ebro.—Su división.—Ebro alto.—Ebro medio.—Bajo Ebro.—
Afluentes.—Puentes y caminos que cruzan el río.—Caminos
paralelos.—Consideraciones

El Ebro es el río mayor de la vertiente oriental y uno de los mayores de la península, aparece al S. del país hasta ahora descrito, y semiparalelo á los Pirineos. De aquí su gran importancia, puesto que si no se quiere ó no se puede defender dichos montes, la defensa del Ebro será la que podrá impedir la llegada del agresor al corazón de España.

La dirección general de la corriente es al S. E., pero con tortuosidades muy marcadas, en especial al principio y al fin. El curso total alcanza unos ochocientos treinta y tres kilómetros, y el caudal de agua con que llega al Mediterráneo es muy crecido, comparativamente con el que tienen los más de los ríos de nuestra península. Con arreglo al uso corriente dividiremos el Ebro en alto, medio y bajo; comprendiendo el primero, que es la parte mayor, desde las fuentes á la confluencia del Aragón, donde recibiendo dicho tributario, aumenta considerablemente de aguas, se despeja el terreno de las márgenes, que hasta tal sitio han tenido sobre sí ó muy próximas las montañas, y cambia el punto de vista militar. El Ebro medio abrazará desde la junta del Aragón á la del Guadalupe, porque desde que le llega este último, vuelven las orillas á ser montañosas y tornan á cambiar el concepto militar. Y, finalmente, el bajo Ebro abrazará desde la unión del Guadalupe á la desembocadura.

Ebro alto.—Nace en las faldas meridionales de la peña Labra, junto al lugarejo de Fontibre, corre al E. poco trecho, por un valle muy angosto y desigual, hasta Reinosa (iz.), tras de lo

cual tuerce al S., pasa por el pueblecillo de las Rosas (iz.) y entra en una barranca formada, en la margen derecha, por el páramo de Canduela, alto y de agria subida, y en la izquierda por el monte Higeda. Poco después vuelve á torcer hacia el E., ábrese entonces un poco el terreno de las márgenes, y queda formado el pequeño y fértil valle de Redible. Crúzale el río pasando, entre otros pueblecitos, por Quintanilla Escalada (iz.). Por la izquierda sigue el monte Higeda ciñendo el valle, por la derecha aparece el extenso, alto y casi inhabitado páramo de la Lora, con rápidas pendientes al río. A poco la cumbre del mismo páramo crece en altura, se hace peñascosa, y llamándose sierra del puerto de Tudanca avanza al N. oprimiendo al Ebro y obligándole á hacer una inflexión en el mismo sentido. Al suceder esto en la orilla derecha, en la izquierda se alza el principio de la sierra de Tesla ó montes de Villarcayo, no quedando entre ambas cumbres más que una estrecha y honda garganta llamada de Valdenoceda ó los Hocinos, por la que el río cruza. Tras ella, y tomando ya hacia el S. E., entra el Ebro en su segundo vallecito fértil y ameno, llamado de Valdivielso. Le cierran por la izquierda la sierra de Tesla, y por la derecha el páramo de Villalta, continuación del de Lora, y tan elevado y árido como él. Este páramo se va rebajando á medida que se avanza agua abajo, concluyendo del todo poco antes de acabar el valle. Una segunda garganta, la de la Horadada, cruza el Ebro por salir del valle de Valdivielso. Fórmala la sierra de Tesla, que se acerca hasta tocar la corriente, ésta la rompe, mas tras la rotura vuelve á alzarse en la orilla derecha con el nombre de sierra de la Unión ó montes Obarenés. La Horadada es como los Hocinos, angosta y agreste, apareciendo las montañas de ambas márgenes formando altos precipicios. Cerca de ella y del río se hallan Traspaderne, en la orilla izquierda, y Oña en la derecha. Entra el Ebro seguidamente en un tercer valle, el de la Tovalina, cerrado en la derecha por los Obarenés, y en la izquierda por otras sierras que llevan nombres varios y son derivaciones de la Cantábrica en el trozo de ella desde sierra Salvada al puerto de Bercedo. Su población principal es Frías (d.), con un castillejo antiguo que domina el paso del río. Sale éste del valle de la Tovalina por una tercera garganta, llamada de Besantes ó Sobrón, formada de un lado por un espón de los montes Obarenés, llamado monte de Besantes, y del

otro por la sierra de Arcena, extremo del contrafuerte Cantábrico que en otro sitio hemos notado como divisorio entre los riachuelos Omecillo y Losa. Es la garganta de Besantes un estrecho callejón abierto entre escarpadas pendientes de pelada peña, y tras él aparece un cuarto valle, ya más ancho que los anteriores, el de Miranda. Por la derecha y próximos siguen cerrándole los montes Obarenes, por la izquierda, y no tan vecinos, los de Vitorres ó Sopena y los de Vitoria. El Ebro, en este valle, pasa por Puentelarrá (iz.) y Miranda (d.), poblaciones importantes, en particular la segunda, que tiene vecindario y recurso de alguna cuantía, y un castillejo antiguo y mediano. Cruzan por ella los caminos principales que desde el extremo occidental de la frontera y desde las provincias Vasca marchan al interior de España, resultando por todo ser un importantísimo punto de la línea del Ebro. Sale éste de su cuarto valle por una cuarta garganta que se llama las conchas de Haro. Son una brecha que el río abre en los Obarenes, los que, tras ella y ya en la orilla izquierda, se llaman sierra de Toloño, yendo á la cuenca del Ega á concluir, como ya sabemos en el monte Jurra. Tras de las conchas empieza nuestro río á correr por un quinto valle, el de la Rioja.

Antes de seguir fijémonos en lo siguiente. La tan citada línea de los montes Obarenes viene limitando por la derecha los valles del río desde la Horadada á las conchas de Haro, formando á modo de un arco de largo radio cuya cuerda es el Ebro, desde una á otra de dichas angosturas. La mayor distancia de los montes al río no pasa de unos quince kilómetros. Los Obarenes, sin alcanzar gran altura, son de agrias pendientes y de cumbres peñascosas, y por uno y otro difíciles de cruzar. Se prolongan, en la orilla izquierda, desde la Horadada por la sierra de Tesla, y desde las conchas por las de Toloño y Cantabria. Suponiendo una marcha de Miranda hacia el interior, será preciso atravesar los montes en cuestión, á los que hasta ahora no les hemos encontrado más pasos que los de las repetidas gargantas. Los demás que tienen son: 1.º El portillo del Busto, en un sendero difícil que viene de Frías hacia el S. 2.º La brecha de Pancorbo, raja ó grieta honda, estrecha y tan dominada por los peñascos vecinos, que si caen, como ya ha sucedido, la obstruyen del todo; cruzan por ella el ferrocarril del N. y la carretera general de Francia. 3.º La hoz de Foncea, paso angosto, profundo y tortuoso, poco al E. de

Pancorbo, en una carretera procedente de Miranda. 4.º La hoz de Morcuera, semejante á la anterior, ya próxima á las conchas de Haro y cruzada por otra carretera también procedente de Miranda. Siendo preciso cruzar los Obarenes para penetrar en el interior de Castilla, síguese que, guardando sus pasos, constituyen una línea defensiva, aserción nada nueva, pues hace siglos que está reconocido.

La Rioja es un valle largo, ancho, fértil y muy poblado.

Divídese en alavesa y castellana, aquélla en la orilla izquierda y ésta en la derecha. Por este lado la ciñe un trozo de la cordillera Ibérica, y por el opuesto las sierras de Toloño, Cantabria y sus continuaciones. De dicho trozo de la cordillera Ibérica salen contrafuertes que accidentan mucho el país, avanzan al Ebro y acaban antes de llegar á él. Nuestro río continúa por Haro (d.), villa grande, rica y bien situada para guardar las conchas de su nombre; por San Vicente de la Sonsierra (iz.), por entre Cenicero (d.) y el Ciego (iz.), por entre Fuenmayor (d.) y Puebla de la Barca (iz.) y por Logroño (d.). Esta es una ciudad pequeña pero rica, y la cruzan varios caminos importantes. Probablemente por ella se dirigirá el beligerante que no pueda forzar los Obarenes. Sigue el Ebro á otros muchos pueblos, pasando por entre Lodosa (iz.) y Alcanadre (d.), por Calahorra (d.), Rincón de Soto (d.) y finalmente por entre Milagro (iz.) y Alfaró (d.) llegándole aquí el Aragón, con lo que acaba la parte alta de su curso. Tiene ésta de largo sobre unos trescientos sesenta kilómetros, la anchura de la corriente escasamente llega, donde más, á ciento cincuenta metros. Los puentes abundan, los valles también, ninguna de las orillas domina marcadamente, en concepto táctico, á la otra; la cima de los Páramos y la cresta de los Obarenes son los sitios desde donde mejor se atalayan los valles, no hay ninguna gran curva aprovechable estratégicamente, pero sí muchos recodos utilizables en concepto táctico.

Ebro medio.—Sigue en su ordinaria dirección al S. E., pasa por Castejón (d.), pueblo pequeño, pero importante por el empalme de ferrocarriles que luego notaremos, y por Tudela de Navarra (d.), población intermedia entre Logroño y Zaragoza, y con buenos caminos á estas dos ciudades y á Pamplona. Enfrente de Tudela aparecen las ya conocidas Bárdenas. Poco después entra nuestro río en la comarca llamada páramo central de

Aragón, menos fértil que la Rioja y compuesta de mesetas, vallecitos y montañuelas. Pasa por entre Tauste (iz.) y Gallur (d.); por Alagón (d.); aparecen próximos á la orilla izquierda los montecillos del Castellar, y llega á Zaragoza. Esta gran ciudad, rica, poblada, famosa en nuestros anales militares, cabeza de Aragón, punto de confluencia de muchos caminos, de partida para toda la línea Pirenaica, de retirada para los que en ella no puedan sostenerse, base de operaciones sobre el Segre y Cinca del un lado y el Aragón de otro, llave por todos reconocida del Ebro medio, y escudo de España, no tiene más defensa que las tapias de sus casas y los pechos de sus valerosos habitantes. Tras ella sigue el río por el mismo páramo central de Aragón, pasando por varios pueblos de los que sólo citaremos á Pina de Ebro (iz.), la Zaida (d.), Escatrón (d.) y Caspe (d.), punto este último de considerable vecindario y riqueza, donde concluye el páramo central y afluye el Guadalope, terminando por tanto el Ebro medio. Tiene éste de largo sobre doscientos noventa kilómetros; su anchura máxima es doscientos cincuenta á trescientos metros, pero las más veces tiene menos, la orilla izquierda es algo más alta que la derecha, hay pocos puentes, escasean los vados, no hay curva alguna importante en el orden estratégico, pero sí muchos recodos aprovechables tácticamente.

Bajo Ebro.—Principia poco después de Caspe á meterse en un largo desfiladero formado en la orilla izquierda por los montes de Prades y sus extensas ramificaciones, y en la derecha por los puertos de Beceite y las suyas; cambia al mismo tiempo de dirección y corre al N. E. principiando á describir la mayor curva que hace en todo su curso. Antes de que la garganta se acentúe mucho, aparece en la orilla izquierda y en una alturilla la pequeña plaza de Mequinenza. Tras ella los montes se acercan, las pendientes se escarpan, las cumbres suben, los peñascos se acantilán, todo se pone abrupto y salvaje, y en medio de ello aparece la hendidura ó raja, más que cauce, por cuyo fondo negras, estrechadas, profundas y atropellándose unas á otras corren las aguas. De sitio en sitio las montañas se apartan un poco dejando lugar á pequeños y pintorescos vallecitos, como los de Fayón y Mora de Ebro. La garganta, en conjunto, bien podrá tener sus cien kilómetros de largo, su sitio más estrecho se llama el pas del Ase y el río en ella cambia dos veces de dirección, una S. E. y otra al

S. Al fin el terreno principia á abrirse por la orilla derecha, los montés se alejan, el valle reaparece y en el Cherta (d.) pueblo rico. En la margen izquierda las alturas persisten, aunque disminuidas, hasta llegar á Tortosa, que se puede decir que asienta en las faldas de la última cumbre. Esta ciudad, rica y poblada, es una plaza de guerra antigua y en pésimo estado, á pesar de que su importancia es marcadísima, porque á caballo sobre el Ebro y situada en el corto espacio que queda entre las montañas y el mar, abre ó cierra las comunicaciones entre Valencia y Cataluña. Sigue el río, ya por terreno llano, á Amposta (d.) empezando en seguida los terrenos bajos y pantanosos de su delta. Las aguas en él se filtran por entre las arenas, la profundidad disminuye mucho, y por fin dividida la corriente en dos pequeños brazos innavegables casi por falta de fondo, termina en el Mediterráneo. Las dos bocas se llaman gola del N. y gola del S., entre ellas queda la isla Buda, que no es más que un banco de arena fuera de la superficie del agua; y las tierras del delta, extendiéndose á derecha é izquierda de las golas, avanzan por ambos lados puntas á modo de corchetes, entre los que y la costa, quedan pequeños senos constituyendó puertos. El de la izquierda ó del Fangal es sucio y de poco interés, pero el de la derecha ó de los Alfaques es ancho y seguro, sirviendo para San Carlos de la Rápita, pequeña ciudad de la costa. La longitud total del bajo Ebro es de unos ciento ochenta y tres kilómetros, su anchura, en los desfiladeros no llega en ocasiones á cien metros, pero de Amposta abajo tiene trescientos ó más. Puentes hay cuatro, vados ninguno, la profundidad es grande, la corriente rápida, y la orilla dominante mientras hay montes, es la derecha, menos en Tortosa y sus inmediaciones: desde la entrada á la salida de las gargantas describe el río una gran curva cóncava al S. O., que ofrecería interés si fuese el terreno fácil de transitar, pero todo es de montañas, resultando poco presumible que los ejércitos vengan á combinar maniobras por tan ásperos sitios. Hay en la zona montañosa recodos aprovechables tácticamente, pero faltan en la costanera.

Las aguas del Ebro alimentan tres canales: uno de Amposta á San Carlos de la Rápita, para facilitar la entrada de barcos en el río; otro, llamado Imperial, desde Tudela y por la orilla derecha hasta poco más abajo de Zaragoza, se construyó para navegación; y otro denominado de Tausté, que también desde poco agua abajo

de Tudela, sigue por la orilla izquierda y acaba entre Gallur y Alagón, los dos últimos corren próximos y paralelos al río.

Afluentes.— Puesto que se les describe al tratar de los terrenos que recorren, nos limitaremos á dar de ellos el siguiente cuadro:

AFLUENTES DE LA IZQUIERDA

NOMBRES	PUNTOS DE LA AFLUENCIA	CAUDAL ORDINARIO DE AGUAS
Nela.. . . .	Traspaderne (junto á la Horadada)..	Corto.
Losa.. . . .	Valle de la Tovalina (cerca de Frías)..	Corto.
Omecillo.. .	Puentelarrá..	Corto.
Bayas.. . . .	Miranda..	Corto.
Zadorra.. .	Poco agua abajo de Miranda.	De alguna importancia.
Ega..	Cerca de Azagra y casi en frente de Calahorra..	De alguna importancia.
Aragón.. . .	Milagro (frente de Alfaro).. .	Considerable.
Gállego.. . .	Poco agua abajo de Zaragoza.	Corto.
Segre.. . . .	Mequinenza..	Crecido.

AFLUENTES DE LA DERECHA

NOMBRES	PUNTO DE LA AFLUENCIA	CAUDAL ORDINARIO DE AGUAS
Rudrón..	Valle de Redible..	Corto.
Oca..	La Horadada..	Corto.
Oroneillo..	Junto á Miranda..	Corto.
Tirón..	Haro..	Corto.
Nagerilla..	Entre Haro y Cenicero.	Corto.
Iregua..	Logroño..	Corto.
Cidacos..	Calahorra..	Corto.
Alhama..	Alfaro..	Corto.
Queiles..	Tudela..	Corto.
Jalón..	Alagón..	Considerable.
Huerba..	Zaragoza..	Corto.
Aguas..	La Zaida..	Corto.
Martín..	Escatrón..	Corto.
Guadalope..	Caspe..	Considerable.
Nonaspe ó Matarraña..	Fayón..	Corto.

Puentes principales y caminos que les cruzan.—Para esta enumeración adoptaremos como base la división ya hecha en Ebro alto, medio y bajo, nombrando los puentes no con relación á su proximidad al nacimiento del río, sino con arreglo á la importancia de las vías que por ellos cruzan, sistema con el que aparece en primer término el concepto militar, que es lo que nos interesa. Los del Ebro alto los podemos dividir en dos grupos. 1.º Aquellos cuyo paso facilita una marcha por Burgos á Madrid, ya las vías sean directas, ya laterales. 2.º Los que permiten igual movimiento por Soria.

PUENTES DEL PRIMER GRUPO.

1.º, 2.º y 3.º en Miranda de Ebro. Uno para el ferrocarril de Bilbao á Tudela de Navarra, otro para el del N., y otro para la carretera general de Francia. Estas dos últimas vías, las principales en nuestro orden de ideas, pasan juntas poco después por la brecha de Pancorbo.

4.º En Puentelarrá para la carretera de Bilbao á Burgos por la peña de Orduña. Inmediato hay otro puente inutilizado.

Ebro arriba hallamos:

5.º En Frías (valle de la Tovalina). Su paso sirve para la comunicación de los pueblos ribereños.

6.º En la garganta de la Horadada. Le cruza una carretera comprensiva de dos, la de Bilbao por el puerto de Bercedo, y la de Santoña por el de los Tornos, ambas á Burgos.

7.º En el estrecho de Valdenoceda á los Hocinos. Para la carretera de Santander á Burgos por el puerto del Escudo.

8.º En Quintanilla-Escaladá (valle del Redible). Para otra carretera de la misma, á la misma ciudad por el mismo puerto.

9.º El de las Rozas para el ferrocarril de Bilbao á la Robla.

10 y 11. En Reinosa. Para la carretera y vía férrea de Santander á Valladolid.

Ebro abajo, desde Miranda, encontramos:

12. En Haro. Para varios caminos que conducen á dicha villa, siendo los principales: una carretera desde las inmediaciones de Vitoria, y otra desde Miranda por la orilla izquierda del río. Se suele llamar puente de Briñas.

13. Entre San Vicente de la Sonsierra y Briones.

14. Entre el Ciego y Cenicero.

15. Entre Puebla de la Barca y Fuenmayor.

Por estos tres puntos comunican los pueblos de la Rioja alavesa con los de la castellana, y pueden ser importantes por su proximidad á Haro, Ebro arriba, y á Logroño, Ebro abajo.

16 y 17. En Logroño para las carreteras de Vitoria, Estella y otras al mismo Logroño, de donde parten otras á Burgos y Soria.

Hay algunos más puentes en los valles de Valdivielso y Redible, de cuya enumeración se prescinde por evitar prodigalidad y porque el río allí es pequeño.

PUENTES DEL SEGUNDO GRUPO.

1.º Entre Lodosa y Alcanadre. Aunque no cruzan por el camino importante está muy de cerca de Rincón de Soto, punto por donde ha de atravesar el Ebro la carretera de Madrid á Francia por Soria y Pamplona y donde hasta ahora no hay más que una barca.

Ebro arriba hay:

2.º y 3.º Los dos de Logroño, antes citados. Se vuelven á nombrar por la carretera de Logroño á Soria.

Ebro abajo:

4.º El de Castejón. Ya pertenece al Ebro medio, da paso al ferrocarril de Pamplona á Zaragoza, se cita aquí por estar próximo á Rincón de Soto.

5.º En Tudela. También es del Ebro medio, le cruza la carretera de Pamplona á Zaragoza, se menciona porque también desde Tudela arranca otra carretera que se une á poco á la de Rincón de Soto y sigue con ella á Soria.

Los puentes del Ebro medio permiten la marcha por Zaragoza sobre Madrid.

Hallamos:

1.º, 2.º y 3.º En Zaragoza. Uno para el ferrocarril del N. E., que trae englobados todos los de Cataluña y Huesca, y consiguientemente todos los de los Pirineos orientales y centrales, y los otros dos para todas las carreteras procedentes de los mismos sitios.

Ebro arriba:

4.º En Gallur. Para la carretera de las cinco villas á Zaragoza.

5.º En Tudela. Es el antes citado. Pasa por él la carretera de Pamplona á Zaragoza.

6.º En Castejón. También se citó antes. Le cruza el ferrocarril de Pamplona á Zaragoza.

Ebro abajo:

No hay ningún puente.

Los del bajo Ebro aseguran la marcha de Tarragona sobre Valencia.

No hay mas que:

1.º, 2.º y 3.º En Tortosa. Uno para el ferrocarril entre las mismas dos ciudades, otro para la carretera de igual condición, y otro para servicio de la ciudad.

4.º El próximo á Mora de Ebro, para el ferrocarril de Zaragoza por Caspe y Mora á Barcelona. (Línea llamada directa de Madrid Barcelona.)

Caminos á lo largo del Ebro.—Hay más y mejores en la orilla derecha que en la izquierda. Tenemos por principales.

En la orilla derecha:

1.º Un ferrocarril desde Miranda por Haro, Logroño, Calahorra, Castejón, Tudela, Zaragoza, Pina de Ebro, la Zaida, Puebla de Híjar (cerca de Escatrón), Caspe, Fayon y Mora, donde cruza el río por el puente arriba mencionado. Desde Puebla de Híjar arranca un ramal á Alcañiz, el cual, si se continúa, atravesará todo el Maestrazgo terminando en San Carlos de la Rápita.

2.º Una carretera desde Haro por los mismos pueblos á Zaragoza, desde donde se prolonga por otras á Caspe.

3.º Otra desde la Horadada, no junto al río, sino á lo largo de la falda S. de los montes Obarenes, hasta Haro. Es de gran importancia, toca con las vías á Burgos, inclusa la férrea, y por ella se acude pronto á cualquiera de los pasos que tienen dichos montes.

4.º Carretera de Cherta á Tortosa.

En la orilla izquierda:

1.º Una carretera compuesta de trozos de varias desde Traspaderne por el valle de la Tovalina, estrecho de Sobrón y Miranda á Logroño. En Sobrón se separa la que, por Salinas de Añana y el paso de Subijana, va á Vitoria, la cual, para los fines militares, puede mirarse como continuada por la de Vitoria por el puerto de Treviño, Peñacerrada, el puerto de Herrera y la Guardia á Logroño.

2.º Carretera desde Milagro (desembocadura del Aragón) á Tudela.

3.º El trozo de la carretera general de Aragón y Cataluña desde

Zaragoza á Fraga (Cinca). En otros muchos sitios y ambas orillas hay caminos de carros, ó de herraduras más ó menos transitables según las condiciones del terreno.

Dijimos al principiar este capítulo, que si no queremos ó no podemos defender los Pirineos, la guarda del Ebro es la que podrá impedir que el enemigo penetre en el corazón de España, aserto que resulta confirmado con la descripción del río. Es por lo tanto toda su línea de gran interés; y los puntos capitales, aquellos en donde le cruzan grupos de caminos procedentes de la frontera y ciudades á ella vecinas, ó sea lo que se llama con propiedad líneas de invasión. Estos puntos son Miranda y su valle, Rincón de Soto y sus inmediaciones, Zaragoza y Tortosa. Discutámosle en Miranda. Es pequeño, vadeable, sin ninguna plaza de guerra, puesto que el castillejo de dicha villa no es más que una bicoca, y con cuatro puentes, los tres del mismo Miranda y el de Puentelarrá. Resulta por lo tanto de pobres condiciones para resistir á un enemigo que llegue á él soberbio y pujante. Mas lo que en el Ebro falta vamos á ver si lo hallamos poco más atrás, en los montes Obarenes. Cínen un trozo del río, aunque no muy altos, son ásperos y de pendientes agrias; la carretera que recorre su falda S. facilita el acudir al punto amenazado, y tras ellos, cerca y con abundantes y buenos caminos está Burgos como base de operaciones. Mas esta línea, que hasta hace poco resultaba con fuerza geográfica bastante por no tener más caminos buenos que los de la Horadada, Pancorbó y conchas de Haro, aparece hoy debilitada por las nuevas carreteras que cruzan las hoces de Foncea y Morcuera. Los tres puntos de paso son hoy cinco. No parece sino que hay prurito en concluir con todos los elementos geográficos defensivos que existen en el país. Algo atenúa esto el observar que el valle de la Tovalina, montañoso, áspero y separado del de Miranda por la estrechura de Besantes á Sobrón, puede ocuparse, y desde él, y por la misma estrechura, amenazar el flanco derecho del enemigo que llegue á Miranda. Puede ser operación de resultados si se hace con tropas y medios suficientes, subsanando con ello la debilidad en que pueden caer los Obarenes. Para hacerla tenemos un buen elemento en la carretera Traspaderne, Tovalina, Sobrón, con los dos ramales en que desde aquí se divide, uno á Vitoria por Salinas de Añana y otro á Miranda. De todos modos, y sea cualquiera el sistema de

guerra que se adopte, la importancia de la línea de los Obarenes resalta notablemente si se considera que su pérdida pudiera implicar la de Burgos, ciudad cuya posesión daría al enemigo un centro ofensivo de primer orden; porque desde ella su dominio se extendería con suma facilidad hacia Aranda de Duero, Valladolid, Palencia y León. Si la defensa en las montañas de que tratamos cuenta con las fuerzas suficientes y detiene la marcha del agresor, éste tratará de envolver la posición Ebro arriba ó Ebro abajo, ó sea subiendo á los valles de la Tovalina y Valdivielso ó bajando á la Rioja. Lo primero le ofrece los inconvenientes de tener que meterse en país montañoso, escaso de buenos caminos, algo lejano de Miranda, y ser un movimiento como excéntrico ó divergente con relación al general del ejército, que más bien tenderá á combinar los suyos con los hechos hacia el Ebro medio por tropas procedentes de Pamplona y de los valles del bajo Arga y bajo Aragón. Todo esto constituiría una exposición para el destacamento, que además podría verse amenazado por retaguardia desde los puertos de los Tornos y el Escudo. Lo segundo es más fácil y la dirección más probable la de Logroño, por la importancia de esta ciudad, porque suponemos cortados todos los puentes entre ella y Haro, y porque tal maniobra podría relacionarse, y ser apoyada, por otras verificadas en los bajos Arga y Aragón por fuerzas distintas. El principal elemento que Logroño tiene para su defensa es el ferrocarril de la derecha del río, que facilitará la acumulación de tropas; pero carece de muros, grave falta que sería muy bueno subsanar, no solo en interés de la defensa directa, sino porque desde Logroño, guardada y fortalecida, se está amenazando la espalda del que pretenda envolver las conchas de Haro.

El paso del Ebro por Rincón de Soto y puertos inmediatos se verificaría en el supuesto de una marcha por Soria sobre Madrid. El río es algo mayor, pero esta pequeña ventaja queda más que compensada; porque tras él no hay otros Obarenes ni otro Pancorbo. Tampoco hay ni la sombra de una fortificación. El enemigo llegaría altivo y engreído después de tomar ó dejar bien observada á Pamplona, nosotros acumularíamos tropas por nuestro ferrocarril y carretera, habría combates, pero en último término resultaría forzado el paso como en tales operaciones sucede casi siempre. Mas tras esto empiezan para el agresor

dificultades geográficas de mucha monta. A poco del río empiezan valles estrechos, tortuosos y dominados, después está la cordillera Ibérica, tras ella el país accidentado, pobre, frío, despoblado y escaso de caminos de la provincia de Soria, y por último la cordillera Carpetana; de suerte que el terreno malo forma una ancha zona desde poco después del río, hasta poco antes de Madrid. No es de presumir que ningún ejército adopte tal línea de marcha con preferencia á las por Burgos y Zaragoza, que recorren un país mucho más fácil, y dejando dichas dos ciudades, desde las que se le puede incomodar mucho, una á la derecha y otra á la izquierda. Sin embargo quede previsto el caso, porque tantas cosas inverosímiles ocurren en la guerra, tales atrevimientos se llevan á cabo, que bueno es mostrar todas las contingencias, y la de que tratamos aumentará en probabilidades si se construye, como está proyectado, un ferrocarril de Soria á Castejón donde empalmará con el de Pamplona á Zaragoza.

El Ebro medio y Zaragoza resultan tan pobres en medios defensivos como el Ebro alto, y acaso más, puesto que las montañas desaparecen del todo, sustituyéndolas fáciles y anchas riberas. Contamos, sí, en la orilla derecha con los caminos paralelos al río, de que carece la izquierda, y con que el río ha aumentado en profundidad y anchura, aunque no tanto que los vados concluyan del todo. Nada hay preparado para la resistencia, contamos con el Ebro sin darnos cuenta de que cómo ni por qué, vivimos de ilusiones y recuerdos, y nada más engañoso; porque en las guerras actuales el valor positivo de cada elemento se pesa tan bien, que puede decirse que se hace todo, tanto con el fusil y el cañón como con la regla y con el compás. Si se quiere una prueba de la debilidad del Ebro recuérdese su paso por las fuerzas carlistas de Dorregaray, cuando evacuaron el Maestrazgo tras de la pérdida de Cantavieja. Llegaron cansados y escasos de medios á Caspe, y pasaron tan llana y fácilmente, que la noticia del cruce del río coincidió con la de la llegada á sus orillas. Midamos por esta muestra su valor como obstáculo, contra fuerzas que lleguen numerosas, animadas, con buen material de puentes y exacto conocimiento del río y sus márgenes. Lograrán el paso como se logra casi siempre. Esto si no cae Tudela en su poder, cosa que no presenta dificultad seria, que en tal caso el antemural queda totalmente vencido, Zaragoza envuelta, y la

R L

marcha por un gran trozo de Aragón espedita y fácil. No sería así, si, como el interés nacional lo reclama, dicha ciudad se convirtiese en una buena plaza, con campo atrincherado y preparación bastante para obrar desde ella en contra ofensiva. El paso del río tendría poca importancia, el enemigo se detendría, porque no es posible dejar atrás una plaza con cien mil habitantes guardada por un ejército que puede, no solo guardarla, sino salir hacia el Segre, el Gállego ó el Aragón, para atacar las comunicaciones del enemigo. Recuérdese el tiempo que Metz detuvo á los alemanes, aun después de cruzar estos el Mosela, y que las operaciones sobre París no se formalizaron hasta que cayó dicha ciudad. Algo así podría ser Zaragoza, pero contando siempre con que las tropas estuviesen mejor dirigidas que las que tuvo bajo sus órdenes el infortunado defensor de aquella plaza.

El bajo Ebro queda naturalmente dividido en dos partes: 1.^a El trozo entre las montañas. 2.^a El llanito final. Si no fuera por el puente de Mora, que se muestra en dicha primera parte, sería poco verosímil que el supuesto enemigo, iniciando la ofensiva, viniera á cruzar el río donde los montes entorpecen la marcha de tropas y material, las estrechas orillas no dejan sitio donde desenvolverse, y el paso no conduce más que al áspero Maestrazgo, donde no hay ningún objetivo propio de la empresa militar que discutimos. Mas dicho puente no pasará desapercibido, y á él irá el adversario procurando vencer todos los obstáculos que el Priorato presenta, porque si no lo hace y deja tal paso en poder de la defensa, ésta le utilizará haciendo pasar tropas del Maestrazgo al mismo Priorato, y amenazando el flanco derecho del enemigo, si éste avanza sobre Tortosa, ó el izquierdo y la agresión es sobre Lérida. Es pues de gran cuenta el puente de Mora. En cuanto á la segunda parte, que abraza Tortosa y sus inmediaciones, la primera consideración es que el Ebro no tiene la importancia que por Miranda y Zaragoza, puesto que su paso ya no conduce á Madrid sino á Valencia, ciudad ciertamente importante, pero nunca tanto como la capital del Estado. La línea aquí tiene buenas condiciones, el río es ancho y sin vados, el espacio corto, y la defensa puede apoyarse por un extremo en el mar y por otro en los montes, á lo cual ayudará la carretera de Cherta á Tortosa. Pero Tortosa, que es la llave, está en la orilla izquierda, por la que llega el enemigo, y sus deteriorados muros no pueden resistir

un ataque serio. Su caída es la del río, éste, por consiguiente, es tan débil por aquí como por los demás sitios. Si Tortosa se fortaleciese, vendría el caso, para el ofensor, de envolver por las montañas ó por el mar. Para el segundo evento nada mejor que el puerto de los Alfaques, por lo que se hace precisa la fortificación de San Carlos de la Rápita, como complementaria de la del Ebro.

Reasumiendo: el Ebro es muy importante, pero de muy poca fuerza como elemento defensivo, hay que dársela si se quiere que llene su misión militar, y para ello es preciso hacer en él lo que los alemanes han hecho en el Rhin, esto es, erizarle de una línea de fortalezas; en tal concepto, las gargantas de los Obarenes, Logroño, Tudela, Zaragoza, Mora y Tortosa parecen los puntos más á propósito. Con tales medios resultaría una línea á la altura de su misión, y, contando con fuerzas bastantes, podríamos pasar de la defensa pasiva, siempre poco eficaz, á la activa, más conveniente y fructuosa. Las tropas empleadas en ella, relacionadas siempre con sus bases, seguras de recibir auxilios, y ciertas de encontrar abrigo contra la mala fortuna, adquirirían mayor aliento, se moverían sin cuidado, y pelearían tal vez con más valor, al paso que el adversario tendría ante sí una campaña lenta, penosa y encarnizada.

Otro medio defensivo que podría resultar de eficacia y valor sería el abandonar é inutilizar el trozo de línea férrea de Haro á Miranda, que va por la falda N. de los Obarenes, sustituyéndole por otro que fuera por la falda S. con el itinerario Haro, Pancorbo, Oña, la Horadada. Se quitaría á la ofensa un medio y se beneficiaría la defensa con otro.

CAPÍTULO XII

Cordillera Ibérica.—División.—Primera parte.—Marcha de la cordillera.—Vertiente N.—Los páramos.—Ríos Rudrón, Oca, Oroncillo, Tirón, Oja, Iregua, Cidacos, Alhama, Queiles.—Vertiente S.—Río Arlanzón.—Burgos.—Sierra de la Umbría.—Cordillera paralela.—Ríos Arlanza y Duero.—Soria.—Camino.—Consideraciones.

La cordillera Ibérica, nombre que impropia se da á la línea orográfica de que vamos á tratar, principia en peña Labra (Cantábrica), corre tortuosamente de N. á S., separa la vertiente oriental de la occidental, y termina en el cabo de Gata con unos 1.080 kilómetros de longitud aproximadamente. La componen á veces verdaderos montes; á veces trozos, los más altos de la mesa central hondamente grieteados por denudaciones fluviales; hacia Albacete otra parte de la mesa, no solo sin accidentes, sino tan llana que con dificultad se nota la divisoria entre las vertientes, y en su parte última porciones de sierras que se extienden de E. á O. resultando transversales á la dirección general de la cordillera, y collados que van de una á otra de estas porciones. Ofrece, según estas condiciones y los sitios en que se alza, variado interés militar, por lo que la dividiremos en cuatro partes: 1.^a Desde peña Labra al Moncayo. 2.^a Desde el Moncayo al nudo de Albarraçín. 3.^a Desde aquí á la sierra de Alcaraz. 4.^a Desde ésta al cabo de Gata.

Primera parte.—La forman, al principio, los montes de Labra la Vieja, ramal Cantábrico que arranca de peña Labra, corre al S. E., ciñe al Ebro muy de cerca hasta Reinosa, tiene altitud considerable, pero parece pequeño porque se muestra en un trozo de la mesa central de casi mil metros de elevación. Acabados estos montes de Labra la Vieja, sigue la cordillera por el referido trozo de la mesa que es un altillano llamado en general los páramos, al que se añade un calificativo para distinguir sus diversas partes. Llámase el más próximo á los montes indicados páramo

de Canduela, siguen luego como principales, y siempre al S. E. los de Lora y de Villalta, abrazan entre todos un terreno extenso pero pobrísimo, despojado de vegetación, de muy ingrato clima, abierto á todos los vientos, poco habitado y difícil de transitar. Pertenecen á las provincias de Palencia y Burgos, terminan al N. sobre el Ebro, en un borde, al que sigue un descenso rapidísimo á los valles de Redible y Valdivielso; al O. en una bajada de leve inclinación al Pisuerga; al E. en otra semejante al Oca, y al S. en una pendiente larga é imperceptible, que poco á poco se va abriendo en vallecitos. Como continuación de la punta S. E. de los páramos y poco al N. de Burgos aparecen los montes de Oca, cuyo principio se denomina altos de la Brújula. Son estos montes muy importantes por las vías que les cruzan, pero de limitada fragosidad y elevación, tienen pendiente rápida al N. y lenta al S., circunstancia que debe tenerse en cuenta. Tras estos montes, y siempre en rumbo al S. E., prolongan la cordillera las sierras de la Demanda, de Neila, de Urbión y Cebollera, entre la provincia de Logroño por el N., y las de Burgos y Soria por el S. Son verdaderas montañas, altas, corpulentas, fragosas y abundantes en rocas y demás accidentes propios de su condición. Su conjunto constituye una robusta masa interpuésa entre los fáciles montes de Oca y los que seguidamente expresaremos, ó lo que es lo mismo, entre los caminos á Madrid por Burgos y los por Soria. Desde la sierra Cebollera sigue la Ibérica por otra parte de la mesa central, no semillana, como los páramos, sino llena de cortaduras, barrancos, sierrecillas, peñas y precipicios. Pertenece á la provincia de Soria y es además muy pobre, muy fría, escasa de pueblos y caminos, y llena de pinares. Algunas de sus sierras, las de Oncala, del Almuerzo y del Madero, separan las vertientes colindantes, y por sus crestas se dice que sigue la cordillera. Cada uno de los accidentes de este país es pequeño obstáculo á las operaciones militares, mas la suma de todos constituye uno de gran cuantía. Por fin tras todo esto aparece el Moncayo, gran cono coronado de nieve la mitad del año, robusta masa cubierta de pobre vegetación, compacto origen de muchos contrafuertes, y extensa montaña que se interpone entre los caminos á Madrid por Soria y los por Zaragoza. El largo total de toda esta primera parte de la Ibérica viene á ser el de unos trescientos kilómetros.

Vertiente N.—La forma una zona muy estrecha hasta la conclusión de los páramos, y más ancha, aunque nunca mucho, desde los montes de Oca hasta el Moncayo; todas sus aguas van al Ebro. Lo primero que en ella se nota es el riachuelo Rudrón, que desde los páramos baja por el vallecito de Sedano y afluye en Quintanilla Escalada (valle de Redible). Después aparece la sierra del puerto de Tudanca, de la que, y sus prolongaciones, ya hemos tratado (curso del Ebro). Más tarde hallamos al río Oca, procede de los montes de su nombre, corre al N. O. por el valle de la Bureba, lame el pie de la pendiente oriental de los páramos, pasa por Briviesca, villa pequeña pero importante por cruzarla los caminos de Miranda á Burgos, y cerca de Oña afluye en la Horadada. En el mismo valle de la Bureba nace el Oroncillo, pobre arroyo, digno sin embargo de mención por cruzar la brecha de Pancorbq. Al E. de la misma Bureba aparece, corriendo desde los montes de Oca á los Obarenes, un páramo pequeño y rebajado que se llama las Lomas, y más al E. los ríos Tirón y Oja, ambos pequeños. Bajan de la sierra de la Demanda, corren al N. por valles estrechos, pero fértiles, se juntan casi á su terminación, y reunidos afluyen en Haro. Desde el Oca al Oja el terreno es poco accidentado, pero no sucede lo mismo en adelante. De las sierras de la Demanda, Neila, Urbión, Cebollera, Oncala, Almuerzo, Madero y Moncayo arrancan repetidos y ásperos contrafuertes que corren tortuosamente al N., dejan entre sí barrancadas al principio y vallecitos después, crubren el suelo de crestas y de peñascos, y acaban cerca del Ebro, quedando junto á este río una estrecha zona de país ondulado. Las principales de estas montañas son, la sierra de San Lorenzo, que es un contrafuerte de la de la Demanda, y las de Cameros, procedentes de la de Urbión y de la Cebollera. Los ríos todos son pequeños y torrentosos; podemos notar: el Nagerilla, nace en la sierra de Urbión, pasa por Nágera, y afluye entre Haro y Logroño; el Iregua, baja de la Cebollera, pasa por Torrecilla de Cameros, termina en Logroño; el Cidacos, descende de la sierra de Oncala y acaba en Calahorra; el Alhama, se origina en la sierra del Madero, sigue por Cervera del río Alhama y termina en Alfaro; y el Queiles, que desde el Moncayo prosigue por Tarazona á desaguar en Tudela.

Vertiente S.—Es poco accidentada al principio y mucho después, en ella hallamos el Duero, río principal al que van todos

los demás como afluentes ó sub-afluentes. Al arranque de la cordillera, ó sea en peña Labra, nace el Pisuerga, del que hablaremos en la continuación de la Cantábrica; tras él se muestra la larga é imperceptible pendiente de los páramos, abierta en vallecillos y regada por riachuelos. Hacia los montes de Oca el terreno principia á moverse, y ya de la sierra de la Demanda sale al O. un contrafuerte corto y áspero llamado sierra Mencilla ó de Pineda. Entre ella y la misma de la Demanda queda una cuenquecilla denominada concha de Pineda en la que nace el Arlanzón, que por un valle estrecho y en rumbo al O. corre á Burgos. Tiene esta ciudad considerable vecindario y riqueza; cruzan por ella muchos caminos, siendo los principales los procedentes del Ebro y Miranda; situada tras de los montes de Oca, es el centro de la acción militar que tenga por objeto la defensa de éstos, extendiéndose esta importancia, en igual concepto, al trozo del Ebro comprendido entre la Horadada y Logroño; y finalmente su posesión abre los caminos al interior de Castilla la Vieja, pues tras ella y hasta la Carpetana escasean mucho los medios defensivos. Su antiguo castillo está completamente desmantelado. Desde Burgos sigue el Arlanzón al S. O. por un valle ya más ancho, á unirse al Arlanza. Pasada la sierra Mencilla se acentúan cada vez más las asperezas. De la de Urbión parte al S. un contrafuerte corto que se llama sierra de la Umbría, á poquísimos de su arranque se parte en dos ramales, uno que corre al N. O., llevando entre otros nombres los de sierra Calva y sierra de las Mamblas ó de Covarrubias, y otro al S. E. que se llama sucesivamente sierra de Cabrejas y sierra del Pico. Entre los dos forman una cordillera paralela y próxima á la constituida por las sierras de la Demanda, Neila, Urbión, Cebollera y el Almuerzo. El espacio entre ambas líneas de montes está dividido en dos valles estrechos, fragosos y llenos de pinares, al E. el del Duero y al O. el de Arlanza, los separa la sierra de la Umbría. De la dicha cordillera paralela arrancan hacia S. y O. muchos contrafuertes que accidentan gran extensión de terreno en la provincia de Soria, á la que éste pertenece. Más adelante de las sierras del Almuerzo y el Madero salen otros espolones, uno de los que, el monte de las Ánimas, concluye enfrente de la terminación de la sierra del Pico, quedando entre ambas eminencias un ancho boquete por el que veremos cruzar el Duero. En suma, no queda un palmo de tierra llana, lo cual sumado con la cordillera

y con las sierras de Cameros y demás de la otra vertiente, forma una ancha zona montañosa que empieza á poco del Ebro y no acaba hasta los descensos meridionales de la Carpetana, zona importante dentro del orden militar, en parte, por atravesarla los caminos por Soria á Madrid, y en otra por quedar interpuesta entre Zaragoza y Burgos. El Arlanza nace en el valle al O. de la sierra de la Umbría, corre también al O. por Salas de los Infantes, rompe y corta la sierra de las Mamblas, sigue á Lerma, se junta al Arlanzón y ambos reunidos afiuyen al Pisuerga.

El Duero nace, opuestamente, en el valle al E. de la misma sierra de la Umbría, corre también al E., á poco y en el pueblecillo de Garray, le llega por la izquierda el Tera, que baja torrentoso de la sierra Cebollera, cambia al S., pasa por el boquete entre la sierra del Pico y el monte de las Ánimas, sigue por un cauce hondo y de márgenes escarpadas, y llega á Soria. Esta ciudad, escasa de habitantes y recursos, es sin embargo la principal población de la comarca, ocupa lugar elevado y naturalmente fuerte, la cruzan los caminos á Madrid, procedentes de la última parte del alto Ebro, es la base de la acción defensiva que se desarrolle en las sierras de Oncala, Almuerzo y Madero, y por lo tanto tiene una importancia semejante á la de Burgos. El Duero, desde Soria, y siempre encajonado, sigue al S., cambia á poco al O., pasa por Almazán, villa algo interesante, se abren un tanto sus márgenes, y continuando, deja cercano en la orilla izquierda á Berlanga de Duero, en la derecha el Burgo de Osma y recibe también por la derecha el pequeño Ucero, que baja de la sierra Calva. Sus puentes principales en el trozo reseñado son los de Garray, Soria, Almazán donde hay dos y Berlanga.

Caminos.—Hay bastantes de buenas condiciones que cruzan al trozo de cordillera estudiado, los dividiremos en dos grupos. 1.º Caminos á Madrid por Burgos, y algunos más que aparecen inmediatos. 2.º Vías, también á Madrid, por Soria

CAMINOS DEL PRIMER GRUPO:

1.º y 2.º Dos trozos, uno del ferrocarril del N., otro de la carretera general de Francia. Desde Pancorbo, donde los dejamos (véase el Ebro), siguen por la Bureba, Bribiesca, puerto de la Brújula (montes de Oca, Ibérica) y Burgos; desde aquí la carretera sigue á Lerma (Arlanza) y el ferrocarril, acompañado de otra carretera, á Valladolid.

Al O. hallamos:

3.º Un trozo de la carretera que cruzó el Ebro en la Horadada, trayendo englobadas la de Santoña y la de Bilbao. Remonta el Oca y se une en Briviesca á la general de Francia.

4.º Otro trozo de la carretera procedente de Santander, que cruzó el Ebro en los Hocinos. Sube á los páramos por la empinada cuesta de la Mazorra, y sigue por ellos á Burgos.

5.º Otro trozo de la otra carretera de Santander que cruzó el Ebro en Quintanilla Escalada. Sube lentamente á los páramos por el valle de Sedano, cruza en ellos un desfiladero llamado callejón de Peñahorada y llega á Burgos.

6.º y 7.º Dos trozos del ferrocarril y carretera de Santander á Valladolid, que cruzaron el Ebro en Reinosa. Continúan por el alto de Pozazal (montes de Labra la Vieja), el páramo de Canduela y las orillas del Pisuerga.

Al E. de los primero y segundo hallamos:

8.º Carretera desde Logroño por Nágera (Nagerilla), Santo Domingo de la Calzada (Oja), Belorado (Tirón) y alto de Valdela-fuente (montes de Oca) á Burgos.

CAMINOS DEL SEGUNDO GRUPO:

1.º Un trozo de la carretera de Madrid á Francia por Soria y Pamplona. Desde Rincón de Soto, donde lo dejamos véase (Ebro), sigue por Alfaro, valles estrechos del Alhamá y el Queiles, Tarazona, puerto del Madero (sierra del Madero) á Soria (Duero).

A su O. hay:

2.º Carretera desde Calahorra por el valle del Cidacos, el puerto de Oncala (sierra de Oncala) y Garray (Duero) á Soria.

3.º Carretera desde Logroño, por Torrecilla de Camero, estrecho valle del Iregua, puerto de Piqueras (sierra Cebollera) y Garray (Duero) á Soria.

Estas tres carreteras, reunidas en una, sigue de Soria á Madrid volviendo á cruzar el Duero en Almazán.

Al E. de la número primero. No hay ninguna carretera ni ferrocarril que cruce la cordillera, pero son de citar dos de estos últimos, uno de Tudela á Tarazona (valle de Queiles, vertiente N.) y otro de Soria por Almazán (Duero) á Alcuneza (empalme con el del N. E.) Para operaciones militares pueden considerarse como uno solo, interrumpido de Soria á Tarazona, cuya interrupción se salva por la carretera número 1 (2.º grupo). Hay

otros caminejos secundarios, pero faltan casi del todo en el trozo de la sierra de la Demanda á la Cebollera.

CAMINOS PARALELOS Á LA CORDILLERA:

- 1.º Carretera de Burgos por Salas de los Infantes, pinares y asperezas de las sierras Calva y de Cabrejas, á Soria.
- 2.º Camino de carros de tránsito regular, también de Burgos á Soria, y un poco al S. de la carretera anterior.
- 3.º y 4.º Carretera y ferrocarril á lo largo del Ebro, ya especificados al tratar de este río.

Continuando en el supuesto hasta aquí hecho, consideremos la parte de cordillera descrita como línea defensiva contra una agresión que, procedente de los Pirineos, haya llegado al Ebro. Sus partes más importantes son aquellas en que la cruzan los caminos á Burgos y Soria. El agresor, si es muy numeroso, podrá operar simultáneamente en dirección de ambas ciudades, en cuyo caso la masa montañosa de las sierras de la Demanda, Neila, Urbión y Cebollera, con sus derivadas, las de Cameros por el N., y las de la Umbría, Cabrejas y demás por el S., interponiéndose entre los cuerpos agresores, como se interpone entre los dos sistemas de vías, dificulta la combinación de las maniobras y favorece así los intereses de la defensa. Los montes de Oca, que son los que se atraviesan yendo sobre Burgos, no tienen gran altura ni aspereza, ni destacan contrafuertes que en las vertientes formen valles y gargantas. Son pues una línea de pobres condiciones, y su paso principal, la Brújula, no es más que una subida algo pendiente, y no muy larga, sin peñas, escarpados ni masas de bosque que aumenten su fortaleza como posición. Las carreteras de Logroño y de los páramos presentan obstáculos de alguna más cuantía, pero no de tanta que pueda tenérseles por elementos fuertes, y en cambio son vías por las que se envuelve la posición principal. Esta debilidad de la cordillera aumenta la importancia de Burgos. Sobre esta ciudad caerá el enemigo, mientras ella resista, es difícil que se aventure á seguir adelante, mas en cuanto la haga suya, tiene abiertos los caminos á León, Palencia, Valladolid, Aranda de Duero y Soria, es decir, á la mitad de Castilla. Pero notemos también que si en la Brújula se diese una batalla y la ganasen los defensores, la misma carencia de obstáculos expresada facilitaría la persecución hasta acorralar al vencido contra los montes Obarenes, que no le ofrecerían más salidas que

las brechas de Pancorbo, Foncea y Morcuera, difíciles todas en momentos de apuro.

El trozo de cordillera compuesto de las sierras Cebollera, de Oncala y del Madero, por donde pasan las vías á Soria, es muy distinto. Se remontan ríos, se cruzan valles, barrancos y gargantas, se sufren dominaciones y hay peñas y bosques en muchas partes, por consiguiente la marcha tiene que ser penosa y lenta, particularmente en el puerto de Piqueras; hallando la defensa poderosos auxiliares en la naturaleza del suelo, á los que hay que agregar los muchos del propio género que hay tras de la cordillera. Soria es aquí la base defensiva, su resistencia cierra el paso á Madrid por el principio de la Carpetana, el cual quedará abierto en cuanto caigan dicha ciudad y su comarca. Las condiciones del terreno expresadas han hecho que los caminos por Soria hayan sido poco frecuentados hasta ahora por expediciones militares, tal vez suceda lo mismo en adelante, pero tengamos presente que los hay; porque nadie sabe hasta dónde llega la audacia de un general que manda buenos soldados. Acrece el valor de esta consideración el ferrocarril Madrid, Alcuneza, Almazán, Soria, que imaginamos prolongado por el de Tarazona á Tudela, resulta casi una vía más, y con ella mayor facilidad para manobras. Ciertó que por el primero de estos caminos podemos acumular en Soria elementos de guerra, pero cierto también que por el segundo, si oportunamente no se inutiliza, puede el adversario vencer pronto una parte de los obstáculos del terreno. Aun más hay que tener en cuenta. Esta vía (Madrid, Soria), está llamada á prolongarse, en plazo no largo, de Soria á Castejón (Ebro), aquí empalmará con la de Zaragoza á Pamplona, y hay también proyectos para llevar la última directamente á Francia, ya por Velate y Osondo, ya por los Alduides, ya por Roncesvalles. Resultará entonces un ferrocarril completo de la frontera á Madrid, probablemente el más corto y por consecuencia el más barato, esto atraerá viajeros y mercancías, y con ello comunicaciones, población y riqueza, lenta pero seguramente. La hoy pobre y áspera comarca de Soria cambiará en algo su modo de ser, y puede que por todo ello sea elegida como vía principal para el supuesto bélico que discutimos. En tal caso la importancia de los puertos Ibéricos y de la misma Soria aumentará mucho, pero algo tendrá que hacer el arte para completar los medios defensivos que el

suelo nos ofrece. En cuanto al Duero todavía no puede tener gran valor porque todavía no es gran río. La carretera entre Soria y Burgos, cubierta de ataques por las sierras de la Demanda, Neila, Urbión y Cebollera, da la facilidad de acudir á donde sea preciso, y aun la de colocarse sobre un flanco del enemigo que ataque á cualquiera de estas dos ciudades. Aun hay más que decir de Soria y su comarca. Situadas, puede decirse, en la cumbre de la mesa central, constituyen, á pesar de su despoblación y pobreza, un centro que domina todo lo que le rodea. Desde él se descende al Ebro, á Burgos, al Duero en Aranda y Almazán, y al Jalón en Calatayud; es por consiguiente un país de gran importancia, lo cual se apercibe bien considerando su situación entre las dos vías, hoy por hoy más frecuentadas, á Madrid, la por Burgos y la por Zaragoza. Resultan ambas amenazadas lateralmente, en especial la segunda, y nadie puede poseerlas con tranquilidad sin dominar el país en cuestión.

Si cambiando el supuesto, discutimos el ataque de la cordillera de S. á N., resulta desde Burgos facilísimo, pues no hay que vencer ni alturas ni aspereza, y desde Soria menos difícil que en el caso anterior por llegarse pronto y sin gran trabajo á lo alto de los puertos; pero al descenso quedan los desfiladeros y dominaciones de los valles del Cidacos, el Alhama y el Queiles. La carretera entre ambas ciudades facilita también la combinación de movimientos.

CAPÍTULO XIII

Cordillera Ibérica, segunda parte.—Su marcha.—Nudo de Albarracín.—Vertiente oriental.—Sierras de Gudar, Mosqueruela y puertos de Becate —El Maestrazgo.—Morella.—Sierras de la Virgen, Vicor y Cucalón.—Jalón alto.—Galatayud.—Jiloca.—Daroca.—Jalón bajo.—Huerba.—Aguas.—Martín.—Guadalope.—Matarraña —Comarca costanera —Planas de Vinaroz y Castellón.—Alto Guadalaviar.—Teruel —Alto Júcar.—Cuenca.—Costa.—Vertiente occidental.—Trozos de la cuenca del Duero y de la del Tajo.—Ríos.—Henares y Tajuña.—Sierra del Colorio.—De los Almeriques y sus continuaciones.—Río Gallo.—Molina de Aragón.—Alto Tajo.—Guadiela.—Caminos.—Consideraciones.

La cordillera Ibérica, en su segunda parte, marcha primero al S. O., después al S. E., y por último segunda vez al S. O., la resultante es una dirección general al S. Desde el Moncayo, y ya en el primero de dichos rumbos, principia prolongándose por algunas ramificaciones del mismo monte, las que concluyen pronto, y las sustituye un trozo de la arista divisoria entre las dos vertientes colindantes. Lleva varios nombres, de los que solo citaremos los de cumbre de la Bidornia y sierra del Muedo; no es una línea de montes, sino un altillano que forma parte de la mesa central en el sitio de su máxima elevación. Nótanse en él crestas roscosas, desniveles, escarpados, cortaduras, barrancos, bosques, clima muy frío y pocos pueblos. Las pendientes al E. son muy rápidas y descompuestas, las al O. lentas, pero accidentadas. Más tarde, al llegar á donde nacen opuestamente el Jalón y el Henares, la cumbre que sigue con la forma de altillano se llama sierra Ministra. Sigue la cordillera en el nuevo rumbo, y sigue formándola la misma arista, que se muestra ya en forma de sierrecillas, ya de mesetas, sobre otro trozo de la mesa central tan elevado como el anterior, pero mucho más descompuesto y roto, anunciándose ya el nudo de Albarracín. Las sierrecillas dichas tomadas en conjunto, se llaman de Molina, y detalladamente, de los castillos

de Zafra, Menera y de Orihuela del Tremedal. Desde la última empieza de nuevo á marchar la cordillera al S. O., resultando otro ángulo abierto al O., cuyo vértice está en dicha sierra de Orihuela y hacia los fuertes del río Gallo. Ya en la nueva dirección, sigue nuestra línea montañosa por la misma arista y el mismo terreno dislocado, marcándose, como eminencias principales, la muela de San Juan, la sierra de Tragacete y la Bascañana, pertenecientes las tres al nudo de Albarracín. La última aparece poco al O. de Cuenca, y la longitud total desde el Moncayo á ella es aproximadamente de trescientos cincuenta kilómetros.

El nudo de Albarracín es una extensa comarca singularmente conformada. Forma parte de la mesa central en sitio donde ésta alcanza mil ó más metros de altitud, y se extiende en anchas zonas por las dos vertientes inmediatas. Es abundantísimo en aguas, en él nacen el Tajo, el Jiloca, el Guadalaviar, el Júcar, el Cabriel, el Guadiela y otra porción de ríos menores. Entre unos y otros, y en la prolongada sucesión de los siglos, han denudado tanto y fuertemente el terreno, que lo que antes pudo ser extensa llanada, accidentada por montañuelas, es hoy un país lleno de profundas quebradas, hondos barrancos y estrechos valles, todo tan irregular, tan caprichoso y tan lleno de sinuosidades, que en nada se parece á lo que, tiempo atrás, pudo ser.

Entre barranco y barranco, ó entre valle y valle, quedan trozos no denudados de la primitiva mesa, que desde las orillas de los ríos parecen montañas y tienen las asperezas de tales. Si son largos se les llama sierras, y si cortos y aceptando en algo la forma circular, se les denomina muelas. La de San Juan figura como punto medio del nudo, perteneciendo á él las que la preceden (sierras de Orihuela del Tremedal, Menera y de los castillos de Zafra), las que la siguen (sierras de Tragacete y Bascañana) y otras vecinas en las dos vertientes. Añadamos que sobre varios de los montes convencionales se alzan montes verdaderos, que á los valles se baja por grandes escarpados, que hay simas profundas, grandes cavernas, abundante bosque y empinados riscos, y se tendrá idea de este singular país, ahuecado en valles más bien que levantado en cumbres, que si para la geografía no está cuajado de montañas, para la guerra es como si lo estuviera. Si queremos justificar la palabra nudo, observemos que en su punto

• medio, la muela de San Juan, se juntan, viniendo por el N., la sierra de Orihuela del Tremedal, que se levanta entre Tajo y Jiloca; por el E., las de Albarracín, entre Jiloca y Guadalaviar, por el E. también, los montes Universales, entre Guadalaviar y Cabriel; por el S. E., la sierra de Valdemeca, entre Cabriel y Júcar; por el S. la de Tragacete, entre Júcar y Guadiela; y por el N. O. la de los Almeriques, entre Guadiela y Tajo. El calificativo de Albarracín viene de la pequeña ciudad del mismo nombre que es la población de más nota que hay cerca del punto de anudamiento.

Vertiente oriental.—Compónese al principio de una zona accidentada por contrafuertes de la cordillera; después de una comarca ondulada y ceñida por S. de un gran ramal, del nudo; más tarde de la prolongación de este mismo ramal, y por último de una estrecha faja de la costa mediterránea. El gran ramal aludido, que se coloca en primer lugar por su extensión é importancia, se compone de sierras y muelas de igual forma é igualmente rotas que las del nudo, pudiendo considerársele como un gran espolón de la primitiva mesa, en el que las mismas leyes de denudación han producido los mismos efectos de quebrantamiento y rotura. Parte de la muela de San Juan hacia el E., formándole una cumbre larga y recia llamada sierra de Albarracín, se deprime cerca de Teruel, por la depresión cruza de N. á S. el río Alfambra, después torna á alzarse, continuando siempre al E. por las sierras de Gúdar y Mosqueruela, fragosas y ásperas, y la muela de Ares, gran macizo de cumbre ancha y plana. Desde ella nuestra línea orográfica cambia al N. N. E., quedando un ángulo con el vértice en la misma muela. Siguen otras sierras, de las que solo citaremos la de Querol, por cruzarla la carretera de Castellón de la Plana á Zaragoza, y más tarde, ya menos roto el terreno y más compacta y elevada la montaña, toma el nombre de puertos de Beceite, sitio asperísimo. Así llega al Ebro, sobre el que concluye en altos escarpados, enfrente de la terminación por el lado opuesto de los montes de Prades. La extensa ramificación reseñada aparece tan abierta y rota en todos sentidos, que es un caos de mesas y peñas, de grietas y escarpados, de cumbres y valles, de asperezas y sinuosidades. Desde la muela de Ares corre paralela y próxima á la costa mediterránea, y á esta parte se llama vulgarmente el Maestrazgo, nombre harto célebre en nuestras discordias civiles. En lo alto de sus sierras y muelas están Morella,

Cantavieja, Castellote, Gandesa y otros pueblos célebres por su historia y la natural fortaleza de su posición. Conveniente sería, para metodizar y sintetizar, dar á este gran ramal un nombre que le comprendiera todo; nadie hasta ahora le ha llamado cordillera, pero si no lo es, tiene al menos el carácter de divisoria, entre los afluentes del Ebro medio, por la derecha, y los ríos que van directamente al mar, al S. del mismo Ebro. Y como principia hacia Téruel, comarca habitada en los primeros tiempos históricos por unos pueblos llamados Turboletas, síguese que adoptando el criterio de los geógrafos españoles, podríamos llamarla, con bastante propiedad, al tomarla en conjunto, divisoria Turboleta.

Tornando al principio de la vertiente, notamos que desde el Moncayo á la sierra Ministra arrancan y corren al S. E. varias sierras, ó si se quiere varias prolongaciones de la mesa, separadas entre sí por riachuelos y barrancos. Todas marchan hacia la bisectriz del ángulo, cuyo vértice es la misma sierra Ministra, concluyendo sobre la orilla izquierda del río Jalón, frecuentemente en altos escarpados. La primera y principal de estas prolongaciones es la sierra de la Virgen, que arranca del mismo Moncayo. Igualmente desde la sierra Ministra á la Menera, corren al N. O. otros contrafuertes que también rotos por arroyos, acaban en ruda pendiente sobre el Jalón. Y desde otras sierras situadas algo al N. de la Gúdar, parte otra línea llamada sucesivamente sierra de Cucalón y sierra de Vicor, que concluye enfrente de la conclusión de la de la Virgen, quedando entre ambas terminaciones un desfiladero por el que pasa el mismo Jalón. Todo el interior del ángulo, formado en sierra Ministra y algo más, resulta ser un país muy montuoso, cuya línea principal, y más avanzada hacia el Ebro, es la formada por las sierras de la Virgen, Vicor y Cucalón. Nace el Jalón en sierra Ministra, corre al N. E. por un vallecito que frecuentemente se convierte en desfiladero, por lo mucho que le estrechan los contrafuertes ha poco mencionados, cruza pueblos entre otros Ariza, recibe arroyos y llega á Calatayud, ciudad pequeña, pero rica, y situada al pie de las sierras de la Virgen y de Vicor. Tras esto cruza la garganta existente entre las terminaciones de dichas dos sierras. De sus afluentes el principal es el Jiloca, que nace al N. de la sierra de Albarraçín, corre también al N., primero por un valle ancho, en el que riega á Monreal del Campo y otros pueblos, después por

el mismo valle, ya estrechado, en el que pasa por Daroca, ciudad pequeña situada al pie de la sierra de Vicor. Poco después, en Calatayud, se une al Jalón. Al O., y próximo al Jiloca medio, hay una pequeña cuenca independiente y ceñida de montañuelas, cuyo fondo está ocupado por el insignificante lago de Gallocanta.

La comarca ondulada afecta en algo la forma de un cuadrilátero irregular cuyos lados serían: 1.º El Ebro de Tudela á Caspe. 2.º El último contrafuerte del Moncayo al Ebro, á terminar aproximadamente entre Tudela y Gallur. 3.º Una línea formada por las sierras de la Virgen, Vicor, Cucalón y Mosqueruela. 4.º La segunda parte de la divisoria turboleta, ó sea la línea formada por la muela de Ares, la sierra de Querol y los puertos de Beceite. Lo comprendido en este perímetro es una extensa comarca en la cual la parte lindante con las montañas todavía presenta cumbres, escarpados, barrancos y estrechuras; pero todo lo demás es un país bajo, alternado de lomos y valles, con algunas que otras colinas ó cumbrecillas, ya aisladas, ya combinadas entre sí formando pequeñas cadenas. En él encontramos: 1.º el bajo Jalón, que después de salir de la angostura entre las sierras de la Virgen y de Vicor, sigue por un valle rico y poblado, y, un tanto caudaloso, afluye al Ebro en Alagón. En su última parte le cortan los caminos de Tudela á Zaragoza, circunstancia de la que alguna vez se podrá sacar partido: 2.º el Huerba nace en la sierra de Cucalón, corre primero por valles estrechos, después por otro ancho, y en Zaragoza, pobre de aguas, se junta al Ebro: 3.º el Aguas, baja de otras sierras próximas á la de Cucalón, recorre valles semejantes á los del Huerba, pasa por Belchite, y se junta al Ebro en la Zaida, también con escaso caudal: 4.º el Martín se origina en los mismos montes que el Aguas, corre por comarcas análogas, y acaba, igualmente en el Ebro, junto á Escatrón: 5.º el Guadalope, más importante y crecido que los tres anteriores, nace en la sierra de Gúdar, corre tortuosamente al N. E., cruza al principio por asperísimo terreno, pasa junto á Castellote, villa dominada por un peñón en el que existen restos de un Castillo antiguo, después se abre el valle, sigue el río por Alcañiz, villa rica, y por último confluye con el Ebro en Caspe. Al E. y poca distancia del alto Guadalope, se encuentran primero Cantavieja y luego Morella, plaza, esta segunda, situada en las laderas de un empinado monte, cuya cumbre, en la que asienta el casi inexpugnable

castillo, consiste en una enorme y tajada roca. Es el Guadalupe una línea de interés, porque puede mirársele como el límite occidental del Maestrazgo. 6.º El Matarraña ó Nonaspe, nace poco al N. de Morella, corre también al N. por el terreno agrio y peñascoso que forma la banda occidental de los puertos de Beceite, riega pueblos pequeños y con pocas aguas afluye al Ebro en Fayón. Debemos mencionar aquí á Gandesa, pequeña ciudad al E. del Matarraña, en una meseta de los puertos y dentro de la gran curva que el Ebro describe de Caspe á Tortosa, porque desde ella se puede acudir á todos los puntos de dicha curva, principalmente á Mora y Tortosa.

La zona costanera, última que debemos reseñar, presenta alternativamente montes y valles, con pequeños llanos. De las montañas, desde la muela de Ares al Ebro, salen y corren al E. muchos asperísimos y empinados espolones, tan próximos entre sí, que sólo quedan entre ellos estrechos desfiladeros, que son las entradas del Maestrazgo. De estos espolones unos concluyen á poco de su arranque, pero otros siguen, se combinan con otras sierrecillas que se alzan próximas y paralelas á la costa, y acaban en ésta formando cabos. Entre las montañas hay algunos buenos valles, y en la costa dos llanitos llamados planas de Vinaroz, y de Castellón. Los ríos son arroyos, á veces sin aguas ó con muy pocas, pero en otras furiosísimos torrentes. Al S. de Amposta (Ebro) aparece una sierrecilla llamada de Montsiá, que empalma por medio de una meseta, con los puertos de Beceite. Al S. de dicha sierra y mesa y rodeada de montes, está la plana de Vinaroz, y en ella y sobre la costa, Vinaroz, villa rica, y Benicarló, célebre por sus vinos. Más al S. hallamos en un buen valle del interior á San Mateo, y en la costa á Peñíscola, edificada sobre un gran peñón que forma, avanzando en el mar, el cabo del mismo nombre. Sigue un trozo de terreno algo accidentado, y tras él la plana de Castellón, hermosa llanurita llena de ricos pueblos y cubiérta de frondosa vegetación. Su capital, Castellón, es una pequeña pero bonita ciudad, edificada á unos cinco kilómetros de la costa. Un poco al interior y cerca de la falde S. de la sierra de Mosqueruela está Lucena, pueblo de interés por ser una de las entradas del Maestrazgo. Aquí encontramos ya un río digno de mención, el Mijares. Fórmase de muchos arroyos procedentes de las sierras de Gúdar, Mosqueruela y otras vecinas,

uno de los cuales es el Mijares propiamente dicho, todos corren tortuosamente al E. por entre muelas y sierras, salen de entre ellas, se juntan y se forma el río que corre por la plana, desembocando con algunas aguas poco al S. de Castellón. En el mar, cerca y enfrente de esta ciudad aparece un grupo de islotes que se llaman islas Columbretes, son montañosas y la mayor de ellas afecta la forma de un trozo de circunferencia, ofreciendo un puertecito de poco fondo pero de bastante abrigo: están deshabitadas.

Aunque la reseña del terreno al S. de las sierras de Albarracín y Gúdar quedará para el capítulo siguiente, conviene en éste, para completar lo relativo al nudo, hablar del alto Guadalaviar y el alto Júcar. Nace el primero en la muela de San Juan, corre al E. por una barranca entre la sierra de Albarracín, á la izquierda, y otros montes llamados Universales por la derecha, sale á poco de la hondonada, llega á Teruel, cambia al S., y sigue su curso. Teruel, aunque ciudad pequeña y no rica, es la principal población de la montuosa comarca en que está, asienta en lugar alto, dominando el río; próxima por un lado al Maestrazgo y por otro á la Ibérica, resulta importante como capital de provincia, punto de confluencia de caminos, y base para apoderarse de las montañas ó defenderlas. Nace también el Júcar en la muela de San Juan, corre al S. O. por otra quebrada, estrecha y honda, tiene por la derecha las sierras de Tragacete y Bascuñana, por la izquierda, la de Valdemeca, y á poco de su origen, abierto algo el terreno llega á Cuenca. Esta ciudad, pequeña capital de provincia como Teruel, es también la población principal de la parte del nudo en que se halla, su posesión significa la de la zona montañosa que la rodea, y como, suponiendo agresión sobre Madrid desde el Maestrazgo ó la costa, lo importante es impedir que el enemigo se apodere del nudo, porque si tal sucede queda Madrid comprometido, síguese que Cuenca, que es una de las llaves del mismo nudo, tiene reconocida importancia. Como localidad domina su valle, pero está dominada por otras cumbres. Se ha pensado algunas veces en fortificarla.

Costa.—Corre al S. O., desde la boca del Ebro á la del Mijares, es baja en muchos sitios, peñascosa y alta en Peñíscola y alguno que otro lugar, carece de puertos, y ni Vinaroz ni Castellón tienen más que playas.

Vertiente occidental.—La tenemos que limitar á una zona inmediata á la cordillera en estudio, porque sino llegaríamos á las costas del Atlántico. Partiendo de esta base, hallamos que la zona indicada es en general toda accidentada; perteneciendo parte de ella á la cuenca del Duero, y parte á la del Tajo. La primera comprende los terrenos en contacto con el trozo de la Ibérica desde el Moncayo á sierra Ministra; la segunda los en contacto con las sierras desde la Ministra á la Bascuñana. La cordillera Carpetana, en su principio, es la divisoria entre estas dos partes.

Detallando primero lo referente al Duero, se observa que el país inmediato á la cumbre de la Bidornia, sierra del Muedo y demás que forman la cordillera, está lleno de ondulaciones fuertes con forma y nombre de sierras, arroyos encajonados y mesetas paramosas. La pendiente es muy lenta, el suelo queda casi tan alto como la cordillera misma, abundan los pinares, y no hay ríos ni poblaciones dignos de particular mención; siendo en suma terreno cortado, ingrato, frío, escaso de pueblos y semejante en todo al descrito en el capítulo anterior como perteneciente á la provincia de Soria, de la que también es éste. En el altillano que forma la cumbre de sierra Ministra, principia la cordillera Carpetana por altillos suelos, que á medida que se avanza al O., van creciendo y uniéndose hasta formar el cuerpo montañoso. Al S. de ella se entra en la cuenca del Tajo y en la comarca del nudo. Lo primero que se encuentra es el río Henares, nace en sierra Ministra, corre al O. lamiendo las faldas meridionales del principio de la Carpetana, pasa á poco por Sigüenza, pequeña ciudad que, próxima á la cumbre de la Ibérica, es la base defensiva contra una agresión que remonte el Jalón, el cual aparece inmediato por el otro lado. Sigue luego el Henares su rumbo. Ciñele por S. ó sea la orilla izquierda, un grueso macizo de cumbre plana en el que se marca poco el descenso al O. Tras él aparece el Tajuña, que también desde sierra Ministra corre casi paralelo al Henares, por un valle ya más estrecho y accidentado. Ciñe por S. Tajuña otro macizo, ya áspero y de formas montañosas, que suele llamarse sierra del Solorio, tras el cual principia la confusión y el dislocamiento. Aparecen, como en la otra vertiente, las gruesas masas entre valle y valle, las grietas sirviendo de cauce á los ríos; las descarnadas laderas, los escarpados ásperos, las muelas y peñascos, y en suma el destrozado país que ya conocemos.

Detallando poco tal maraña geográfica, y metodizando algo, haremos notar que desde la muela de San Juan parte al N. O. la sierra de los Almeriques, áspero contrafuerte que resulta semiparalelo en su principio á las de Orihuela del Tremendal y Menera. Este contrafuerte se ensancha después formando una masa muy corpulenta, cuya cumbre es una gran mesa. Extiéndese entonces de E. á O. entre los ríos Tajo y Guadiela, torna á estrecharse y acaba en la sierra de Enmedio, á la confluencia de los mismos dos ríos.

El espacio entre las sierras de Orihuela y Menera, por un lado, y de los Almeriques por otro, se divide en dos barrancas separadas entre sí por otros montes, una al E. y otra al O. En aquella encontramos el Gallo y en ésta el Tajo. Nace el Gallo en la sierra de Orihuela, corre al N. O. por su barranca, llega á Molina de Aragón, tuerce al S. O. y afluye al Tajo. Molina, situada al pie de la sierra de los castillos de Zafra, es una antigua y pequeña ciudad, tiene posición naturalmente fuerte, conserva restos de robustísimos muros, y su posesión por un enemigo es una amenaza á Madrid, resultando ser otra de las llaves del nudo, y tener una importancia semejante á la de Cuenca. El Tajo nace en la muela de San Juan, corre al N. O. por su barranca, y pegado á la falda, primero oriental y luego septentrional, de la sierra de los Almeriques, recibe el Gallo por la derecha, tuerce al S. O., sigue lamiendo la mesa que prolonga la sierra mencionada, pasa por los pueblos y establecimientos balnearios de Trillo y Sacedón, y al llegar á la sierra de Enmedio recibe por la izquierda el Guadiela. En toda esa parte de su curso describe una curva cóncava al S. El Guadiela baja de la sierra de Tragacete, corre al O. semejando á la cuerda del arco que el Tajo describe, marcha por terreno muy roto, y concluye en el Tajo bañando la falda S. de la sierra de Enmedio. Por el S. del Guadiela el terreno empieza á ser algo menos cortado.

Caminos.—Hay bastantes de buenas condiciones en la extensa comarca reseñada, dividiremos los principales en tres grupos, cada uno de los cuales ofrece distinto interés militar: 1.º los que cruzan la cordillera; 2.º los que cruzan el Maestrazgo; 3.º los paralelos y próximos á la costa.

PRIMER GRUPO:

1.ª Un trozo del ferrocarril del N. E. que desde Zaragoza marcha remontando el bajo Jalón, sigue por el desfiladero que cruza

el mismo río por entre las sierras de la Virgen y Vicor, por Calatayud, valle y desfiladeros del Jalón alto, Ariza, puerto de Orna (Ibérica, sierra Ministra), Sigüenza y valle del Henares.

2.º Un trozo de la carretera general de Aragón. Desde Zaragoza marcha por el terreno ondulado á cruzar los puertos de Morata del Conde, del Frasnó y Caveró (sierra de Vicor que se presenta ancha y dividida por arroyos que la surcan), sigue por Calatayud, valles y gargantas del Jalón alto, Ariza, puerto de Alcolea (Ibérica, sierra Ministra), Alcolea del Pinar, y un lento descenso por la mesa divisoria entre Henares y Tajuña. Estas dos vías corren tocándose desde la sierra de Vicor á la Ministra, y los puertos por donde cruzan ésta, quedan entre sí muy próximos.

3.º Carretera desde Zaragoza por el valle del Huerba, Cariñena, puerto de Cariñena (Sierra de Vicor), Daroca, puerto de Used (Sierras de Santa Cruz, divisoria entre el Jiloca y el lago de Gallocanta), orillas de este lago, puerto de la Yunta (Ibérica, sierra de los castillos de Zafra), Molina de Aragón y Alcolea (empalme con la general de Aragón).

4.º Otra, ramal de la anterior, para el trayecto entre Daroca y Molina, que alarga la distancia describiendo una curva cóncava al N. Desde Daroca marcha Jiloca arriba á Monreal del Campo, aquí la cruza, y sigue por el puerto del Pedregal (Ibérica, sierra Menera) hasta Molina.

Estas cuatro vías forman el sistema de caminos para marchar de Zaragoza sobre Madrid. Las más cortas son las 1.ª y 2.ª, sigue la 3.ª y la más larga es la 4.ª; que, para considerarla completa, hay que hacerla dos adiciones de la tercera, la de Zaragoza á Daroca al principio, y la de Molina á Alcolea al fin.

5.º Carretera desde Soria, por el puerto de la Bidornia (Ibérica, cumbre de la Bidornia) á Calatayud.

6.º Ferrocarril desde Berlanga de Duero, por el puerto de Cabanillas ó Alentisque (Ibérica, sierra del Muedo) á Ariza (empalme con el del N. E.). Es un trozo del de Valladolid á Ariza.

7.º Carretera desde Soria por Almazán (Duero), puerto de Barahona, ó cuesta de Paredes (Principio de la Carpetana) y Sigüenza á Alcolea.

Estas tres vías facilitan medios para caer sobre el flanco derecho del beligerante que avance de Zaragoza sobre Madrid, particularmente si lo hace por los caminos 1.º y 2.º

8.º Carretera desde Teruel, bajando el Jiloca por Monreal del Campo y Daroca á Calatayud. Facilita el medio de caer sobre el flanco izquierdo del mismo beligerante.

Ahora bien, si combinamos varios de estos caminos de otro modo, nos van á resultar dos de capital importancia, por ser transversales á las cuatro vías de Zaragoza á Madrid; á las cuales cortan, como es consiguiente. Son, uno combinando la carretera número 5 con la número 8 nos resulta la de Soria, puerto de la Bidornia, Calatayud, Daroca, Monreal y Teruel, que resulta defendida por la línea que forman las sierras de la Virgen, Vicor y Cucalón. Otra combinando la número 7 con el trozo de la número 3 desde Alcolea á Molina; con el de la número 4 desde Molina á Monreal; y con el de la número 8 desde Monreal á Teruel; nos resulta la de Soria, Almazán (Dueró), cuesta de Paredes (Carpetana), Sigüenza, Alcolea, Molina, puerto de Pedregal (Ibérica, sierra Menera), Monreal y Teruel. Corre en casi todo su trayecto á lo largo y cerca de la cumbre de la Ibérica por el O., por lo cual la misma Ibérica la cubre y desde ella se puede acudir á la defensa de los puertos. Resultan Soria y Teruel, extremos de estos caminos, localidades de notorio valor. Ambos son puntos de concentración, conocemos ya muchos de los caminos que en Soria se juntan, y respecto á Teruel mencionaremos aquí la carretera número

8 Desde Cuenca, contornea por terrenos ásperos la parte meridional de la sierra de Valdemeca y montes Universales, describiendo una gran curva cóncava al N. llega al Guadalaviar, le remonta un poco y termina en Teruel. Otros caminos llegan á esta ciudad procedentes de Valencia.

SEGUNDO GRUPO: (caminos que cruzan el Maestrazgo).

1.º El trozo, ya conocido, de ferrocarril desde Mora de Ebro por Fayón, Caspe, Puebla de Hijar y demás pueblos de la orilla derecha del Ebro, hasta Zaragoza.

2.º Carretera desde Mora de Ebro por Gandesa, Alcañiz, Castellote y el puerto de Allepúz (principio de la sierra de Gudar) á Teruel. Está sin concluir en el puerto y trozos inmediatos.

3.º Carretera desde Castellón de la Plana por San Mateo, coll de Morella (sierra de Querol), Morella, Alcañiz, Hijar y la Zaida á Zaragoza,

4.º Carretera desde Vinaroz á empalmar con la anterior poco más allá de San Mateo.

5.º Carretera desde Castellón por Lucena, el puerto Mingalvo (sierra de Mosqueruela) y Cantavieja á Morella. Está sin concluir desde poco más allá de Lucena.

TERCER GRUPO: (camino paralelos á la costa).

1.º y 2.º Ferrocarril y carretera desde Amposta (Ebro), por Vinaroz, Benicarló, proximidad de Peñíscola, Castellón de la Plana y Villarreal (Mijares). Siguen á Valencia.

Consideremos el trozo de cordillera descrito como línea defensiva contra una agresión procedente del Ebro medio. El terreno es accidentado en una ancha zona, su cruce tiene por ello que ser largo y penoso. El primer obstáculo es la línea formada por las sierras de la Virgen, Vicor y Cucalón; que por más que no sean más que montañas secundarias, siempre constituyen posición. Sus pasos principales son los ya conocidos, uno por los puertos de Morata del Conde, del Frasnó y Cabero; y otro por el de Cariñena, tras de los cuales se encuentran Calatayud y Daroca, que resultan por ello bases de la acción defensiva. Aunque agreguemos á dichos puertos el de Allepuz, ya lejano de las que suponemos líneas de marcha, no pierde fuerza la defensa porque el paso es difícil y se puede acudir á él pronto desde Teruel. Para mover las tropas y acudir á los sitios amenazados, tenemos la primera de las carreteras que hemos llamado combinadas (Soria, Calatayud, Daroca, Teruel); y para evacuar la posición, si resulta caso adverso, las vías números 1.º, 2.º, 3.º y 4.º de las que cruzan la cordillera, con más las que desde Calatayud y Ariza van á Soria y Berlanga de Duero, y la de Teruel á Cuenca. Teruel y Soria extremos de la línea resultan de importancia grande, pues sobre los ataques á los flancos enemigos que desde ellas se pueden hacer, no es verosímil que el adversario avance á la Ibérica sin ocuparlas ó dejarlas fuertemente observadas, particularmente Teruel; por lo fácil que resulta, desde esta ciudad, descender el Jiloca hacia Monreal y Daroca. Tras esto hallamos en la carretera general de Aragón los desfiladeros del Jalón alto, y en las dos por Daroca, en una los puertos de Used y la Zunta, y en la otra el de Pedregal; los cuales no son más que tres asperezas, citadas nominalmente, de las muchas que el nudo tiene. En la primera la dirección angular de la cordillera que marca el vértice en

sierra Ministra, los espolones que de los lados del ángulo se desprenden concluyendo sobre el río y las vías en altas dominaciones, las repetidas gargantas, y el ascenso final por el puerto de Alcolea, empinado, largo, dominado lateralmente y en terreno de bosque, son accidentes de los que la defensa podrá sacar gran partido. Dos detalles hay también de gran interés, la carretera de Soria á Calatayud por el puerto de Bidornia y el trozo de vía férrea de Berlanga á Ariza por el de Alentisque. Si el agresor se apodera de estas vías, y consecuentemente de la comarca en que principian, resultará envuelto todo el lado del ángulo desde el Moncayo á sierra Ministra; al paso que si no lo hace, ó queriendo hacerlo no lo logra, difícil es que se atreva á adelantar al Jalón porque su flanco derecho y sus comunicaciones quedarían muy comprometidas. Soria es la base para todo esto. La marcha por la carretera de Daroca y puerto de Used y la Zunta, ó por la de Daroca, Monreal y puerto de Pedregal, son más largas; resultan grandes rodeos, especialmente por la segunda, y el operar por ellas significa esquivar los caminos directos, sin que se logre facilidad; cierto que el valle del Jiloca no es áspero, pero sí lo son los puertos dichos y el trayecto por Molina hasta Alcolea. Además queda de lado Teruel en el que se pueden acumular tropas de Cuenca y Valencia. La segunda de las vías que hemos llamado combinadas (Soria, Sigüenza, Alcolea, Molina, Pedregal, Monreal, Teruel) nos da medios para guardar toda la cumbre Ibérica y acudir al punto donde las tropas se necesiten. Resulta en suma que la naturaleza nos favorece mucho en el supuesto militar que discutimos, y si aprovechamos bien todos los medios que nos ofrece, puede resultar una campaña fructuosa en resultados; y mas si en vez de hacer una simple defensiva, salimos en contra ofensiva (como ya repetidas veces hemos dicho), en toda ocasión y momento que se pueda, para lo cual se prestan grandemente las condiciones del terreno, por sus revueltas, sinuosidades, cortaduras, barrancos y hasta recónditos escondites.

Los puertos de Beceite y demás montañas paralelas y próximas á la línea del Mediterráneo, pueden mirarse como murallas que defienden el interior de Aragón contra agresiones procedentes de la costa. Baja ésta y arenosa en casi todas partes, resulta abierta á los ataques y desembarcos de las escuadras enemigas. Mas si esto parece fácil, no lo es el avance al interior desde

Castellón ó Vinaroz, ya sabemos que al Maestrazgo no se penetra sino cruzando desfiladeros, que dicha comarca está cubierta de asperezas, y que en ella existen Morella, Cantavieja y otros lugares naturalmente fuertes. Es más, el Maestrazgo está bien situado y tiene condiciones para la contraofensiva, cuyo objeto sea desposeer al enemigo de Castellón, Vinaroz ú otro punto de la costa que haya caído en su poder.

Igualmente, si suponemos operaciones desde el bajo Ebro sobre Valencia ó viceversa, á lo largo de la costa, los referidos montes favorecen mucho los intereses defensivos, pues desde ellos se amenaza uno de los flancos del que avanza, se le tiene incomodado y en continúa alarma, se puede caer sobre sus comunicaciones y aun detenerle y acorralarle contra la costa. Por el contrario, la posesión del Maestrazgo facilita el descenso, ya á los valles aragoneses, ya á las playas valencianas, ó ya, corriéndose por el nudo de sierra en sierra, el medio de llegar á Cuenca y Molina y amenazar á Madrid.

Como por la mano viene el hablar aquí de la guerra irregular, á que tan aficionados somos, y de la que tal tierra ha sido uno de los más famosos teatros. Para que se desarrolle, es preciso que el amor á una idea y el ardor bélico existan entre los habitantes de un país, y que éste presente formas á propósito. Cuando tales condiciones se llenan, el guerrillero aparece, es un hombre bravo sobre toda ponderación, activo, sobrio, incansable, de viva imaginación é instinto militar; sale al monte, reúne partidarios, se arma con lo que al enemigo coje, vive de lo que puede, sorprende puestos, se hace reputación, le aman y obedecen; y la juventud, briosa y entusiasmada corre á sus filas. En las peñas, en los bosques, en las quebradas, tales hombres se baten, no por obligación, sino por afición y deseo, por amor á su idea y al oficio de las armas. La inventiva más audaz, la osadía más atrevida, el instinto y el afán de gloria, les guía en mil empresas á las que dan victorioso término. Al primer jefe sigue el segundo, á éste los tercero y cuarto, y á poco una nube de ellos ocupa el país entero, corta los caminos, bloquea los puntos fortificados, aísla los gruesos de fuerzas enemigas, les causa diariamente bajas, les sorprende los convoyes, y les cansa y desalienta por la imposibilidad de batir á un enemigo que estando en todas partes, jamás presenta conjunto bastante para causarle grave herida. Los planes fracasan,

las combinaciones se malogran, infinitos azares destruyen toda unidad de acción, sucede diariamente lo imprevisto, y entre tanta contingencia, sin noticia cierta, sin éxito seguro, con impensadas bajas á cada momento, las tropas se cansan, el espíritu decae y la subordinación se relaja, síntomas todos de un decaimiento que puede ser precursor de una derrota. Los combates, como hecho aislado, son ó parecen ser favorables á las tropas regladas; los guerrilleros ocupan posiciones en alturas ó bosques, aguardan el ataque, causan bajas, y en cuanto la situación se compromete, dejan la batalla y se dispersan. Su dispersión no significa vencimiento, es una maniobra; verdadera maniobra calculada y prevista; á las pocas horas y con toda puntualidad están en otro sitio reunidos, organizados y dispuestos á principiar. Su objeto no es conservar tal ó cual punto, sino disminuir las fuerzas enemigas; y lo logran, no solo por las bajas que las causan, sino por lo que enervan su moral. Una columna emprende operaciones, empeña combates diarios, vence en todos; y cuando tras una laboriosa campaña vuelve atrás la vista, se encuentra al batido enemigo en los mismos sitios y con la misma fuerza que antes tenía, resultando que tras de sacrificar sus mejores soldados no ha logrado nada de provecho. Al fin entre los guerrilleros aparece un hombre de genio, empieza á vencer, crece en fama; reúne á los otros, organiza, aumenta y llega por fin el momento en que toma la ofensiva contra el mermado y decaído adversario. Este poderoso elemento de guerra tiene, sin embargo, una gran contra que le impide muchas veces dar resultados definitivos. Los celos, las rivalidades y las discordias se hacen sentir, cada jefe, habiendo nacido y crecido en virtud de su propia iniciativa, obra independiente y evita toda sujeción á otro; todos tienen algo del antiguo barón feudal, dominador de un señorío mayor ó menor; sus disputas se agrían, sus rivalidades aumentan hasta convertirse en odios, no se ayudan; y sus triunfos repetidos resultan parciales, el conjunto dislocado y el resultado incompleto. Falta en suma, la unidad, elemento de primer orden para llegar á fines definitivos. Esta se logra con un ejército regular, disciplinado en forma, y numeroso hasta donde se pueda, que evitando toda batalla que comprometa su existencia vaya poco á poco aprovechando y consolidando la obra de las guerrillas. Es el gran martillo, que rompe lo que los martillos pequeños quebrantan. Su resistencia

calculada obliga al enemigo á tener siempre frente á él otro ejército, y su iniciativa, calculada también, le lleva al combate en el sitio y momento en que las probabilidades de victoria están en su favor. Es el complemento de la acción popular representada por los guerrilleros, es el que al fin logra el triunfo total.

Antes de acabar notemos que el nudo de Albarracín tiene una importancia análoga á la que, en el capítulo anterior, hemos asignado á la comarca de Soria. Es un centro elevado desde el que puede bajarse á los valles de Aragón y Valencia, á los llanos de la Mancha y al Tajo medio. El que lo domine amenaza todos estos sitios de su circunferencia, resultando poseedor de un centro ofensivo de gran importancia. Si un enemigo se apodera de Cuenca, Molina ó Sigüenza, el golpe resuena en seguida en Madrid, el peligro se siente instintivamente, la opinión se alarma, y la falta de medios geográficos-defensivos se siente; deduciéndose que la seguridad de nuestra capital, por este lado, está en la conservación de las asperezas de Albarracín. Bajo tal concepto podrá ser de capital interés el ferrocarril de Aranjuez á Cuenca, la continuación del mismo de Cuenca á Teruel, que está proyectada, la carretera entre estas dos ciudades (primer grupo, número 8), la de Teruel á Sagunto, que se citará en el capítulo siguiente, y el ferrocarril en construcción, también de Teruel á Sagunto.

CAPÍTULO XIV

Cordillera Ibérica, tercera parte.—Marcha de la cordillera.—Llanos de Albacete.—Sierra de Alcaraz.—Vertiente oriental.—Montañas.—Llano de Valencia.—Ríos Palancia y Guadalquivir.—Valencia.—Ríos Cabriel y Júcar.—Alicia.—Sistema Costano.—Valles.—Río Albaida.—Játiva.—Costa.—Vertiente occidental.—Llanos.—Ríos Giguela, Záncara, Guadiana y Guadarmena.—Caminos.—Consideraciones.

Al S. de la sierra Bascañana y próximos á ella, aparecen prolongando la cordillera, los altos de Cabrejas, última parte, ya no muy áspera, del nudo de Albarracín. Tras ellos concluyen las quebradas, los peñascos y los escarpados; y el suelo se presenta unido, alzándose sobre él, siempre en rumbo al S., las montañuelas

llamadas altos de la Obispaña y altos de Cervera, por los que la Ibérica sigue. El rebajamiento y allanamiento indicados se acentúan más y más, y aparece una llanura verdadera, sin cumbre ninguna, sin obstáculo en que se detenga la vista, y hasta sin inclinación que marque perceptiblemente á las aguas llovedizas la dirección que han de seguir. Los mil ó más metros de altitud que alcanzaba el nudo, bajan hasta quedar entre setecientos y ochocientos. Este llano pertenece todavía á la mesa central, y por él, aunque parezca extraño, está convenido que la cordillera continúa por una línea indecisa, sin relieve ninguno, y pasando poco al O. de Albacete. Al fin el terreno principia á moverse un poco, aparecen algunos altillos, que, en rumbo al S., van formando línea y creciendo en masa, hasta que por el S. O. dé la misma Albacete, y en su provincia, los altos acaban y se levanta la sierra de Alcaraz. Extiéndese ésta de N. E. á S. O., no es muy extensa ni elevada, pero forma una masa fuerte y unida, limita la mesa central, teniendo por lo tanto más y más largas pendientes al S. que al N., abunda en árboles y malezas, tiene peñas, cumbres y escarpados ásperos, y la cordillera no hace más que cruzar por ella quedando las puntas una en la vertiente oriental y otra en la occidental. La longitud de esta tercera parte de la Ibérica es próximamente de ciento ochenta kilómetros.

Vertiente oriental.—La forma, en gran extensión, terreno movido, ya por largas ramificaciones del nudo, ya por el sistema Contestano con sus contrafuertes y espolones: valles hay muchos; y llanuras, la de Albacete y otra alrededor de Valencia. El primer accidente que debemos nombrar es la sierra de Espadán, que ciñe por S. al Mijares, es alta, fragosa y enmarañada, aunque no larga. Tras ella aparecen otras líneas de montes que desde el nudo corren al S. E., hasta el mar ó muy cerca, formando á modo de cuartas partes de circunferencias cóncavas al N. E. La primera, parte de la sierra de Gúdar, marcha llamándose sucesivamente sierra Camarera, sierra de Javalambre y altos de Torrijos. Sigue con otros nombres, y concluye junto á la costa en el monte de Sagunto. En su segunda mitad queda paralela y próxima á la sierra de Espadán, mediando entre ambas un valle cerrado, en su origen, por los altos de la Torre ó del Ragudo, eslabón corto y fuerte que va desde los Torrijos al principio de la misma sierra de Espadán. Riega este valle el pequeño Palancia, que desde los altos

del Ragudo baja por Segorbe, ciudad pequeña, pero rica, y por Sagunto, ciudad también pequeña, célebre en la historia y edificada al pie del monte de su nombre, cuya cumbre conserva restos de una mala fortaleza, que debiera ser buena, como defensa de Valencia contra toda agresión procedente del Ebro.

La segunda línea montañosa cóncava al N. E. es la de los montes Universales. Originados en la muela de San Juan, corren al E. corto trecho, ciñendo por S. el principio de Guadalaviar hasta cerca de Teruel, aquí tuercen y empieza la curva indicada, que marcha primeramente por un grueso macizo de tierras como los del nudo, coronado de picos; después por una ancha mesa en la que están Utiel y Requena, y finalmente por la sierra de las Cabrillas, poco elevada, pero quebrada y fragosa, y que acaba en el llano de Valencia. Entre esta línea y la formada por las sierras Camarena, de Javalambre, altos de Torrijos y monte de Sagunto, queda un valle concéntrico con sus dos divisorias, accidentado por espolones de las mismas, largo, estrecho y recorrido por el Guadalaviar ó Turia. Este río, desde Teruel, sigue, entre otros pueblos, por Ademuz, donde le cruzan caminos importantes, y por cerca de Chelva, que, próxima al llano, es como la puerta del valle. Libre de montes continúa dejando á la izquierda á Liria, pueblo rico, sale á la llanurilla que rodea á Valencia, pasa tocando á esta ciudad, y muy poco después desemboca en el Mediterráneo por el Grao, pobrísimo de aguas por emplearse todas en los riegos. Valencia es una de las más grandes y ricas ciudades de España; no es puerto, pero tiene vecino el artificial de el Grao, la rodea su famosa huerta, que es un riquísimo vergel, y el llano de su alrededor está cuajado de crecidos y bonitos pueblos. Esta gran masa de población y riqueza la hacen muy importante, sin embargo de lo que no la guarda más que un recinto de viejos muros. Volviendo á los montes, hallamos que de los Universales arranca hacia el S. una masa áspera y quebrada, que lleva entre otros nombres, el de la sierra de Valdemeca. Está cubierta de pinos, erizada de peñas y surcada por torrentillos; es ancha y sigue siempre al S., convirtiéndose al último en una mesa algo accidentada, que concluye sobre el Júcar medio. Entre los montes Universales y la sierra de Valdemeca, corre, más por una raja que por un cauce, el torrentoso Cabriel, que desde la muela de San Juan, donde nace, marcha encajonado, marcando una curva

cóncéntrica con la que describe la primera mitad del Turía, y afluye el Júcar en Confrentes. Poco antes de afluir deja á la derecha y próximo, á la Minglanilla, pueblo de interés militar y cercano á Utiel.

El Júcar, río principal de toda esta región, desde Cuenca, sigue al S. metido en un cauce hondo, recorre varios pueblos, pasa por entre Olivares (d.) y Valverde de Júcar (iz.) que están, no en sus orillas, sino próximos, y por los que cruza una de las carreteras de Valencia á Madrid. Al llegar junto á Villagordo del Júcar, tueree al E., continúa por un valle poblado, pero estrecho, entre el llano de Albacete y la mesa terminal de la sierra de Valdemeca, en Confrentes recibe el Cabriel, después corre oprimido y solitario por un barranco entre gruesas muelas, que son espolones, las de la orilla izquierda de la mesa en que están Utiel y Requena y las de la derecha de otra, ramificada de la central que se denomina sierra de Enguera. Sale al fin de entre ellas, entra en la llanurita valenciana, pasa por las ricas villas de Alberique y Carcagente, por Alcira, pequeña ciudad situada en una isla que forma el mismo río, por Sueca, y finalmente por Cullera, donde desemboca tras unos quinientos kilómetros de curso. Tiene muchos puentes, en la parte media es caudaloso y difícil de vadear, pero en la baja tanto reducen su caudal las acequias que alimenta, que disminuye notablemente en importancia. Notemos sin embargo que entre las acequias del Júcar y las del Guadalaviar se forma en las cercanías de Valencia un laberinto de arroyos, que unido á la vegetación frondosa, setos, tapias y edificios, puede en algún caso ser útil defensivamente.

Desde Albacete, ciudad de vecindario y recursos de alguna consideración, la mesa central se prolonga al E. en pendiente imperceptible, á poco aparecen en ella unas colinillas que se nombran altos de Chinchilla, las cuales pueden tomarse como principio del que hemos llamado sistema Contestano. Prolónganse, también al E., por otras lomas, mostrándose poco después un mediano monte llamado el Mugerón, próximo y al N. de Almansa y tras él, y en la propia dirección, la sierra de Enguera. Esta es, en realidad, un espolón de la mesa central situado entre dos valles, el del Júcar medio, en su parte final, por el N., y el de Mogente por el S. No es alta, pero sí ancha, corpulenta, algo paramosa y cortada en barrancos; forman parte de ella las muelas que encajonan

la dicha parte final del Júcar medio, y en su marcha al E. va perdiendo poco á poco elevación y carácter montañoso, concluyendo del todo á la confluencia del Júcar con el Albaida.

Poco al S. del Mugrón aparece un borde limpio de rocas, bosques y demás asperezas, que es por estos sitios el límite de la mesa central; y tras él, y siempre en dirección E., un descenso que se llama puerto de Almansa, el cual acabado se entra en el valle de Mogente. Es este medianamente ancho, y le ciñen por N. la sierra de Enguera y por S. la de Onteniente. Esta arranca de la mesa central poco al mediodía del puerto de Almansa, es delgada, de poca altura y escasa fragosidad. Por ella, y luego por otras continúa el sistema Contestano describiendo á modo de un arco de círculo cóncavo al N., hasta los cabos de San Antonio, San Martí y la Nao, donde concluye. Su longitud total, desde los altos de Chinchilla, podrá ser de unos doscientos kilómetros. Le componen, desde la de Onteniente, una porción de sierrecillas, todas pequeñas, orientadas las más de N. E. á S. O., ásperas á sitios, unidas entre sí por medio de collados, á veces muy bajos y prolongándose, unas hacia el Júcar, otras hacia el Segura, alzando picos, cerrando hoyadas y formando valles. El conjunto de todo constituye una masa montañosa de orden secundario, no pudiendo tener por altitud, trabazón, corpulencia, bosques ni clima, tanta importancia como hemos atribuído á otras montañas. La directriz del sistema la forman, entre otras, las sierras de Onteniente, de la Mariola, Carrasqueta, que ocupa el fondo de la curva, de Penáguila y del Carrascal, esta última ya cerca de los tres cabos terminales. La línea formada por ellas es además divisoria entre las regiones del Júcar y el Segura. De la misma parten al N. E. varios contrafuertes entre los cuales se abren valles, siendo los principales tres, la continuación del de Mogente, el de Onteniente y el de Alcoy, todos fértiles y poblados. En un rincón del de Onteniente nace el río Albaida, que corre tortuosamente al N., recibe el Clariana, procedente del mismo valle, luego el Cañolas ó Montesa, que riega el de Mogente, y no muy caudaloso se une al Júcar junto á Alberique, ciñendo en esta junta los postreros descensos de la sierra de Enguera. En la punta del contrafuerte divisorio entre los mismos dos valles de Mogente y Onteniente, está Játiva, pequeña, pero rica ciudad, cuyo castillo, cuando existía, dominaba mucho terreno y las entradas de ambos valles. Tal

posición la hace importante, por más que hoy no cuente con el más insignificante muro. En el valle de Alcoy hallamos el arroyo Alcoy ó Serpis. Nace entre las sierras de la Mariola y Carrasqueta, corre al N. E. por una estrechura llamada barranco de las Batallas, sigue por la industriosa, rica y populosa Alcoy, continúa por Concentaina, sale del valle y desemboca en el Mediterráneo por Gandía, ciudad también rica.

Costa.—Toda es baja, menos en los tres cabos terminales del sistema Contestano, y otros dos formados, uno por la terminación del monte de Sagunto, y otro por el de Cullera que se alza poco al N. de la boca del Júcar. Entre las bocas del Guadalaviar y del Júcar las aguas del mar penetran en las tierras formando la gran laguna llamada Albufera de Valencia. Puertos hay, el de el Grao y el de Denia, pequeña ciudad con muros antiguos, situada poco al N. del cabo de San Antonio. Fortalezas capaces de resistencia no hay ninguna.

Vertiente occidental.—Casi toda forma parte de la gran llanura de la Mancha, montes hay pocos, el declive es casi insensible, los torrentes del otro lado se truecan en perezosos arroyos, y las muelas y sierras en terreno firme y unido. El primer detalle que merece citarse es la cordillera Oretana. Parte de los altos de Cabrejas, hacia al O., la forman otros altos pequeños, divide aguas entre Tajo y Guadiana, puede tenerse, en su principio, por línea terminal del nudo de Albarraçín. Al S. está la llanura, llena de pueblos crecidos, y en ella dos ríos, el Giguela y el Záncara. El Giguela nace en los altos de Cabrejas, corre al S. O. lento y hasta pantanoso, pasa, entre otros pueblos, por el grande de Quintanar de la Orden. El Záncara baja de los altos de la Obispalía, corre al S., cruza por entre unas lomas un desfiladero llamado estrecho de Haro, llega á el Provencio, tuerce al O. y sigue igualmente pantanoso y lento á unirse al Giguela. Ambos son de poca consideración. Cerca de la sierra de Alcaraz y entre los altos que la preceden, queda una cuenquecita ceñida al E. y S. por varios de estos mismos cerritos, cuyo fondo está ocupado por las célebres lagunas de Ruidera; en ellas vierten algunos arroyos, y de ellas sale, con algún caudal, el Guadiana. Corre mansamente al N. O. por Argamasilla de Alba, desapareciendo á poco, entre evaporación y filtraciones, en el despoblado de Villacentenos. Entre los cerritos que limitan por S. la cuenquecita de Ruidera y la sierra

de Alcaraz, hay un valle por el cual, desde la misma sierra de Alcaraz, corre el Guadarmena (sub-afluente del Guadalquivir). Pasa por Alcaraz, pequeña ciudad al pie y en la falda N. de la misma sierra, y después corta ésta en un hondo barranco, tras el que la montaña sigue con el nombre de cerros de Villamanrique, que son el principio de la cordillera Mariánica, lo cual parece indicar que ésta y la sierra de Alcaraz constituyen una sola serie de montes cortada por el Guadarmena en el barranco dicho.

Caminos.—Hay pocos en las montañas, abundan en los llanos de Valencia y Albacete, y en este último lo firme y unido del suelo facilita el recorrerle por las trochas y senderos, y aun por fuera de todo camino. Dividiremos los principales en dos grupos: 1.º Los que cruzan la cordillera ó sus ramificaciones. 2.º Los paralelos á la costa ó trasversales al sistema Contestano.

PRIMER GRUPO:

1.º Un trozo del ferrocarril del S. E. Desde Valencia marcha por Alcira (Júcar), Játiva, valle de Mogente, puerto de Almansa (subida á la mesa central), Almansa, Chinchilla, Albacete y llanos de la Mancha (Ibérica, sin puerto) á Madrid.

2.º Carretera de Valencia por Alberique (Júcar) valle de Mogente y demás puntos marcados por el ferrocarril, al que va muy próxima, á Madrid.

3.º Carretera general desde Valencia por el desfiladero de las Cabrillas (sierra de las Cabrillas), Requena, Utiel, puente de Contreras (Cabriel) Minglanilla, Valverde del Júcar (Júcar), altos de Cervera (Ibérica, sin puerto) y Tarancón á Madrid. De la Minglanilla parte un ramal, por la sierra de Valdemeca á Cuenca (Júcar), desde donde sigue á unirse en Tarancón á la vía de que partió.

4.º Ferrocarril, vecino á la carretera anterior, desde Valencia á Utiel, aquí se interrumpe, está en proyecto continuarle á Cuenca, donde empalmará con el de esta ciudad á Aranjuez y Madrid. Cuando se termine será la vía más corta entre Madrid y Valencia.

5.º Camino, en muchos trozos carretera, desde Valencia por Liria, Chelva y Ademuz á Teruel. De Ademuz parte un ramal á Cuenca, que es parte de la carretera del mismo Cuenca á Teruel.

6.º Carretera desde Sagunto por Segorbe, puerto del Ragudo (altos del Ragudo) y puerto de Teruel (sierra Camarena) á Teruel.

7.º Ferrocarril inmediato á esta carretera desde Sagunto á Segorbe. Se está prolongando á Teruel.

SEGUNDO GRUPO:

1.º y 2.º Ferrocarril y carretera paralelos á la costa. Son continuación de los reseñados en el capítulo anterior. Después de cruzar el Mijares siguen por Sagunto á Valencia.

3.º Carretera desde Valencia por Alcira (Júcar), Játiva, valle de Onteniente, puerto de Albaida (contrafuerte Contestano entre los valles de Onteniente y Alcoy), valle de Alcoy y barranco de las Batallas (Sistema Contestano) á Alicante, Orihuela y Murcia.

4.º Camino, á trozos carretera, desde Valencia por las orillas de la Albufera, Cullera (Júcar), Gandía, Denia y la garganta de Benisa (sistema Contestano) también á Alicante, Orihuela y Murcia.

5.º Ferrocarril desde Carcagente (estación inmediata á Alcira) á Gandía y Denia. Marcha próximo á la costa.

Hay otra carretera, no comprendida en ninguno de los dos grupos, pero que debemos notar. Arranca de Albacete, corre al S. O. pasa por Alcaraz, cruza por entre la sierra del mismo nombre y los altos de Villamanrique, por el paso que llamaremos de Genabe ó sea el barranco del Guardamena y sigue á Ubeda, Baeza y Jaén. Cómo se ve comunica á Albacete con Andalucía.

Hemos visto, hasta llegar aquí, que la cordillera Ibérica es á modo de una frontera natural, que defiende lo más interior de España contra una agresión procedente de la vertiente oriental. Pero su depresión y allanamiento, en el trozo de que en este capítulo nos ocupamos, la quitan toda la natural fortaleza de que, se puede decir, hace alarde en el nudo de Albarracín. Es una planicie sin accidente ninguno, y para encontrar algo con formas de tal, tenemos que pasar á la conclusión de la mesa y puerto de Almansa, que es lo que bajo el punto de vista militar hay que examinar. Suponiendo operaciones de Valencia sobre Madrid, el paso se reduce á una mediana subida, careciendo de ramificaciones montañosas, estrechuras, peñas, malezas y demás elementos que constituyen fortaleza geográfica. Y si la marcha directa se quiere auxiliar con una maniobra lateral ó envolvente, puede ésta hacerse por la sierra de Enguera, que como sabemos es una meseta de tránsito poco difícil.

Sumemos esto con que entre Almansa y Madrid tampoco hay

más línea defensiva que el Tajo, y concluiremos con que Valencia es el punto del perímetro peninsular desde el que con más facilidad se penetra al interior. Veamos, sin embargo, si puede suplirse con algo esta falta de obstáculos.

El Júcar, sin grandes aguas, aparece en Alcira y Alberique; puede mirarse como una línea secundaria, y como punto principal de ella Alcira, por su situación insular. Después se presenta al flanco el sistema Contestano; sus asperezas pueden utilizarse para desde ellas molestar lateralmente al agresor en su marcha, y aun si ésta sigue, caer sobre sus comunicaciones. Játiva parece que para este caso debe figurar en primer término. Pero todo esto no son más que pobres paliativos, la debilidad subsiste, pudiendo decirse que el murallón constituído por la cordillera Ibérica tiene una enorme brecha que abraza desde el final del nudo á la sierra de Alcaraz. La seguridad nacional exige que esta brecha se tape, haciendo fortificaciones donde se crea que llena mejor el fin á que están destinadas. Si esto no se puede y en cambio hay numeroso ejército, lo procedente sería acumular tropas en la comarca del Segura, y operar con ellas por los valles Contestanos, supliendo la debilidad del terreno con el número de soldados. De todos modos debemos insistir en que desde Valencia se puede llegar hasta muy cerca de Madrid sin tener que vencer ningún obstáculo geográfico de importancia, siendo esto una debilidad que debe subsanarse. A lo cual se podrá objetar que es muy poco verosímil que de Valencia venga un gran ejército al interior de España. Con efecto, es poco verosímil, pero esto no será razón para que estudiando el terreno dejemos de marcar los puntos débiles, así como marcamos los fuertes. Además, nadie mide las contingencias de una guerra, y las costas argelinas no están lejos de las playas valencianas. Ampliando la materia añadiremos que acaso pueda sacarse algún partido de la carretera que va de Albacete á Jaén para traer tropas de Andalucía, que, desde Alcaraz y apoyadas en la sierra del mismo nombre ayuden á la acción defensiva. Esto, hecho por ejército crecido, daría resultado; pero, con fuerzas cortas, probablemente no, porque un enemigo potente establecido en Almansa y Albacete, tiene su alrededor mucho terreno llano donde puede moverse con seguridad y desahogo, sin temor á sorpresas ni asechanzas. Las operaciones sobre Valencia resultan aun más factibles,

pues si fácil es subir el puerto de Almansa, más lo es bajarle, los montes Contestanos pueden envolverse desde su origen y lo mismo la sierra de Enguera.

En los terrenos más al N. ya no hay la facilidad en que hemos insistido; la vía por Requena tiene la garganta de las Cabrillas, y mejor aún el paso de Cabriel, torrente encajado en el fondo de una grieta, cuyas altas pendientes resultan medio inaccesibles en todas partes, menos en la carretera que sube y baja con gran desarrollo de curvas. El pueblo más inmediato es la Minglanilla. Pero hay que advertir que esta posición del puente de Contreras puede ser envuelta por otros dos próximos á él, el de Pajazo, Cabriel arriba y el de Vadocañas, Cabriel abajo. El valle de Guadalaviar será siempre difícil de recorrer por lo estrecho y dominado. La vía de Sagunto á Teruel, también difícil por los puertos de Teruel y el Ragudo, aparece importantísima en el concepto de que es la mejor para salir á detener á cualquier enemigo que desde el Ebro avance sobre Valencia, y más lo será en cuanto el ferrocarril de Sagunto á Segorbe se concluya hasta Teruel. Siguiéndola se llega muy cerca de esta ciudad, y se tiene la posición del monte de Sagunto. Segorbe en lo alto del valle y cerca del segundo puerto, manda una de las entradas al nudo y al Maestrazgo.

Los viejos muros de Valencia la guardan de un rebato, pero no de un sitio formal. Por el N. su escudo es Sagunto, por O. y S. servirán de algo las muchas acequias que surcan la huerta, por el lado del mar no tiene cosa de provecho que la defienda, y parece extraño que una ciudad tan importante no esté, cuando menos, al abrigo de los insltos que una escuadra enemiga pueda hacerla.

CAPÍTULO XV

Cordillera Ibérica, cuarta parte.—Singularidad de su forma.—Directriz y sierras transversales.—Grupo de Segura.—Grupo de Filabres.—Vertiente oriental.—Mesetas y sus divisorias.—Alicante.—Ríos Vinapaló, Mundo, Segura.—Murcia.—Río Sangonera ó Guadalatín.—Cartagena.—Costa.—Vertiente occidental.—Loma de Úbeda.—Ríos Guadalimar y Guadalquivir.—Hoya de Baza.—Río Guadiana menor.—Principio de la Península.—Río Almería.—Almería.—Caminos.—Consideraciones

La última parte de la cordillera Ibérica presenta, como ya se ha indicado, la singularidad de que marchando de N. á S., todas las sierras que las componen, menos una, la de Segura, aparecen tendidas de N. E. á S. O., ó de E. á O.

El conjunto, por consiguiente, resulta ser una serie de transversales á la directriz, que se relacionan entre sí por medio de collados ó mesetas que van de una á otra. Por lo tanto, dicha directriz, después de seguir por cada una de las sierras corto trecho, salta á la que sigue por el collado ó mesa que enlaza una con otra. Toda la masa montañosa se puede dividir en dos grupos, que, dándoles el nombre de la principal sierra que en cada uno hay, se llamarán grupo de Segura y grupo de Filabres. El segundo está al S. E. del primero.

Consideramos á la sierra de Alcaraz como parte de este cuarto trozo de la Ibérica, y consiguientemente como primera transversal del primer grupo. De su parte media sale hacia el S., marcando la directriz, un primer collado que se nombra puerto del Arenal. A muy poco se encuentra la segunda transversal. Es una larga línea llamada, en su parte media, sierra de Cuatro Villas, en su prolongación al E., sierra de los Calares, y en su punta al O. loma de Úbeda. Se sigue un poco, se cruza después, y la cordillera continúa por la sierra de Segura, que se extiende de N. á S. Sin ser muy larga ni muy alta, forma una masa corpulenta, un

trozo de terreno muy accidentado, con ásperos espolones en ambas vertientes y grandes pinares que la dan el aspecto de una frondísima selva. Terminada la sierra de Segura viene la tercera transversal, que en su marcha al N. E. se llama sierra Grillemona, y en la al S. O. sierra de Pozo Alcón, al principio, y de Cabra del Santo Cristo más tarde. Aquí termina el grupo de Segura, gran mocizo que eleva entre Murcia y Andalucía un valle difícil de salvar.

El grupo de Filabres principia en las cumbres de Topares, meseta que aparece al S. de la parte media de la sierra Grillemona, sigue á esto la primera transversal, que es la pequeña sierra de María, á ésta el collado de las Vertientes, y á éste la transversal segunda, llamada sierra de Oria ó de las Estancias. Desde ella la cordillera continúa por otro collado alto y peñascoso, que se nombra sierra de Lucar, hasta la tercera transversal, que en su marcha al E. se apellida sierra de los Filabres, y en el rumbo opuesto sierra de Baza. Es la más alta y extensa del segundo grupo, y tanto la han talado, así como á sus vecinas, que todas han perdido mucha de la hermosa vegetación que tenían. Por el campo de Tabernas, meseta al S. de la sierra de Filabres, se salta á la cuarta transversal, que es la pequeña sierra Alhamilla, y de ésta, y por el campo de Nijar, que es otra meseta, se llega al cabo de Gata, extremo de la cordillera. El monte que le forma es medianamente alto, áspero, recio y en su pendiente al mar avanza constituyendo un grueso promontorio. Todo este grupo de Filabres es menos encumbrado y fragoso que el de Segura, por lo que son menos difíciles, á su través, las comunicaciones entre Murcia y Andalucía. La longitud de todo este trozo de la cordillera es de unos doscientos cincuenta kilómetros.

Vertiente oriental.—Su conjunto afecta la forma de un triángulo rectángulo, cuyo ángulo recto está en el espacio que media desde el principio del sistema Contestano á la sierra de Alcazar. El terreno inmediato á la cordillera se halla dividido entre las prolongaciones al E. de las sierras que la forman y los valles que entre ellas quedan. Es una zona accidentada. Además, desde el sitio del ángulo recto, donde termina por esta parte la mesa central, se empieza á marcar una lentísima pendiente, que se desarrolla en mesetas cada vez más bajas, hasta llegar á la costa. Estas mesetas están entre sí separadas por líneas de montecillos

que desde el sistema Contestano van á unirse, aunque cortadas por el Segura, á las sierras de la cordillera. La primera de estas líneas principia en la sierra Oliva, al S. y cerca de Almansa, corre al S., tiene nombres varios, y con el de sierra de la Cabeza del Asno concluye sobre el Segura, poco agua arriba de Cieza. Enfrente de su punta aparece la de la sierra Grillemona, quedando entre ambas la garganta de los Almadenes, cruzada por dicho río. La segunda la constituyen las sierras de Salinas y del Carche, por la parte de los montes Contestanos, y las del Ricote y Culebrina, que se relacionan con la de María, por la de la Cordillera. Y la tercera está formada por las de Crevillente y Orihuela, en la izquierda del Segura; y las de Columbares, Carrascoy y Almenara, que se muestran como prolongación de la de Oria, en la derecha. Las líneas segunda y tercera no las atraviesa el río en cuestión por estrechuras, sino por anchas soluciones de continuidad abiertas entre las montañas de un lado y las del otro. Son pues tres mesetas, la alta entre el vértice del ángulo recto y las sierras de Oliva, de la Cabeza del Asno y Grillemona, la media entre éstas y las de Salinas, del Carche, del Ricote y Culebrina, y la baja entre estas cuatro y las de Crevillente, Orihuela, Columbares, Carrascoy y Almenara. A la vuelta de las últimas está la zona costanera.

Detallando, encontramos primeramente muchos espolones del sistema Contestano, que avanzan al S. O. y entre ellos varios riachuelos y pueblos. Después, y en la costa, se presenta Alicante, ciudad rica y poblada, con regular puerto, y el antiguo castillo de Santa Bárbara, edificado en la cumbre de un monte casi inaccesible. Más tarde hallamos el Vinapoló, riachuelo formado por varios arroyos en las cercanías de Almansa, corre al S. E. por terreno movido, corta las puntas de algunos contrafuertes Contestanos pasa por Villena, Novelda, Elche y otros pueblos, y desemboca en la albufera de Elche, que es á modo de la de Valencia, un pequeño lago formado por el agua del mar y en comunicación con él. Tras el Vinapoló hallamos el trozo N. de la comarca de mesetas, antes descrita, y después la zona regada por el Segura y sus afluentes. Empezaremos por mencionar el mayor y más septentrional de éstos; el río Mundo nace en la sierra de los Calares, corre al E. por un valle estrecho entre la misma sierra, por la derecha, y un ramal de la de Alcaraz, llamado puntal de Boggorra, por la izquierda, pasa cerca de Hellín, que queda también

á su izquierda, y contorneando el extremo de dicha sierra de los Calares, afluye al Segura.

El Segura nace en la sierra de su nombre, en sitio asperísimo, corre tortuosamente al E., por entre la sierra de los Calares y la Grillemona, riega al principio un valle angosto, agreste y solitario; recibe en él varios arroyos de otros valles vecinos y semejantes, después, y por la izquierda, el Mundo; cruza la garganta de los Almadenes, entre las sierras de la Cabeza del Asno y Grillemona, sale á otro buen valle, riega á Cieza, disminuyen los montes y llega á Murcia. Esta ciudad es grande, rica y cabeza de comarca, la rodea una fertilísima huerta y hay en sus inmediaciones una fábrica de pólvora á cargo del cuerpo de Artillería. Muy sangrado por los riegos sigue el Segura á Orihuela, ciudad también rica, y poco después, con pocas aguas y dividido en acequias, termina en el Mediterráneo. Tiene pocos puentes, es difícil de cruzar en su parte media, pero no en la baja por lo mucho que se le sangra. Recibe por la derecha varios afluentes que recorren valles estrechos, en uno de los cuales, al interior, y entre montañas está Caravaca, al paso que en otro, más á lo llano, y en país ondulado aparece Mula. Ambos son pueblos crecidos. Por último, y también por la derecha, le llega el Guadalentín ó Sangonera. Nace éste en el collado de las Vertientes, entre las sierras de María y de Oria, corte al E. por un buen valle, pasa por Vélez Rubio y Lorca, ciudad rica. Cambia al N. E., sigue por otro valle muy ancho, y limitado al E. por las sierras de Carrascoy y Almenara, y tanta agua le sacan los pueblos ribereños, que se queda seco. Sólo en avenidas, y hecho un torrente furioso, llega al Segura. A la vuelta de la sierra de Carrascoy existe una comarquita llana, llámase campo de Cartagena, y en él y sobre la costa, se halla la ciudad del mismo nombre. Cartagena es de considerable vecindario, rica por las minas que hay en varios montes vecinos, tiene el mejor puerto de nuestra costa Mediterránea, arsenal para la construcción de buques de guerra, murallas en recinto, baterías de costa, un castillo interior llamado de Despeñaperros y cuatro exteriores con los nombres de Galeras, Atalaya, Moros y San Julián, por todo lo cual resulta una plaza bien fortificada.

Al S. de todo esto aparece el río Almanzora, que baja de la sierra de los Filabres, corre al E. por un valle entre la misma sierra y la de Oria, riega muchos pueblos, entre otros Purchena,

pincipal del valle, sigue su curso, y ya cerca de la costa deja á su izquierda á Huerca-Obera, y á su derecha á Vera, rica por sus minas de plomo argentífero. Más al S. hay otros valles y ríos pequeños.

Costa.—Desde los tres cabos terminales del sistema Contestano corre al S. O. Al principio es accidentada, á sitios áspera, en otros abierta en puertecillos, después se allana, aparecen Alicante, el cabo de Santa Pola, la albufera de Elche y el mar Menor, que es otra albufera mayor que las de Valencia y Elche. Tras ella vuelven las montañas que avanzan en las aguas el cabo de Palos, se cortan á poco para dar lugar al puerto de Cartagena, tornan á alzarse, siguen cubriendo el litoral, dibujan de sitio en sitio alguna pequeña rada y llegan al mismo cabo de Gata. En ellas están las minas que enriquecen á Cartagena, Vera y otros pueblos.

Como medios militares existen en este trozo de costa el castillo de Alicante y la plaza de Cartagena. Muéstranse también algunas islas de las que citaremos dos. 1.^a La llamada Plana ó Nueva Tabarca, al S. E. de Alicante y cerca del cabo de Santa Pola, estuvo fortificada, considerándola como salvaguardia del mismo Alicante. 2.^a El islote de Escombrera, á la izquierda y muy cerca del puerto de Cartagena según se sale; guarda la entrada de otro puerto pequeño, pero seguro, llamado también de Escombrera, al cual, y marchando hacia el puerto de Palos, sigue otro puertecito llamado de Porman.

Vertiente occidental.—Es muy accidentada, no hay en ella más que montañas y valles, estos últimos todos estrechos, menos el llamado hoya de Baza. Sabemos que la sierra de Alcazar se prolonga al O. por la cordillera Mariánica, y que al S. próxima y eslabonada con ella por el puerto del Arenal, se alza la segunda transversal de la Ibérica, formada en el terreno de que tratamos por la sierra de Cuatro Villas y la loma de Úbeda; el Guadalimar, primer río que encontramos, nace en el puerto del Arenal, corre al S. O. por un barranco abierto entre las pendientes Mariánicas y la loma, hasta que concluída ésta afluye al Guadalquivir. De la sierra de Pozo-Alcón (tercera transversal del grupo de Segura) sale un contrafuerte digno de especial mención. Llámase sierra de Cazorla, corre al N. N. E., próxima á la misma de Pozo y á la de Segura, quedando entre ellas y estas

otras dos un estrecho y hondo valle, y continúa como á juntarse con las de Cuatro Villas, mas al llegar junto á ellas, se abre entre ambas una profunda garganta llamada salto ó tranco de Manzoque. El Guadalquivir nace en el hondo y estrecho valle abierto entre las tres sierras, corre paralelo á la de Cazorla como si tratara de cortar la de Cuatro Villas, pero no pudiendo hacerlo, tuerce al O., sale por el tranco de Manzoque y sigue enñen do por el S. la loma de Úbeda. Al O. de la sierra de Cazorla hay también un terreno de valles y montañas; estas últimas son todas derivaciones de la cordillera Penibética. La hoya de Baza, comarca que aparece después, está limitada al N. por la sierra de Pozo-Alcón, la de Cabra del Santo Cristo y parte de la Grillemona; al E. por las de María, de Oria y de los Filabres; al S. por el principio de la Nevada y al O. por contrafuertes de la última, que van desde ella á la de Cabra del Santo Cristo. Es un valle alto, ancho, accidentado en su perímetro por espolones de los montes que le rodean, y casi llano en su parte media. Le riegan el Guardal ó Grande, y el Fardes. El primero, formado por muchos arroyos procedentes de las divisorias, por N. y E., corre al O. por cerca de Baza; el segundo, compuesto de riachuelos originados en la Penibética, corre al N. por Guadix; juntos ambos forman el Guadiana menor, que sigue al N., rompe la sierra de Cabra del Santo Cristo y afluye al Guadalquivir. Poco al N. E. de Baza, está Cullar de Baza. La cordillera Penibética principia poco al S. de la sierra de Baza, á la que la une un corto y casi imperceptible collado, á cuya mitad se halla Fiñana, pueblo pequeño. El principio de la Penibética es la sierra Nevada, que se describirá más adelante. En dicho collado de Fiñana nace el río de Almería, que corre al S. E. y termina pronto en el golfo y junto á la ciudad de su mismo nombre. Almería es rica, tiene considerable vecindario, regular puerto y fortificaciones antiguas en mal estado. Finalmente al S., paralela y próxima á la sierra Nevada, se alza la de Gador, ya vecina á la costa. Esta, desde el cabo de Gata á la punta de la Sentina, hace una curva entrante en las tierras; su concavidad forma el golfo de Almería, cuyas costas son montuosas en los extremos y bajas á la parte media.

Caminos.—Abundan hacia las principales poblaciones, y escasean en el terreno restante. Podemos dividirlos en tres grupos 1.º Los que comunican la comarca reseñada con la Mancha

y Madrid. 2.º Los que la comunican con Andalucía. 3.º Los que hacen lo mismo con Valencia y su comarca. Los principales son:

PRIMER GRUPO:

1.º y 2.º Ferrocarril y carretera, desde Alicante, por el valle de Vinapoló y Villena, á empalmar con los de Valencia á Madrid, el ferrocarril en la estación de la Encina, y la carretera cerca de Almansa.

3.º Carretera desde Cartagena por el puerto de la Cadena (sierra de Carrascoy), Murcia (Segura), Cieza, puerto de la Mala Mujer (sierra de la Cabeza del Asno) y Hellín á empalmar en Albacete con la de Valencia á Madrid.

4.º Ferrocarril desde y por los mismos puntos, menos en los pasos de montañas. Se une también al del S. E. en Chinchilla.

Estas cuatro vías cruzan la Ibérica sin rotación de puertos, subiendo lentamente á la mesa central por las mesetas Murcianas y cruzando por el boquete que queda entre la sierra de Alcaraz y el principio del sistema Contestano.

SEGUNDO GRUPO:

1.^a Carretera desde Murcia por Lorca, Huercal-Obera, Vera, Tabernas (campo de Tabernas, Ibérica entre la sierra de Filabres y la Alhamilla) á Almería. De sus puntos extremos, Murcia y Almería, arrancan las otras, que son:

2.^a Carretera de Murcia por Mula, Caravaca, Topares (cumbres de Topares, Ibérica por entre las sierras Grillemona y de María) Cuellar de Baza y Baza á Guadix. Este paso de Topares se suele también llamar de la Puebla de D. Fadrique.

3.^a Carretera que arranca de la primera en Lorca, sigue por Velez Rubio, collado de las Vertientes (Ibérica, por entre las sierras de María y de Oria) Cullar de Baza y Baza á Guadix.

4.^a Carretera que arranca de la primera en Huercal-Obera, remonta el valle del Almanzora (entre la sierra de Oria y la de Filabres), sigue por Purchena, y el puerto de la Calavera (sierra de Lucar, Ibérica) á Baza y Guadix.

5.^a Ferrocarril desde Murcia por Lorca, Huercal-Obera, Purchena, puerto de la Calavera y Baza á Guadix. Como se ve esta vía acompaña á la primera desde Murcia á Huercal-Obera, y á la cuarta desde Huercal-Obera á Guadix.

6.^a Un trozo de la carretera de Almería á Madrid. Desde Almería corre al N. O., remontando el río del mismo nombre, cruza

por el paso de Fiñana (collado entre el extremo occidental de la sierra de Baza y el oriental de sierra Nevada) y llega á Guadix.

7.^a Un trozo del ferrocarril de Almería á Madrid. Corre por los mismos sitios que la carretera anterior y con ella llega á Guadix.

Todas las carreteras confluentes en Guadix pueden considerarse continuadas por otra que va de dicha ciudad á Granada, cruzando por el puerto de los Dientes de la Vieja (derivaciones septentrionales de sierra Nevada). Un ferrocarril, también de Guadix á Granada, está en construcción.

TERCER GRUPO:

1.^o y 2.^o Los marcados en el capítulo anterior como de Valencia á Murcia, tomados en sentido inverso.

3.^o Ferrocarril de Alicante por Elche y Orihuela á Murcia.

En el país reseñado resalta ante todo la importancia de Cartagena. Su puerto es el abrigo de nuestras naves, sus fortalezas, medios poderosos para resistir cualquier agresión. Es una base de operaciones ya para defender la costa Mediterránea, ya para acudir á las Baleares ó á las vecinas playas africanas. Su pérdida dejaría indefenso un largo trozo de nuestro litoral, daría al que la ocupase una posición difícil de reconquistar, y una base de operaciones sobre Murcia. Con razón los gobiernos la han fomentado hasta hacerla plaza de primer orden. Pero se necesita completarla fortaleciendo los puertecitos vecinos de Escombrera y Porman, porque si se les deja como están, en ellos encontrará abrigo cualquiera escuadra enemiga que pretenda hostilizar á la plaza, bien impidiendo la entrada y salida de buques, bien aguardando ocasión oportuna para un ataque.

Si imaginamos una marcha desde las ciudades costaneras (Alicante ó Cartagena) sobre el interior, se ve que los elementos geográficos defensivos son pocos y de poca consideración. Desde Alicante se remonta el Vinapoló, teniendo á derecha é izquierda, sin formar grandes masas, montecillos Contestanos; y desde Cartagena se sube cruzando las sierras de Carrascoy y de la Cabeza del Asno por los puertos de la Cadena y de la Mala Mujer. Ni las sierras son grandes, ni destacan contrafuertes, ni los puertos son únicos. El Segura, que también se atraviesa, tampoco es gran cosa. Quizá se sacará más partido de las sierras de los

Calares y Alcaraz, que resultarán al flanco izquierdo del agresor, que son más ásperas y que ofrecen puntos naturalmente fuertes, como el en que está el antiguo castillo de las Peñas de San Pedro.

Lo que merece fijar la atención es la comarca en que asientan Albacete, Chinchilla y Almansa. De ella parten, por un lado, los ferrocarriles y carreteras á Valencia, Alicante y Cartagena, y por otro las mismas vías á Madrid; de consiguiente es un centro de gran interés, ya para acumular medios de resistencia, ya para marchar ofensivamente en la dirección que convenga. De esto se habló también en el capítulo anterior.

El trozo de la cordillera Ibérica desde la sierra de Alcaraz al cabo de Gata no tiene la importancia que los anteriores. Su paso ya no conduce á Madrid, sino á Granada, y por mucho valor que esta ciudad tenga, más tendrá siempre la capital del Estado. Es una masa grande de montes, y á ella se debe la escasez de comunicaciones que ha habido hasta hace poco entre Murcia y Andalucía, comarcas que tocándose y con igual clima y producciones, tienen distintos usos, costumbres, trajes y hasta modo de hablar. Hoy tenemos cinco vías transitables para la comunicación entre dichas dos comarcas; las carreteras por Topares y Vertientes, la carretera y ferrocarril por Purchena y el puerto de la Calavera, y la carretera por Tabernas. No es fácil calcular, suponiendo operaciones de Murcia sobre Granada, ó viceversa, si éstas se dirigirán por uno solo de los pasos ó por más de uno; sin embargo, haremos notar que el más septentrional (Topares) presenta terreno áspero y poco poblado, que el más meridional (Tabernas) más parece indicado para operaciones sobre ó desde Almería; nos quedan las dos del medio, Vertiente y puerto de Lucar. Están vecinos, en aquel hay carretera; en éste carretera, ferrocarril, el valle poblado del Almanzora, y la villa de Purchena. Es fácil por tanto que una operación hecha por tropas numerosas se dirija combinadamente por ambos, al paso que una pequeña y rápida irá seguramente por Purchena y la vía férrea. La defensa buscará puntos de apoyo; por las Vertientes, que es de fácil tránsito, en las sierras laterales de María y de Oria; y por Purchena, en esta villa, en las asperezas del valle, que tiene bastantes, ó en el puerto de la Calavera. De todos modos estas posiciones importan más á Murcia que á Granada, porque á ésta aun la queda como

defensa geográfica el puerto de los Dientes de la Vieja, en las ramificaciones de sierra Nevada, al paso que á aquélla no la queda en el mismo orden, elemento ninguno. La importancia de Guadix como nudo de comunicaciones aparece notoria.

CAPÍTULO XVI

Cordillera Cantábrica desde Peñalabra al cabo de Finisterre.—Marcha, tortuosidades é interrupciones de la cordillera.—Vertiente N.—Peñas de Europa.—La Liébana.—Río Deva.—Montes de Covadonga.—Ríos Sella y Nalón.—Oviedo.—Sierra del Rañadoiro.—Río Navia.—Sierras de Fonsagrada y la Bobia.—Río Eo.—El Ferrol.—La Coruña.—Costa.—Vertiente S.—Río Pisuerga.—Valladolid.—Ríos Valderaduey y Esla.—Benavente.—León.—Astorga.—Pirineos Leoneses.—El Bierzo.—Alto Sil.—Alto Miño.—Lugo.—Pirineos Galáico-centrales.—Ríos Jallas, Tambre y Ulla.—Santiago.—Ríos Lerez y Oitaven.—Vigo.—Costa.—Camino.—Consideraciones

La Cantábrica, desde peña Labra, sigue al O., ó sea en el mismo rumbo que traía: así marcha, con pequeñas inflexiones, hasta cerca de Galicia, desde donde empieza á hacer las tortuosidades, que luego veremos, y termina en el cabo de Finisterre. La distancia de peña Labra á este punto, contando con las dichas tortuosidades, es próximamente de quinientos treinta kilómetros.

Formando una gran masa cuyos picos se alzan á unos dos mil metros, con pendientes fuertes, rocas, precipicios y demás asperezas, sigue la cordillera de peña Labra á peña Prieta, cumbre próxima, desde la que hace una corta inflexión al N., hasta tocar á las empinadas peñas de Europa (confines de Santander con Asturias). Desde aquí vuelve al O., sigue formando un corpulento conjunto, abunda en fragosidades, crestas rocosas, hondos socabones, pendientes laderas, y empinados picachos, no la corta ningún río, destaca muchos contrafuertes, y separa Asturias de León. En dicha dirección al O. sigue hasta un monte llamado Cueto-albo, que se halla á las fuentes del Sil, y del que

sale una ramificación importante, los Pirineos Leoneses ó montañas de León, de la que nos ocuparemos más tarde. Poco después de Cueto-albo principia la Cantábrica á inclinarse al S. O., dirección que decididamente toma desde otro pico llamado de Miravalles. Cuando así marcha, llámase sierra de Auceares al principio, y después montes del Cebrero. Estos forman un complicado nudo, desde el que la cordillera cambiando violentamente de rumbo, tuerce hacia el N., resultando un ángulo agudo cuyo vértice está en el nudo mismo y en cuyo fondo nace el río Navia. Continúa en su nueva dirección primero por un contrafuerte del Cebrero y después por otras cumbres, de las que citaremos el monte Cadevo y la sierra de Meira. Ya no es la cordillera tan fuerte y áspera, desde el cambio al N. pierde mucho, particularmente en cohesión, escasean los altos picachos y las pendientes se suavizan. Diríjese hacia la costa, llegando á unos veintiún kilómetros de ella, aquí cambia de nuevo dirigiéndose al O. por la sierra de la Carba, pero advirtiéndose que el vértice del ángulo casi recto que en la variante de rumbo se forma, es una gran depresión llamada paso de Galgao, por la que cruza la carretera de Lugo á Mondoñedo. La sierra de la Carba está al S. del cabo de la estaca de Vares, es corta y algo escabrosa. Tras ella viene un nuevo cambio, en virtud del cual nuestra línea de montes sigue al S. por el cordal de Montouto, marcándose también en el vértice del ángulo otra gran depresión llamada paso de Pedreira, por la que cruza la carretera de Lugo al Ferrol. El cordal de Montouto es también corto, concluye y aparece una tercera depresión mucho más ancha que las dos anteriores. Denomínase paso de Portobelo, es una meseta llana, y por ella sigue sin garganta ni puerto la carretera y ferrocarril de Lugo á la Coruña. Después se alza un monte llamado Coba de Serpe, mas antes de seguir dejemos notado que el monte Cadevo y la sierra de Meira por un lado, la de la Carba por otro y el cordal de Montouto, la depresión de Portobelo y la Coba de Serpe por el tercero, forman á modo de tres lados de un cuadro en cuyo interior corre el alto Miño hasta Lugo. Desde la Coba de Serpe la cordillera vuelve á su primer rumbo, esto es, al O., los montes, ya pequeños, no forman línea seguida, los unen entre sí collados anchos y bajos, por uno de los cuales, el del Mesón del Viento, atraviesa la carretera de la Coruña á Santiago. Preséntase,

por último, peñascosa y relativamente alta, por estar junto á la costa la sierra de Montemayor que dividida en dos cumbres, acaba en los cabos de Touriñán y Finisterre. Todos los montes, desde los del Cebrero, son conocidos por algunos geógrafos con un nombre general, que para mayor facilidad también adoptaremos, se les llama Pirineos Galáico-septentrionales. Añadamos que una mitad próximamente de la parte de cordillera reseñada, es un escalón para bajar de los terrenos altos de la mesa central á los bajos de la vertiente N., por lo que las pendientes al S. son cortas, al paso que las opuestas son largas.

Vertiente Norte.—Es una zona larga de E. á O. y estrecha de N. á S., su mayor amplitud, en este último sentido, es cuando más de unos cien kilómetros medida desde el vértice del ángulo en que nace el Navia; en los demás sitios varía de treinta á cincuenta. El terreno es en mucha parte semejante al de Guipúzcoa y Vizcaya, líneas de montes en todos sentidos, picos, mesas, peñascos, gargantas, cantiles, abismos, cuanto cabe de revuelta y enmarañada confusión producida por multiplicados y atrevidos accidentes. A la encumbrada peña sucede la profunda hoya, á ésta la estrecha garganta, el fértil valle tiene sobre sí el áspero risco; de la meseta se baja por rápidas y grietadas pendientes. Los contrafuertes corren en rumbos varios, los valles, siempre estrechos, se cortan por nuevas cordilleras paralelas á la principal, y así se muestra el terreno hasta la costa, accidentada también en muchos sitios por otras montañas. Mas á medida que se avanza de E. á O., la aspereza empieza á suavizarse, y siguiendo la misma marcha de gradual depresión que la Cantábrica lleva, á los confines de Galicia las cumbres menos ásperas, los valles más anchos y las sierras paralelas más escasas muestran un cambio en las formas del país. Y desde el cordal de Montouto las ramificaciones concluyen, y el terreno, ondulado y fácil, forma campiñas dominadas sólo por tal cual accesible cerro.

Detallando, recordaremos que poco después de peña Labra arranca y corre al N. el gran contrafuerte de peña Sagra: tras él, y á partir un poco más allá de peña Prieta, sale otro hacia el N. E., es el famoso de las peñas de Europa; divide aunque inexactamente Santander de Asturias, es alto y fragosísimo, y en él aparece la torre de Cerredo, pico el más encumbrado de la cordillera. Diríjese como hacia la conclusión de peña Sagra, no

quedando entre las puntas de ambas montañas más que la estrecha garganta de la Hermida. Entre las peñas de Europa y Peña Sagra queda á modo de recóndito retiro, el hondo valle de la Liébana, célebre por su magnífico arbolado. Riégale el Deva, que formado por muchos arroyos pasa por Potes, cabeza del valle, sale por la garganta de la Hermida y desemboca formando la ría y puerto de Tinamayor. Al O. de las peñas de Europa hallamos el Sella. Nace en la Cantábrica, junto al puerto de Ventaniella, corre al N. tortuosísimamente por entre formidables asperezas, que tomadas en conjunto podrían llamarse montes de Covadonga, pues en ellos está la siempre célebre cueva del mismo nombre, pasa por Cangas de Onís y desemboca formando la ría de Rivadesella.

Poco al O. de las fuentes del Sella están las del Nalón, río el mayor de Asturias. Nace en el puerto de Tarna (Cantábrica), corre al N. O., también por entre grandes montes, cruza la cuenca carbonífera de Langreo, y deja á corta distancia, sobre la derecha, á Oviedo, y sobre la izquierda á Trubia. Oviedo, además de su importancia como capital y principal población de Asturias, tiene una gran fábrica de armas de fuego portátiles; y Trubia, que es un pueblecillo, otra de cañones y efectos de hierro. Sigue el Nalón al N. O. hasta que le llega por la izquierda el Narcea, cambia entonces al N., sigue por la villa de Pravia y desemboca formando la ría del mismo nombre tras unos ciento treinta y cinco kilómetros de curso. Recibe muchos afluentes, de los que solo citaremos dos, ambos de la izquierda, el Lena y el Narcea. El primero nace en el puerto de Pajares y corre al N. por entre montes, llevando gran trecho á su lado la carretera de Oviedo á León. El Narcea se origina entre Cueto-alto y el pico de Miravalles, corre al N. E. por terreno ya menos áspero, pasa por Cangas de Tineo y concluye junto á Pravia. Entre la boca del Sella y la del Nalón está Gijón, población comercial, rica, con buen puerto y algunas fortificaciones; y Avilés, con otro puertecito sobre la ría de su mismo nombre.

Separando la cuenca del Nalón de la del Navia hay una bien marcada línea de montes. Principia á las fuentes del Narcea, corre al N. O. llamándose sierra de Rañadoiro, tuerce á poco al N. toma otros nombres, y concluye cerca de la costa en el pico del Estoupo. A su O. hallamos el Navia, que nace en el vértice del

ángulo que forma la cordillera en los montes del Cebrero, corre al N., riega un valle largo y menos accidentado que los de los ríos anteriores, pasa por junto á Grandas de Salime, y desemboca por Navia, formando la ría de igual nombre.

Separando el Navia del Eo hay otra línea de montes también muy marcada. Parte de la Cantábrica en el monte Cadevo, corre al N. tortuosamente, se llama sucesivamente sierra de Fonsagrada y sierra de la Bobla y termina cerca de la costa. El Eo nace al arranque de estas montañas, corre al N., su valle tiene ya pocas asperezas, y acaba formando la hermosa ría de Rivadeo, quedando sobre ella y en la margen izquierda la bonita villa del mismo nombre.

Tras el Eo aparecen en la estrecha zona que forma la vertiente varios riachuelos insignificantes, montes hay también algunos al N. de la sierra de la Carba, y como poblaciones de nota existen: Mondoñedo, ciudad pequeña; el Ferrol, capital de departamento marítimo, con arsenal para la construcción de buques de guerra; plaza de guerra de primer orden con los castillos de San Felipe y la Palma y varias baterías, vecindario numeroso y grandes recursos; está edificada sobre la ría de su nombre y tiene excelente puerto; y la Coruña, también plaza de guerra, aunque débil, pues no tiene más que el antiguo castillo de San Diego; hállase igualmente sobre la ría de su nombre, con buen puerto, crecido vecindario, mucha riqueza y gran comercio.

Costa.—Toda ella, hasta llegar cerca de Galicia, es brava y escarpada, salvo algún que otro sitio en que aparecen pequeñas playas; corre de E. á O., avanza varios cabos, de los que solo citaremos el de Peñas, y sus puertos principales son los ya dichos; Rivadesella, Gijón, Avilés, Pravia y Rivadeo. La de Galicia se dirige primero al N. O. y luego al S. O., resultando formado un ángulo cuyo vértice es el cabo de la estaca de Vares, aparece muy caprichosa é irregularmente recortada, es también áspera en muchos sitios, avanza muchos cabos y se abre en muchas rías: De éstas las principales son: las de Vivero, el Barquero y Ortigueira; agrupadas junto al dicho cabo de Vares, y las del Ferrol, Ares, Betanzos y la Coruña, que, reunidas, forman á modo de un pequeño golfo dividido en cuatro senos y con una sola entrada.

Vertiente S.—Comprendemos en ella todo el terreno desde la Cantábrica al Duero, menos los trozos del bajo Sil y el bajo Miño

con los montes y ríos á su mediodía, que requieren especial atención, por hallarse en ellos un trozo de la frontera hispano-portuguesa. La zona restante es extensa y de varias formas. Hallamos primero las Cuencas del Pisuerga y del Esla; en las que se presenta al N. una estrecha banda montañosa formada por espolones Cantábricos, sigue un gran trozo de la mesa central que constituye elevadas planicies, en las que sólo en algún sitio aparecen cumbres como los montes de Cerrato y los de Torozos, cuya situación ya se indicará. Los valles en cuyo fondo corren los ríos se marcan poco, las divisorias apenas se aperciben, formando el todo una parte de la llanura de Castilla. Al O. de ella encontramos el alto Sil, en valles mucho más bajos, estrechos y accidentados, más al O. el alto Miño en otra mesa pequeña y más baja que la central, que, siguiendo la pendiente del río, pierde poco á poco altitud hasta convertirse en valle, y finalmente más al O., otra comarca de montañas y valles en rumbo unos y otros de E. á O. hasta concluir en la costa.

Nace el Pisuerga en la Cantábrica, junto á peña Labra, corre al S. tortuosamente por el valle de Pernia, pasa en él por Cervera de Río Pisuerga, sale de entre las asperezas, continúa al S. por muchas villas y lugares, entre las que citaremos á Alar del Rey, Torquemada y Dueñas, y llega á Valladolid. Esta ciudad, la más rica y grande de Castilla la Vieja, está situada á la orilla izquierda, llega á 70.000 almas y tiene dos puentes sobre el río. Carece de toda condición de plaza de guerra, pero vale mucho como capital importante, y cuando tratemos del Duero la hallaremos de interés en otro sentido. Sigue el Pisuerga á Simancas, célebre por su castillo, que hoy sirve de archivo general de Castilla, y poco después, ancho, profundo, caudaloso y con unos ciento noventa kilómetros de curso afluye al Duero. Es de notar que desde Torquemada aparece por la izquierda y á alguna distancia un relieve de terreno llamado montes de Cerrato, es corpulento, poco elevado, y termina en una mesa abierta en vallecitos. Se extiende hasta cerca de Valladolid, cortado aquí de E. á O. por el riachuelo Esgueva, vuelve á alzarse tras él, y con otros nombres forma un lomo entre Esgueva y Duero, cuya importancia notaremos al hablar de este último río. Igualmente en la orilla derecha del Pisuerga, inmediato y desde Dueñas próximamente, se alza otro relieve también bajo, corpulento

y acabado en mesa, cuyo nombre general es el de montes de Torozos. Es muy extenso, llegando por el S. casi hasta el Dueró y por el O. hasta cerca de Zamora. Los principales afluentes del Pisuerga son: 1.º El Arlanza, que ya conocemos, y que unido al Arlanzón se junta por la izquierda en Torquemada; 2.º El Carrión, que nace en la Cantábrica, hacia peña Prieta, corre al S. con dirección al S. E., pasa entre otros pueblos por Saldaña y Carrión de los Condes, sigue á Palencia, capital pequeña pero rica, y afluye por la derecha en Dueñas. Presta el Pisuerga parte de sus aguas al Canal de Castilla, que empieza en Alar del Rey, corre un poco á lo largo de la orilla izquierda de nuestro río, pasa á la derecha, sigue al S. y se divide en dos ramales, uno de los cuales termina en Valladolid, y otro denominado Canal de Campos, tuerce al O. y acaba en Medina de Rioseco.

Entre Pisuerga y Esla hallamos el Valderaduey, río poco importante que nace en una ondulación del terreno poco al S. de la Cantábrica, corre también al S. con inclinación al S. O., pasa entre otros pueblos por Villalpando, y escaso de aguas se une al Duero en Zamora. Recibe por la izquierda el Sequillo, que cruza por Medina de Rioseco.

El Esla nace en la Cantábrica, poco al O. de las fuentes del Carrión y cerca del puerto de Ventaniella, corre en la zona montuosa por el estrecho valle de Burón; sale de entre las asperezas, se dirige al S. con inclinación al S. O., llega cerca de Benavente, que queda un poco á la derecha, empieza á ahondar su cauce, las orillas se escarpan, la corriente se encajona, y sin regar más pueblos importantes, caudaloso y con unos ciento setenta kilómetros de curso, se junta al Duero entre Zamora y la frontera portuguesa. De Benavente abajo el Esla tiene indudablemente valor como obstáculo, por su caudal y lo alto de sus orillas, pero recorre un país tan despoblado y pobre, que difícilmente será teatro de operaciones importantes. Sus principales afluentes son: por la izquierda, el Cea. Nace entre el Carrión y el Esla, en los espolones de la Cantábrica, corre al S. por Sahagún, Mayorga y otros pueblos, y afluye frente á Benavente. Por la derecha: 1.º el Bernesga, nace en la Cantábrica, junto al conocido puerto de Pajares, recorre la zona montañosa, sale de ella, pasa por León y se une al Esla. León es hoy una ciudad pequeña, pero de indudable importancia por su proximidad al referido

puerto de Pajares, el mejor paso para Asturias, y por la vía férrea que, desde la Robla, pueblecito poco al N. del mismo León, marcha á Bilbao. 2.º El Orbigo, nace junto á Cueto Albo, corre al S. pasa por Murias de Paredes, y algo caudaloso afluye junto á Benavente, recibe por la derecha el Tuerto, que baja de los Pirineos Leoneses ó montañas de León, y pasa por Astorga, ciudad pequeña, pero importante por ser el mejor punto de partida para cruzar los dichos Pirineos Leoneses por su paso más fácil (el puerto de Manzanal) y bajar al valle del Bierzo. 3.º El Tera, nace en los Pirineos Galáico-meridionales (continuación de los Leoneses) corre al E. por un valle entre las dos bandas de los mismos Pirineos, que más tarde conoceremos, pasa por la Puebla de Sanabria, villa pequeña que fué plaza de guerra y está muy próxima á Portugal, y se junta al Esla poco agua abajo de Benavente.

Los Pirineos Leoneses son un gran ramal Cantábrico, que arranca de la cordillera en Cueto Albo, corre al S. con inclinación al S. O. y separa el trozo de la mesa central, recorrido por el Orbigo, del valle del Bierzo. Sobre el Orbigo y su terreno apenas tienen elevación, pero sobre el Bierzo, que es mucho más bajo, si la tienen; resultando por ello que, á más de montes, son un escalón para bajar de la mesa central al valle referido. A medida que se alejan de Cueto Albo crecen en altitud y corpulencia, llegando á señalarse una empinada cumbre llamada el Teleno, y poco después otra denominada la peña Negra; en la cual concluyen, teniendo de largo unos cien kilómetros. En peña Negra se verifica un gran esparcimiento montañoso, al E. y al O, formándose una larga cadena, que, en su prolongación oriental, acaba pronto, pero en la occidental llega hasta las costas del Atlántico. Al S. de esta cordillera, cercana, paralela, y con igual extensión corre otra línea de montes, y á la suma de las dos es á lo que denominamos Pirineos Galáico-meridionales calificando á la primera de banda N. y á la segunda de banda S. En el valle que queda entre los extremos orientales de ambas bandas están el Tera y la Puebla de Sanabria.

El Bierzo está ceñido al E. por los Pirineos Leoneses hasta el Teleno, al N. y O. por la Cantábrica desde Cueto Albo á los montes del Cebrero, y al S. por dos gruesos y peñascosos contrafuertes, uno es la sierra de la Encina de la Lastra, que desde el

Cebrero corre al E., otro la sierra de la Guiana ó montes Aquilianos que desde el Teleno marcha al O. Ambos se dirigen como á juntarse, pero terminan bruscamente antes de hacerlo, quedando entre sus puntas una garganta llamada las fragas del Sil, por la que cruza el río Sil. El Bierzo es un valle grande, pero áspero y dividido en vallecitos por recorrerle muchos espolones de los montes que le ciñen. Riégale el Sil, que nace en Cueto Albo, corre tortuosamente al S. O., recibe muchos arroyos, pasa entre otros pueblos, por Ponferrada, y sale por la garganta de las fragas de su nombre, entre las sierras de la Guiana y de la Encina de la Lastra. Villafranca del Bierzo es otra población de nota en el valle. Más tarde seguiremos con el Sil.

Entre el alto Sil y el alto Miño se introduce como una cuña el alto Navia, tras el que se alza un poco el suelo y aparece la meseta de Lugo casi llana, por donde corre, al principio, el segundo de dichos ríos. Como sabemos está semiencuadrada entre las eminencias y depresiones de la Cantábrica desde el monte Cadevo y sierra de Meira hasta la Cova da Serpe. Nace el Miño en la sierra de Meira, principia su curso describiendo una curva cóncava al S., terminada, continúa al S. y pasa entre otros pueblos por Puente-Rábade y Lugo. Esta pequeña capital está rodeada de muros antiguos, tiene puentes sobre el río, la cruzan muchos caminos, y central en el N. de Galicia, es un sitio desde el que se puede operar en muchas direcciones. Continúa el Miño al S., el terreno se va deprimiendo, el cauce se ahonda, se le acercan contrafuertes montañosos por ambas orillas y la mesa se va trocando en valle. La corriente sigue por Puerto Marín y otros pueblos, y por cerca de Chantada; hasta que, en las barcas de los Peares, recibe por la izquierda su principal afluente, el Sil. En el capítulo siguiente continuaremos con el Miño.

Limitando su cuenca por O. se muestra otra línea de montes que arranca de la Cova da Serpe, y marcha afectando en algo la forma de un cuarto de circunferencia cóncavo al N. O. terminando en las alturas de Santa Tecla, que aparecen poco al N. de la desembocadura del mismo Miño. Llamemos á este ramal Pireneos Galáico-centrales, al principio son pequeños, pero luego crecen, se cubren de asperezas y destacan contrafuertes, convirtiéndose en una cordillera considerable, en particular hacia su parte media, donde se levantan las sierras del Faro y del Suído,

La comarca entre estos montes y el trozo de la Cantábrica, desde la Cova da Serpe á Finisterre, es un país compuesto de cordilleras y valles, orientados todos de E. á O. Así es que, cruzándola de N. á S., ofrece una larga serie de subidas y bajadas, tanto más fuertes cuanto más se avanza al mediodía. Las sierras, al concluir en la costa, forman grandes salientes á modo de penínsulas, quedando entre ellas entrantes de mar, que á su vez constituyen extensas rías. El valle más septentrional le recorre el río Jallas, que baja de la sierra de Montemayor y tras corto curso desemboca en la ría de Coreubión. El segundo valle le riega el Tambre, río mayor que el anterior, nace en la Cova da Serpe, cruza por varios pueblos y acaba en la ría de Muros y Noya, que son dos buenas villas.

El tercero, que es el mayor, está surcado por el Ulla, que también es el río más caudaloso, se origina en los Pirineos Galáico-centrales, cruza al principio por terreno muy quebrado, sigue por el valle, forma la ría de Padrón, villa grande y rica, y desemboca en la extensísima de Arosa, sobre cuya costa hay buenos pueblos, siendo los principales Carril y Villagarcía. Entre los Tambre y Ulla medios, y al pie del estéril monte Pedroso, está la famosa ciudad de Santiago, muy decaída con relación á lo que fué, pero importante como centro de la región que nos ocupa, cruce de caminos, y localidad de importancia moral. El cuarto valle, que ya es muy corto, está recorrido por el Lerez, riachuelo que desde los Pirineos Galáico-centrales va á terminar en la ría, también grande, de Pontevedra. La pequeña, pero agradable y rica ciudad de este nombre, se encuentra junto á la desembocadura del río. El quinto y último valle le riega el Oitaben, que desde los mismos Pirineos baja á desembocar por Puente de San Payo en la gran ría de Vigo. Forma ésta el extenso y seguro puerto del mismo nombre, cuya ciudad, hoy pequeña, está llamada á un gran porvenir comercial, la defiende un pobre castillejo llamado del Castro, pero hay en construcción otras fortalezas para guardar debidamente el puerto y la ciudad.

Costa.—Es la más caprichosamente recortada de la península, tiene cuatro largos salientes, extremos de las divisorias entre los ríos, que terminan en muchos cabos; y seis entrantes, que son las rías ya citadas de Coreubión, de Muros y Noya, de Arosa, de Pontevedra y de Vigo, con más la pequeña ensenada de Bayona. Hay además varias islas, de las que las más interesantes son las Cies,

que son tres y se hallan á la boca de la ría de Vigo, protegiéndola contra los huracanes. En la Arosa hay dos, la llamada también de Arosa, en el interior de la vía, y la de Sálvora, á la boca de la misma. Acaso algún día tanto las Cies, como Sálvora y Arosa, tengan gran importancia en el concepto de guardar sus respectivos puertos.

Caminos.—Hay muchos de buenas condiciones en la comarca reseñada, excepción hecha de los terrenos fuertemente ásperos, y de la Cantábrica, que se cruzan cómodamente en pocos sitios. Además, las comarcas de Pisuerga y Esla son fácilmente transitables en todas direcciones por lo unido y llano del terreno. Dividiremos los principales en tres grupos. 1.º Los que comunican Castilla y León con Asturias, y algunos más interiores en Castilla ó León. 2.º Los que comunican las mismas comarcas con Galicia, y otros exclusivos de esta última. 3.º Los que comunican Galicia con Asturias.

PRIMER GRUPO. Son:

1.º Un trozo del ferrocarril del N., que desde Burgos sigue por Torquemada, Venta de Baños, Dueñas, Valladolid y Viana de Cega (Duero). Continúa á Madrid.

2.º Carretera desde Burgos, también por Torquemada, Dueñas, Valladolid y Boecillo (Duero) á Madrid.

3.º Un trozo del ferrocarril de Santander á Valladolid, que tras de cruzar la Cantábrica y la Ibérica por los puertos de Reinosa y Pozazal, sigue por Alar del Rey y Palencia, uniéndose al núm. 1.º en Venta de Baños.

4.º Otro trozo de la carretera de la misma á la ciudad por los mismos sitios. Se une á la núm. 2.º en Dueñas.

5.º Carretera desde la vía y puerto de Tinamayor, por la garganta de la Hermida, Potes (Liébana), el puerto de Sierras Albas (Cantábrica), Cervera de río Pisuerga, Saldaña y Carrión de los Condes á Palencia.

6.º Carretera desde Rivadesella por Cangas de Onís, el puerto de Ventaniella (Cantábrica), ribera del Esla y del Cea á Sahagún y Mayorga.

7.º Ferrocarril desde Gijón por Oviedo, puerto de Pajares (Cantábrica), León y Sahagún á Palencia. Aquí empalma con el de Santander á Valladolid, siguiendo unidos á juntarse con el del N. en Venta de Baños.

8.º Carretera desde Gijón por Oviedo, puerto de Pajares (Cantábrica), León, Benavente (Esla) y Villalpando (Valderaduey) á Tordesillas (Duero). Sigue á Madrid.

9.º Carretera de León por Mayorga y Rioseco á Valladolid.

10. Carretera desde Luarca (costa asturiana) por Cangas de Tineo, puerto de Leitariegos (Cantábrica) y valle del Bierzo á Ponferrada. Pasado el paso de Leitariegos sale de ella un ramal que cruza el puerto de Valdeprado (Pirineos Leoneses) y sigue por Murias de Paredes á León.

11. Ferrocarril (ya conocido) desde Bilbao por el puerto de Bercedo (Cantábrica) y las Rozas (Ebro) á empalmar en la Robla con el número 7.

SEGUNDO GRUPO.

1.º Un trozo de ferrocarril del N. O. Desde la Coruña sigue por el paso de Portobelo (Cantábrica), Puente Rábade (Miño), Lugo, Sarriá y Monforte de Lemus. Volvemos á encontrarle en Ponferrada, continúa por el puerto de Manzanal (Pirineos Leoneses) y Astorga á León, donde se une al núm. 6.º, siguiendo con él á los otros empalmes de Palencia y Venta de Baños. De Astorga sale un ramal que marcha por Benavente á Zamora (Duero), luego sigue por Salamanca y Cáceres á Huelva, resultando paralelo á la frontera portuguesa.

2.º Un trozo de la carretera general de Galicia. Desde la Coruña marcha por el paso de Portobelo (Cantábrica), Puente Rábade (Miño), Lugo, puerto de Santa Isabel (Cantábrica, contrafuerte de los montes del Cebrero), los Nogales (alto Navia), puerto de Piedrafito (Cantábrica), Villafranca del Bierzo, Ponferrada, puerto de Manzanal (Pirineos Leoneses), Astorga y Benavente. Aquí se une á la núm. 7.º y sigue con ella.

3.º Carretera de Lugo por la orilla derecha del Miño á Orense.

4.º Carretera de Lugo á Monforte de Lemus.

5.º Carretera desde la Coruña, por el paso del mesón del Viento (Cantábrica, cruce sin puerto), Santiago y puerto de Santa Marta (Pirineos Galáico-centrales) á Orense.

6.º Carretera de Santiago por Padrón, Pontevedra y el paso de los Valos (Pirineos Galáico-centrales, cruce fácil) á Tuy.

7.º Ferrocarril desde Santiago por Padrón, Carril, Pontevedra, paso de los Valos (Pirineos Galáico-centrales) Tuy, Orense, puente de los Peares (Miño) y Monforte de Lemus (empalme con

el núm. 1.º). Poco antes del paso de los Valos y de la estación de Redondela destaca un ramal á Vigo.

8.º Carretera de Vigo á Tuy.

9.º Carretera de Lugo á Santiago.

10. Carretera de Lugo por el paso de Pedreira (Cantábrica) al Ferrol.

TERCER GRUPO.

1.º Carretera de Lugo por el paso de Galgao (Cantábrica) á Ribadeo, Luarca, Avilés, Oviedo, Gijón, Ribadesella y demás puntos de la costa á Santander.

En Asturias hay además muchas carreteras que unen entre sí todos los pueblos de importancia.

La cordillera Cantábrica por su elevación, su masa y sus muchas y complicadas ramificaciones en la vertiente N. cubre muy bien á Asturias de los ataques procedentes de Castilla. Los puertos de Pajares y Ventaniella, únicos pasos buenos y eso no siempre, pues en invierno les cubren las nieves, bien defendidos, ya en sí mismos ya en las asperezas inmediatas, serán difíciles de forzar. Hay otros pasos, todos muy malos, las sendas serpentean en ellos por laderas y gargantas, no pudiendo seguirles ni tropas numerosas ni el material de guerra hoy en uso. No está Castilla tan asegurada, porque en la vertiente S. las ramificaciones son cortas, presentándose en seguida extensos llanos. Para detener el ímpetu de un enemigo que baje pujante de las montañas, no hay más que los viejos muros de León.

Galicia queda separada de las llanuras castellanas por una ancha banda de asperezas formada por los Pirineos Leoneses, el Bierzo y las sierras de Aucares y del Cebrero. Más al S., esta banda separatoria se ensancha y se complica en los Pirineos Galáico-meridionales. Tal zona, pues, es la que importa dominar, y el dueño de ella puede marchar fácilmente ya hacia Lugo, ya hacia Astorga, León ó Benavente. El paso por ella no es fácil, siempre que se defienda en forma; los caminos son cuatro: uno, la carretera ya conocida por los puertos de Manzanal y Piedrafita; otros dos, de Ponferrada á Orense (carretera y ferrocarril) por un prolongado desfiladero á lo largo del Sil, y el último (carretera de Madrid á Vigo) por muchas asperezas de los Pirineos Galáico-meridionales. De estos últimos tres caminos se dará mayor razón en el capítulo siguiente. Entre todos cuatro el terreno es

fragosísimo, poco poblado y sin vías transversales, resultan do una suma considerable de elementos geográfico-defensivos y en ella la posición más fuerte, dentro de lo que conocemos, la de Piedrafitá.

La última parte de la cordillera se interrumpe tantas veces y es tan escasa de ramificaciones, que no merece fijar la atención.

La zona de los ríos Jallas, Tambre, Ulla, Lerez y Oitaben, puede también proporcionar algunos medios geográfico-defensivos de cierto valor, particularmente en su extremo S., donde los Pirineos Galáico-centrales y sus contrafuertes alcanzan su máxima elevación y corpulencia. De esto descontemos el paso poco difícil de los Valos con carretera y vía férrea.

El Miño, en la parte que le conocemos no es cosa grande, y menos en Puente-Rábade y Lugo, sus principales puntos de paso; puesto que, próximo aún á sus fuentes, no puede tener consideración de río caudaloso.

Volvemos á León para emitir un concepto militar ya indicado al tratar de la cuenca del Nervión; y es, por la vía férrea de la Robla á Bilbao, cuando llegue el caso, se pueden trasladar prontamente á Vizcaya tropas del mismo León, Asturias y Galicia; las cuales amargarán la derecha del adversario que pretenda forzar la primera parte de la Cantábrica, el Ebro y la línea de Pancorbo. León es precisamente la base para esta maniobra. Y también la vía dicha servirá para una retirada excéntrica en caso de un descalabro en Vizcaya.

El Pisuerga puede ser de importancia en su último trozo. Valladolid, rica, poblada é influyente en Castilla, atraerá la atención de los beligerantes, y en las maniobras que se ejecuten el río hará su papel. Como obstáculo, lo es de alguna entidad, y para dominarle, la mejor orilla es la derecha, porque junto á ella se alza la mesa de los montes de Torozos, desde la que aparecen perfectamente río y valle. Simancas, en la orilla dicha y en la pendiente del monte, puede hacer algún día servicios de importancia.

La costa asturiana, inhospitalaria y brava, no es de creer que se elija para desembarcos, y más teniendo seguidamente las fragosidades de tan áspero país. Gijón sin embargo, por su condición de centro comercial, pudiera ser objeto de alguna agresión, para contrarrestarla se han hecho algunas fortificaciones.

Las playas de Galicia, aunque bañadas por un mar proceloso,

no son tan difíciles como las de Asturias, por las muchas extensas y resguardadas rías que en ellas hay. Tres principalmente pueden ser los puntos atacados, el Ferrol, al que guardan bastante bien sus robustos y modernos castillos, la Coruña, mucho menos fortalecida, y Vigo, que se halla casi indefenso. A este último, cuya importancia es tan notoria y cuyo brillante porvenir se ve tan claro, habrá que acudir con preferencia el día que se quiera asegurar su prosperidad comercial. Hoy la opinión general añade á los tres puntos expresados la ría de Arosa, por el recelo de que sus excelentes condiciones exciten algún día la codicia de alguna nación poderosa en los mares. Es muy probable que la opinión tenga razón, pero hay un grave mal, el cual consiste en que son tantos los puntos indefensos, que resulta imposible atender á todos.

CAPÍTULO XVII

Bajo Sil.—Bajo Miño.—Orense.—Tuy.—Valença do Minho.—Pirineos Galáico-meridionales.—Banda N.—Sierras Negra, Segundera, Seca, de San Mamed, de Penema, de Peñagache y de Santa Lucía.—Banda S.—Sierras de la Culebra, Gamoneda, de Peñaslibres, de Penha, de Jures y de Montezuho.—Trasversales.—Collado de Padornelo y la Canda.—Montes de Orrios.—Sierras de Peñaverde y Larouco.—Sierras de Laboreiro.—Frontera.—Río Limia.—Lindoso.—Vianna do Castello.—Cemas de Mogadouro.—Serra de Reboredo.—Serras de Gerez, Cabreira y de Marao.—Río Sabor.—Braganza.—Río Tuela.—Paiz do Vinho.—Río Tâmega.—Chaves.—Río Cavado.—Braga, Río Ave.—Oporto.—Camino —Consideraciones.

En la comarca de que vamos á tratar se encuentra la frontera hispano-portuguesa desde el Miño al Duero. Abraza los valles y cursos del bajo Sil y bajo Miño, los Pirineos Galáico-meridionales, y la zona, en parte montañosa y en parte ondulada, que sigue, en Portugal, hasta el Duero.

Dejamos al Sil saliendo del Bierzo por el desfiladero de las

Fragas, entre las puntas de las sierras de la Encina de la Lastra y de la Guiana, tras esta salida cambia al O. la dirección que traía, corre paralelo y próximo al trozo vecino de la frontera que, con relación á él, queda al S., la corriente es rápida, el caudal algo considerable, las márgenes muy frecuentemente altas y escarpadas, como formadas que están por contrafuertes del Cebreró por la derecha, y de los Pirineos Galáico-meridionales por la izquierda, y el terreno, difícil de recorrer, pobre y escaso de pueblos, resultando en suma un largo desfiladero. Pasa por Barco de Valdeorras y otras villas y aldeas, al acercarse al Miño, despejada un poco la orilla derecha, aparece cerca de ella Monforte de Lemus, población pequeña, pero de interés por cruzarla caminos importantes y estar muy bien situada, detrás y cerca del Sil, para en caso de una guerra con Portugal, acudir prontamente á cualquier punto de la línea de este río. El cual sigue corriendo hasta confluir poco después con el Miño en las barcas y puente de los Peares.

Prolonga el bajo Miño la línea militar del Sil, cambiando al S. O. la dirección al S. que traía, dirígese paralelo y próximo á la frontera, que sigue quedando al S., y riega un ancho, poblado y fértil valle, ceñido en la orilla derecha por el último trozo de los Pirineos Galáico-centrales, y en la opuesta por el último también de los Pirineos Galáico-meridionales, en su banda N. Llega el Miño á Orense, ciudad pequeña, pero rica, edificada en la margen izquierda, con puentes sobre el río, buenos caminos en todas direcciones y excelente situación como base de operaciones, ya para maniobrar por una ú otra margen, ya para marchar al supuesto país enemigo.

Sigue el Miño por los buenos pueblos de su valle, hasta que haciendo una inflexión al S., al mismo tiempo que la frontera hace otra al N., viénen ambas líneas á juntarse al concluir por la izquierda el arroyo Barjas. Marchan desde aquí reunidos río y frontera, quedando española la orilla derecha y portuguesa la izquierda. Pasa por muchos pueblos, siendo los principales Tuy (España), ciudad pequeña con restos de antiguos muros, y Valença do Minho (Portugal), plaza pequeña y antigua, pero bien conservada. Estas poblaciones están enfrente una de otra, las separa el ancho del río y es manifiesta la superioridad de Valença sobre Tuy. Sigue el Miño su curso, pasa por otros pueblos que

también fueron plazas de guerra y aun conservan algo de sus fortalezas, particularmente los portugueses, siendo los últimos la Guardia (España) y Caminha (Portugal), y crecido de aguas termina en el Atlántico tras unos trescientos treinta kilómetros de su curso. Es navegable desde Tuy en treinta y un kilómetros, es frontera en sesenta y siete y en su desembocadura existen varios islotes, entre ellos el de Insoa, portugués y fortificado.

Los Pirineos Galáico-meridionales, de los que se principió á tratar en el capítulo anterior, son dos líneas de montes que corren de E. á O. paralelas, próximas entre sí y al mediodía de Sil y Miño en la parte de ambos aquí descrita. Las llamaremos banda N. y banda S., quedando la primera vecina también á los ríos en cuestión. La banda N. es continua y con buena trabazón entre sus partes, la S. se interrumpe y corta en algunos sitios. Una y otra son en parte españolas y en parte portuguesas. Principia la banda N. en la Peña Negra, conclusión que dimos á los Pirineos Leoneses, extiéndese con el nombre de sierra Negra, hacia E. y O., formando en la primera de estas direcciones uno de los lados del valle del Tera, y terminando pronto en la llanura de Castilla la Vieja. En rumbo al O. se prolonga largamente por las sierras Segundera, Seca y de San Mamed, todas empinadas, gruesas y ásperas, llenas de peñascos y malezas, con escabrosas pendientes y escasos caminos. De ellas salen los contrafuertes que accidentan tanto el lado izquierdo del valle del bajo Sil. A la sierra de San Mamed siguen las del Penema y Peñagache, menos fragosas y elevadas, tras de lo que, cruzando la frontera, entra en Portugal esta banda N. de los Pirineos Galáico-meridionales. Sigue en el vecino reino por los montes de Santa Lucía hasta concluir cerca de la costa. Las sierras de Penema, Peñagache y Santa Lucía, son las que limitan el valle del Miño bajo, al que no avanzan más que cortos espolones. La banda S. de los mismos Pirineos principia en la sierra de la Culebra, que se alza al S. y cerca de la Negra; prolóngase un poco al E. formando el otro lado del valle del Tera, y concluye, también á poco, en el llano de Castilla la Vieja. En rumbo al O. marcha por la sierra Gamoneda, que aparece por bajo de la Segundera, viene después la de Peñaslibres, al S. de las Seca y San Mamed, y tras ella una gran interrupción de la cordillera, que es sustituida por un valle recorriendo de N. á S. por el río Támega. Cruzado el valle, vuelven á presentarse los

montes, con los nombres de sierras de Penha y de Jures, que están bajo los mismos meridianos que las de Penema y Peñagache, concluyendo la banda S. de los Pirineos Galáico-meridionales en la sierra de Montezuho, que acaba junto á la costa. Son fronterizos, unas veces por las cumbres y otras por las faldas, desde la sierra Gamoneda á la de Jures, y es portuguesa la de Montezuho. Las dos líneas de montes relacionadas se ponen en contacto entre sí por medio de eslabones que van de una á otra, siendo éstos: 1.º y 2.º Los collados de Padornelo y de la Canda, que marchan de la sierra Segundera á la Gamoneda. 3.º Los montes de Orrios, que unen la Seca á la de Peñaslibres. 4.º La sierra de Peñaverde, continuada por la de Larouco, que corre desde la de San Mamied á la de Penha. 5.º La sierra de Laboreiro, que baja de la de Peñagache á la de Jures. Todos son seguidos menos el último, que está cortado en su parte final, pasando por la cortadura del río Limia. Tal es la sucesión de montañas que se alza en la comarca fronteriza; su aspereza alcanza el máximun en la parte oriental, porque las sierras son mayores y más complicadas, por eso es difícil operar en ella con tropas numerosas; y más teniendo en cuenta por una parte lo quebrado del valle Sil, y por otra que, de las sierras Gamoneda, de Peñaslibres, de Penha y de Jures, parten al S. y se internan en Portugal otras, que más adelante notaremos. En la parte occidental, las montañas menos altas, menos complicadas é interpoladas con valles anchos, ofrecen mucha menos dificultad.

La frontera principia en la desembocadura del Miño, le remonta hasta su confluencia con el Barjas, aquí tuerce al S. y remonta también dicho riachuelo, llegando con él á la sierra de Peñagache, (banda N. de los Pirineos Galáico-meridionales). Cruza esta sierra, y continúa por la de Laboreiro (quinta transversal entre ambas bandas). Encuentra al Limia, le corta, y continúa por las mismas cumbres de Laboreiro alcanzando la banda S. de los mismos Pirineos en la sierra de Jures. Cambia aquí de nuevo dirigiéndose al E., corre por las cumbres de las sierras de Jures y Penha, baja al valle del Támeiga, cruza este río y continúa por las faldas meridionales de las sierras de Peñaslibres y Gamoneda. Desde la última gira al S., sigue algún tiempo por un riachuelo llamado el Manzanas, le dejó y salta al Duero encontrando este río en el punto en que deja la dirección al O. que

traía, y toma al S. O. El largo total de la frontera, desde la boca del Miño á dicho punto, es de unos trescientos cuarenta kilómetros, y su forma, prescindiendo de detalles, afecta la de un ángulo recto abierto al S. O. y cuyo vértice está cerca y algo al mediodía de la Puebla de Sanabria. El río Limia, antes citado, corre entre las mitades occidentales de ambas bandas de los Pirineos que estudiamos, es mitad español y mitad portugués, y su valle está dividido en dos trozos casi iguales, por la sierra de Laboreiro. Nace en la laguna Antela, que aparece al pie de la sierra de Penema, corre lentamente al S. O. por el buen valle de su mismo nombre, pasa por Ginzo de Limia, cruza la sierra de Laboreiro y entra en Portugal. Pasa en este reino por Lindoso, pueblo fronterizo con un castillejo, sigue por otros puntos y desemboca por Vianna do Castello, pequeña ciudad con un puertecito y algunas fortificaciones.

El país, desde la banda S. de los Pirineos Galáico-meridionales hasta el Duero, visto de E. á O., aparece dividido en dos partes, una montañosa y otra ondulada. La primera abraza los dos tercios interiores, la segunda el tercio inmediato á la costa. La parte montañosa está cubierta de contrafuertes que arrancan de los montes referidos, corren al S. y llegan hasta el mismo Duero. Son muchos, están próximos entre sí, unos concluyen en ásperos riscos, otros en escuetas mesas, los más tienen pendientes escarpadas, y se abren en gargantas, barrancos y vallecitos. El tercio restante ó comarca costanera, se compone de buenos valles, orientados de E. á O. y de sierrecillas que los separan. En el país accidentado la primera línea de cumbres es una que parte de la sierra Gamoneda, corre en forma de un grueso lomo á formar la margen derecha del Duero, cuando este río corre al S. O., llámase en estos sitios cemas de Mogadouro, siendo una montaña, más que alta, corpulenta y recia; más adelante cambia dicho nombre por el de serra de Reboredo y acaba sobre el mismo Duero, cuando éste, dejando la dirección al S. O., toma al O. y entra en Portugal. Siguen otros contrafuertes con marcha y conclusión semejantes y sobre el mismo río, hasta llegar al último. Sale éste de la sierra de Jures, inclínase en su marcha un poco hacia el S. E. y consta principalmente de tres gruesas masas: 1.^a La serra de Gerez, elevada y áspera. 2.^a La serra Cabreira, corpulenta y con una meseta en la cumbre. 3.^a La serra de Marao,

alta, peñascosa y llena de fragosidades. Acaba también sobre el Duero. Los ríos de toda esta comarca son el Sabor, el Tuela y el Támega. El Sabor nace en España y en la sierra de la Culebra, á muy poco entra en Portugal, corre al S. por una barranca, deja á corta distancia sobre la derecha á Braganza, ciudad pequeña con muros ruinosos y próxima á la frontera, sigue por la misma barranca y otros pueblos, y se junta al Duero en Torre de Mancorbo; de sus afluentes solo es de citar el Manzanas de la izquierda, porque la frontera marcha por él algún espacio. Cerca del Manzanas y en España está Alcañices, villa pequeña pero de interés, porque en ella acaba una cafretera que desde Zamora se dirige á la frontera.

El Tuela nace en la sierra Segundera, corre al S., cruza el vallecillo de Lubián, entre la sierra dicha y la Gamoneda, corta esta segunda, entra en Portugal, cambia de nombre denominándose Tua, sigue por otra barranca como la del Sabor, pasa, entre otros pueblos, por Mirandela y afluye al Duero en San Mamede da riva Tua. Al O. del bajo Tua está el llamado paiz do Vinho, célebre por los famosos de Oporto que en él se cosechan, es una comarca de vallecitos y montañuelas, siendo de citar en él como puntos principales Villarreal y Peço da Regoa. El Támega nace en la sierra de San Mamed, corre, como el Sabor y el Tuela, al S. por un vallecito agradable, pasa por Monterrey y Verín, villas separadas sólo por el ancho del río, cruza la frontera y la banda S. de los Pirineos Galáico-meridionales por la interrupción que hay entre la sierra de Peñaslibres y la de Penha, continúa por el valle, y ya en Portugal pasa por Chaves, ciudad pequeña con algunas fortificaciones. Resultan fáciles por este valle del Támega las comunicaciones internacionales, pero solo hasta Chaves. Desde esta ciudad tuerce el Támega al S. O., encamínase por otra barranca, cruza un desfiladero por entre las sierras Cabreira y de Marao, sale á país menos áspero, pasa por Amarante y se junta al Duero.

En los valles de la zona costanera encontramos otros dos ríos, el Cavado y el Ave. El primero baja de la sierra de Penha, corre al principio por entre montañas, sale cruzando por entre las sierras de Gerez y Cabreira, sigue por terreno muy rico y poblado, deja á la izquierda á Braga, ciudad principal de su cuenca, y desemboca en el Atlántico por Esposende. No es caudaloso. El

pequeño Ave nace en sierra Cabreira, corre por país también rico y poblado, y termina en Villa do Conde. Entre Cavado y Ave hay un espolón de sierra Cabreira y otro entre Ave y Duero. Debemos citar en este sitio á Oporto, ciudad la segunda de Portugal, grande, rica y populosa, está sobre el Duero, junto á su desembocadura y en la orilla derecha. No es plaza de guerra, y se alza sobre unos cerros en pendiente al río, y aparece como objetivo principal de cualquier ejército que parta ofensivamente del Miño.

Costa.—Extiéndese de N. á S., es baja y arenosa en casi todas partes, no avanza cabos, ni tiene más puertos que los poco notables de las bocas de los ríos. Fortalezas no se encuentran más que un castillejo en el islote de Iusoa (boca del Miño) y otro en Vianna do Castello, ambos portugueses y de escaso valor.

Caminos.—Tanto en España como en Portugal hay bastantes de buenas condiciones en los valles costaneros, y menos en la comarca montañosa. Los dividiremos en tres grupos: 1.º Caminos internacionales. 2.º Caminos españoles. 3.º Caminos portugueses.

PRIMER GRUPO:

1.º Puente entre Tuy y Valença do Minho, cruzan por el ferrocarril y carretera, sumándose, para el paso, todas las vías, españolas ó portuguesas, que se juntan en cada una de las localidades citadas.

2.º Carretera de Verín, bajando el Támeiga á Chaves.

Se pueden añadir, barcas del Miño, senderos cruzando el Barjas, otros descendiendo el Limia, un caminejo de carros de la Puebla de Sanabria á Braganza y otros de pueblo á pueblo, todos medianos.

SEGUNDO GRUPO:

Se relacionan muchos de los reseñados en el capítulo anterior, porque así conviene para fijar el interés militar. Son los principales:

1.º Ferrocarril de Santiago por Carril, Pontevedra, paso de los Valos ó del Porrño (Pirineos Galáicos-centrales) Tuy, orilla derecha del Miño, Orense, la misma orilla, puente de los Peares (Miño poco antes de la confluencia con el Sil), orilla derecha del Sil, Monforte de Lemus, la misma orilla derecha, Barco de Valdeorras, desfiladero de las Fragas, Ponferrada, puerto de Manzanal (Pirineos Leoneses) y Astorga. Poco antes del paso de los

Valos y en la estación de Redondela destaca un ramal á Vigo.

2.º Carretera de Orense por el valle del Sil y orilla izquierda de este río hasta cerca de Barco de Valdeorras que pasa á la derecha, desfiladero de las Fragas, Ponferrada, puerto de Manzanal y Astorga.

3.º Un gran trozo de la carretera de Vigo á Madrid, llamada ordinariamente de las Portillas. Itinerario: Vigo, paso de los Valos ó del Porriño (Pirineos Galáico-centrales), Orense (Miño), puerto de Penzubas (sierra de Penema, Pirineos Galáico-meridionales, banda N.), Ginzo de Limia (Limia), desfiladero de Estibadas (sierra de Larouco, cuarta transversal entre las dos bandas de los mismos Pirineos), Monterrey (Támega), Verín, puerto de la Tropa (montes de Orrios tercera transversal), portilla de la Canda (collado de la Canda segunda transversal), vallecito de Lubián, portilla de Padornelo (collado de Padornelo primera transversal), Puebla de Sanabria, puente de San Pelayo (Esla) y Zamora.

Estos tres caminos son importantes por paralelos y próximos á la frontera, el primero queda resguardado tras de la línea Sil-Miño y las dos bandas pirenaicas; el segundo por las dos bandas, y el tercero por las mismas dos hasta el puerto de Penzubas y sólo por la banda S. en lo restante, á excepci3n del corte que las mismas tiene entre las sierras de Penha y de Penaslibres, ó sea el valle en que de N. á S. corre el Támega, donde la defensa geográfica desaparece, pasándose de España á Portugal ó viceversa, sin dificultad ninguna por la carretera de Verín á Chaves.

4.º Carretera de Vigo por la costa á la Guardia, y desde aquí remontando el Miño por la orilla derecha á Tuy y Orense. También resulta, desde La Guardia paralela y próxima á la frontera y resguardada por el Miño.

5.º Carretera de Vigo á Tuy. Es un ramal de la número 3 que arranca de ella al cruce del paso de los Valos.

6.º Carretera de la Coruña por Santiago y el puerto de Santa Marta (Pirineos Galáico-centrales) á Orense.

7.º Carretera de Lugo, por la orilla derecha del Miño á Orense.

8.º Carretera de Lugo á Monforte de Lemus.

Por estas vías se pueden acumular tropas en la línea Sil-Miño ó retirarlas.

9.º Carretera de Zamora por el puente de Ricobayo (Esla) á

Alcañices y la frontera portuguesa. No está en el terreno reseñado, pero es, con respecto á él, de interés militar.

TERCER GRUPO: Caminos portugueses.

1.º Ferrocarril desde Valença do Minho por Caminha, Vianna do Castello y otros pueblos próximos á la costa á Oporto.

2.º Carretera inmediata á este ferrocarril.

3.º Carretera desde Valença do Minho por Braga á empalmar con la anterior cerca de Oporto.

4.º Carretera desde Chaves por Villarreal á Peço da Regoa.

5.º Carretera desde Braganza por Mirandela (Tua), Villarreal y Amarante (Támega) á Oporto.

6.º Carretera desde Oporto por Amarante (Támega) á Peço da Regoa.

7.º Ferrocarril llamado del Duero. Empieza en Oporto, remonta dicho río por la margen derecha, cruza el paiz do Vinho, pasa á la orilla izquierda junto á San Mamede da Riva Tua, se prolonga por ella, llega á España, entra en ella por la Fregeneda y sigue á Salamanca.

Si ocurriese guerra entre España y Portugal, y España fuese la más poderosa, el país reseñado podría ser teatro de unas operaciones de tal interés, que sin ser las principales, no podría calificárselas de secundarias. Supongamos que se trata de marchar sobre Lisboa desde Salamanca y Ciudad Rodrigo, como ya se ha hecho en otras ocasiones; el ejército que entrase en Portugal, á las pocas marchas tendría que dar la espalda al Duero bajo, y podría verse muy incomodado y en situación difícil si para entonces dicho río no estaba ya en poder de otras tropas españolas. Es preciso pues que lo esté, y para marcar, como tal cosa puede suceder, tenemos que acudir á la comarca descrita. Nuestro objeto ha de ser aislarla de lo demás de Portugal, ocuparla, llegar al Duero, hacernos dueños de él y constituir en su línea un ejército que apoye al que por Almeida y Vizeu marche contra Lisboa. Para oponerse á nosotros los portugueses tienen la plaza de Valença y las comarcas montañosas del Sabor, el Tuela y el Támega. Como no tenemos que hacer el paso del Miño á viva fuerza, puesto que agua arriba de la confluencia del Barjas es nuestro en ambas orillas, resulta que cruzando el mismo Barjas, ó bajando el Limia y cruzando la sierra Laboreiro aparecemos tras de Valença, que queda envuelta y que bastará

por de pronto con dejar observada, continuando el grueso de las tropas por los valles costaneros á Oporto, camino en el que no hallarán notables dificultades geográficas, puesto que no las hay; combinadamente con esto parece que debe avanzarse desde Monterrey y Verín, sobre Chaves, maniobra fácil; desde la Puebla de Sanabria sobre Braganza; ó, y probablemente con más resultado, desde Alcañices sobre el mismo Braganza, envolviendo esta ciudad y su comarca circunvecina, lo cual es algo más difícil por escasez de vías, pero no mucho porque el terreno es corto. Desde Chaves y Braganza puede extenderse la dominación á todo el terreno áspero, habrá dificultades, será preciso empeñar combates, pero se llegará á bajar al país del vino al mismo tiempo que el otro ejército llega delante de Oporto. Esta ciudad no puede resistir mucho porque no es plaza de guerra; Regua, San Mamed y demás pueblos tampoco, por lo tanto queda, como antes se dijo, separado del resto de Portugal un trozo considerable, rico y con la segunda población del Reino; y protegida, resguardada y asegurada la espalda del ejército que desde Ciudad Rodrigo marche sobre Lisboa. La imaginada operación sobre el Duero debe verificarse con muchas tropas, para hacerla sumamente rápida, puesto que es, por decirlo así, el prólogo de la principal.

Si en la supuesta guerra, Portugal se presentara más poderoso que España, las operaciones en Galicia, sin ser las principales, podrían tener por objeto separar esta comarca de su nacionalidad y unirla á la del vecino, idea que alguna vez se ha emitido, aunque sin insistir sobre ella. El cruce de la frontera resulta fácil en muchos puntos, cruzando el Miño bajo la protección de Valença, atravesando el Barjas, subiendo al Limia ó remontando el Támega. Nuestros medios geográfico-defensivos consisten principalmente en nuestra buena red de caminos que nos permite acumular tropas en la línea Sil-Miño, y en las dos bandas Pirineicas; y en lo áspero de la mitad oriental de estas mismas bandas. Nos convendría preparar á Orense, recomponer algo los derruidos muros de Monterrey y Monforte de Lemus, y cortar el paso de los Valos. Si el agresor logra vencer nuestras primeras resistencias tiene ante sí dos direcciones. 1.^a sobre Vigo, Santiago y la Coruña, 2.^a sobre Lugo. En la primera el terreno es favorable á la acción defensiva, ya en la parte final de los Pirineos centrales, ya en las divisorias y valles de los ríos que por aquí

corren, ya apoyándose en Vigo, ciudad en la que parece se trata de hacer fortificaciones. En la dirección segunda, ó sea sobre Lugo, no hay ningún elemento geográfico favorable, pero tenemos otro medio, que es tal vez el de más valor. Acaso nos convenga dejar que los portugueses se adelanten, que penetren bien en Galicia, que no encuentren gran resistencia; para tentar en el momento conveniente un movimiento que les corte de su país, hecho, ó por la carretera de las Portillas sobre Monterrey y Ginzo de Limia, ó por el Sil medio sobre Orense, ó por Piedrafitá sobre el Miño medio. Esto nos podría dar una victoria muy completa y la facilidad para una contra ofensiva de grandes resultados. Sin embargo, como la incursión de un ejército enemigo produce siempre perjuicios materiales y quebranto moral, bueno sería, en previsión de lo que pueda suceder, atender algo á la línea Sil-Miño y procurar que el adversario no pase de ella. También podría éste operar por la carretera Alcañices y puente de Ricobayo (Esla) á Zamora; maniobra atrevida, pero de gran resultado si la lograba; porque desde Zamora podría envolver las tropas españolas que guerreasen en las líneas de los afluentes del Duero por la izquierda (Tormes), Yeltes (Águeda). Resulta por ello importante el bajo Esla.

Digimos en el capítulo anterior que las agresiones á Galicia desde Castilla, ó viceversa, eran difíciles por la zona áspera que había de atravesar, consistente en los Pirineos Leoneses, el Bierzo, los montes del Cebrero y los Pirineos Galáico-meridionales. Indicamos también las vías que, además de la de Piedrafitá, existen para cruzar tales asperezas, que son el ferrocarril y carretera por el Sil y la carretera de las Portillas por entre las dos bandas de los Pirineos Galáico-meridionales. Resultan largas, llenas de accidentes, en país pobre, de escasa comunicación entre sí, y particularmente la última con las otras dos; de donde se deduce que la dificultad de pasar en son de guerra de uno á otro lado de la faja montañosa sigue, aunque disminuída. El aventurarse por tales caminos sin buena preparación y medios abundantes, es expuesto á entorpecimientos y descalabros, y aun dominándolos y hecho su cruce, convendrá dejarlos bien guardados, porque de lo contrario los destacamentos enemigos, amparados de las fragosidades, podrían llegar á ellos, cortarlos y poner al ejército en serio compromiso.

CAPÍTULO XVIII

Duero.—Su división.—Duero alto.—Duero medio.—Bajo Duero.
—Afluentes. Puentes sobre el río y caminos principales que
le cruzan.—Caminos paralelos.—Consideraciones.

Este río, uno de los mayores de la vertiente occidental, corre en general al O., atraviesa por Castilla la Vieja y por el antiguo reino de León, sirve, en un trozo, de frontera con Portugal, entra en esta nación, y por ella sigue á desembocar en el Atlántico. Su curso total es de unos ochocientos noventa y dos kilómetros, y de ellos quinientos sesenta y seis en España, ciento dieciocho fronterizo, y doscientos ocho en Portugal; su caudal es también considerable. Le dividiremos en Duero alto, que comprenderá hasta la confluencia del Pisuerga y el Adaja; medio, hasta la unión del Águeda y entrada en Portugal; y bajo, hasta la desembocadura.

Duero alto.—Ya conocemos su nacimiento y curso por Garray (iz.), Soria (d.), Almazán (iz.) y cercanías de Berlanga (iz.) hasta la confluencia del Ucero y proximidad del Burgo de Osma (d.). Desde aquí continúa al O., el áspero terreno de sus orillas empieza á suavizarse, disminuyen las asperezas y el valle se abre. Las aguas siguen, sin embargo, rápidas y en cauce estrecho, pasando por San Esteban de Gormaz y Langa, pueblos pequeños, pero importantes por tener puentes sobre el río. Continúa éste por junto al exconvento de la Vid, por donde le cruza otro puente, y por Vadocondes, otro pueblo pequeño con otros dos puentes. Llega poco después á Aranda (d.), villa grande, poblada, rica, importante por cruzarla la carretera general de Francia, y situada en terreno ya no más que ondulado. Regando un buen valle, pero siempre rápido y en cauce estrecho, corre por Roa, San Martín de Rubiales, Bocos y Peñafiel, villa rica. Pasa luego por Quintanilla de Abajo, Tudela de Duero, Herrera de Duero y Boecillo, por donde le atraviesa la carretera de Valladolid á Madrid. Sigue por cerca de Viana de Cega, donde le alcanza el ferrocarril del N., y por Puente Duero. En todos los pueblos nombrados tiene puentes. Poco después le llegan el Adaja y el Pisuerga. Desde antes de Aranda se muestra próxima, y á lo largo de la margen derecha, una línea de colinas desde las que se descubre todo el

terreno de la orilla izquierda, circunstancia que nos da á conocer que aquélla es, militarmente hablando, la ventajosa. Cerca de la conclusión del Duero alto, á su derecha y corta distancia, está la rica Valladolid, que resulta, según se considere, centro de la defensa ó base del ataque de un trozo del río.

Duero medio.—Doblado en aguas y algo menos rápido corre á Tordesillas (d.), villa grande, haciendo poco después una notable inflexión. Tuerce al S. O. Marchando en este rumbo pocos kilómetros, hasta el pueblecito de Castromoño (iz.); aquí vuelve á torcer al N. O. prolongándose así otra distancia corta hasta Toro, donde vuelve á su dirección ordinaria al O. Resultan tres ángulos, uno junto á Tordesillas, abierto al S. E.; otro en Castromoño, abierto al N., y otro en Toro (d.), abierto al S. O.; ángulos importantes para forzar ó defender el paso del río. Toro es una ciudad pequeña, pero rica, y se halla en la orilla derecha en sitio elevado sobre la corriente. Continúa el Duero á Zamora (d.), ciudad también pequeña, pero con fertilísimo campo, plaza de guerra en pésimo estado, é importante por estar cerca de Portugal. Sigue la orilla derecha dominando á la izquierda desde la mesa que forma la cumbre de los montes de Torozos. Pasado Zamora, nuestro río, que ya venía en un cauce hondo, le ahonda más y más, sus márgenes se escarpan, los pueblos escasean, la soledad aparece, y al llegar junto al lugarejo de Castro-Ladrones (d.), hallando enfrente las corpulentas eminencias de las cemas de Mogadouro y no pudiendo romperlas, tuerce al S. O., empezando al propio tiempo á servir de frontera. Mientras marcha en tal dirección corre por un cauce hondísimo, gruesos peñascos estorban su curso, á veces se estrecha mucho, y las torrentosas aguas rebotando en el fondo de un abismo, forman un rápido que imposibilita la navegación. La orilla derecha, que es la portuguesa, está formada por las referidas cemas de Mogadouro, y continúa dominando á la izquierda, constituida por un lomo grueso. Algo disminuye el torrente su furia desde que le llega por la izquierda el Tormes, haciendo posible, aunque siempre difícil, la navegación, pero las márgenes siguen casi siempre desiertas. Recibe por fin, junto á la Fregeneda (iz.), el Agueda, y acabados los montes que se le opusieron, ó vencidos por la corriente, vuelve el Duero á su ordinario rumbo al O., entrando en Portugal.

Duero bajo.—Marcha al principio en solitario apartamiento

y en cauce hondo y estrecho, las aguas siguen rápidas y las márgenes están cubiertas de montañas. Son éstas terminaciones de Contrafuertes Carpetanos en la orilla izquierda, y de ramales de los Pirineos Galáico-meridionales en la derecha, Villanova de Foz de Coa, Torre de Moncorbo, San Joao da Pesqueira y San Mamede da riva Tua (d.) son los principales pueblos que por aquí hay junto al río. Por fin, hacia la mitad del curso en Portugal, se aparece en la orilla derecha el fértil y poblado paiz vinhateiro. Pasa el Duero por Pezo de Regoa (d.) pueblo importante y deja en la orilla izquierda, y no lejana, la pequeña ciudad de Lamego. Poco después se estrecha nuevamente el valle entre la serra de Marao por la derecha y el monte Muro por el lado opuesto, mas tras esta última angostura entra nuestro río, ya pausado y ancho, en la comarca costanera, llegando á Oporto.

Esta opulenta ciudad asienta en la orilla derecha, parte en llano y parte en un cerro, tiene antiguos muros muy descuidados, dos puentes sobre el Duero y en la margen izquierda un hermoso y grande arrabal llamado Gaía. Está reconocida como la segunda capital portuguesa. Diez kilómetros después termina el Duero en el mar por una sola boca, obstruída por una gran barra y defendida por un castillo de no gran fortaleza.

Afluentes principales:

DE LA DERECHA.

NOMBRES.	PUNTO DE LA AFLUENCIA.	CAUDAL ORDINARIO DE AGUAS.
Ucero.	Cerca del Burgo de Osma.	Corto.
Pisuerga.	Entre Puente Duero y Tor-desillas.	Crecido.
Valderaduey Zamora.		Corto
Esla.	Entre Zamora y Castro-Ladrones.	Crecido.
Sabor.	En Torre de Moncorbo (Portugal).	De alguna importancia.
Tuela ó Tua.	Al principiar el Paíz do Vinho, cerca de San Mamede da riva Tua.	De alguna importancia.
Támega.	Entre el Paíz do Vinho y Oporto.	Considerable.

DE LA IZQUIERDA.

NOMBRES.	PUNTO DE LA AFLUENCIA.	CAUDAL ORDINARIO DE AGUAS.
Tera.	Garray.	De alguna importancia.
Rituerto.	Entre Soria y Almazán.	Corto.
Riaza.	Roa.	Corto.
Duración.	Peñafiel.	Corto.
Cega.	Poco agua arriba de Puente Duero.	Corto.
Adaja.	Entre Puente Duero y Tor-desillas.	Considerable.
Zapardiel.	Poco agua abajo de Tor-desillas.	Corto.
Trabancos.	Poco agua arriba de Castro-niño.	Corto.
Guareña.	Poco agua arriba de Toro.	Corto.
Tormes.	Duero fronterizo.	Considerable.
Yeltes.	Duero fronterizo.	Corto.
Águeda.	Entrada del Duero en Portugal.	De alguna importancia.
Coa.	En Villanova de Foz de Coa (Portugal).	De alguna importancia.

Puentes principales y caminos á través del Duero.

No relacionaremos aquí los puentes y caminos de Garray, Soria y Almazán, por haber dicho ya en otro sitio lo bastante respecto á ellos, en cuanto á los demás empezaremos dividiendo los del Duero alto en dos grupos: 1.º Los que facilitan la marcha por Burgos sobre Madrid. 2.º Los que permiten igual movimiento desde Valladolid.

Puentes y caminos del primer grupo:

1.º El de Aranda, para la carretera general de Francia.

Agua arriba existen:

2.º y 3.º Los de Vadocondes, uno para el ferrocarril de Valladolid á Ariza.

4.º El del convento de la Vid para la carretera de Valladolid á Soria.

5.º y 6.º Los de Langa y San Esteban de Gormaz.

7.º El próximo á Berlanga para el ferrocarril de Valladolid á Ariza.

Agua abajo.

8.º y 9.º Los de Roa y San Martín de Rubiales.

10 y 11. Los de Bocos para el ferrocarril de Valladolid á Ariza.

12 y 13. Los de Peñafiel y Quintanilla de Abajo.

Puentes y caminos del segundo grupo:

1.º El de Boecillo para la carretera de Valladolid á Madrid.

Agua arriba.

2.º El de Herrera de Duero para la de Valladolid á Segovia.

3.º y 4.º Los de Tudela de Duero, una para la carretera de Valladolid á Soria y otro para el ferrocarril de Valladolid á Ariza.

5.º El de Quintanilla de Abajo, antes citado.

Agua abajo.

6.º El de Viana de Cega para el ferrocarril del N.

7.º El de Puente Duero.

8.º El de Tordesillas, pertenece al Duero medio, se anota aquí por su proximidad á los anteriores. Cruzan por él la carretera general de Galicia y la de Valladolid á Salamanca.

Caminos á lo largo del alto Duero:

1.º Carretera que desde Valladolid marcha á cruzar el Duero en Tudela, sigue por la orilla izquierda y río arriba por Quintanilla de Abajo, Peñafiel y Aranda, pasa á la derecha por el puente de la Vid, y continúa por Langa, San Esteban de Gormaz y el Burgo de Osma á Soria.

2.º El repetido ferrocarril de Valladolid á Ariza. Parte de aquella ciudad, que está cerca del río y á la orilla derecha, pasa á la izquierda en el puente de Tudela; vuelve á la derecha en el primero de Bocos, y á la izquierda en el segundo del mismo Bocos, sigue por ella á Aranda y Vadocondes, pasando á la derecha en este último pueblo, y por último torna á la izquierda en Berlanga, desde donde continúa por el puerto de Alentisque ó Cabanillas, á empalmar en Ariza con el de Madrid á Zaragoza. Son por lo tanto cinco los puentes de esta vía sobre el Duero, y la línea marcha alternativamente por una ú otra orilla, á saber: por la orilla derecha, de Valladolid á Tudela, un trozo corta entre los dos puntos de Bocos, y otro largo del de Vadocondes al de

Berlanga; por la izquierda un trozo desde el puente de Tudela, al primero de Bocos, otro del segundo de Bocos al de Vadocondes, y otro lo que hay desde el de Berlanga en adelante.

La vía vista en general es importantísima, porque entre ella y el trozo de la del N. E. desde Ariza á Zaragoza, componen una que comunica la ciudad principal de Castilla con la principal de Aragón (Valladolid con Zaragoza).

A más de los dichos hay en ambas orillas otros caminos de tránsito fácil.

Los puentes sobre el Duero medio permiten las operaciones desde León, Asturias y Galicia sobre Madrid, ó viceversa, y pueden adquirir valor vistos con relación á Portugal.

Hallamos 1.º, 2.º y 3.º Los de Zamora, uno el llamado viejo, otro el nuevo, para la carretera de Vigo á Madrid, y otro para el ferrocarril Astorga, Zamora, Salamanca, Cáceres y Huelva.

Agua arriba:

4.º El de Toro.

5.º El de Castronuño, para el ferrocarril de Medina del Campo á Zamora.

6.º El de Tordesillas, ya citado, para las carreteras, general de Galicia y de Valladolid á Salamanca.

Agua abajo:

No hay ningún puente ni camino importante, ni mientras el Duero es español ni cuando es fronterizo.

Caminos á lo largo del Duero medio:

1.º Carretera desde Valladolid por Tordesillas y Toro á Zamora, sigue por la orilla derecha.

2.º Ferrocarril desde Castronuño por Toro á Zamora. También va por la orilla derecha y es un trozo de la línea de Medina del Campo á Zamora.

3.º Carretera de Zamora por el puente de Ricobayo (Esla) á Alcañices y frontera portuguesa. Corre algo apartada del Duero y por la orilla derecha. Se citó en el capítulo anterior.

Hay otros caminos, fáciles hasta poco más allá de Zamora, difíciles después, lo mismo en Portugal que en España.

Los puentes del bajo Duero ó Duero portugués son de gran importancia; su ocupación por un enemigo dificultaría la comunicación entre los dos trozos del vecino reino, que quedan uno al N. y otro al S. del río en cuestión.

Hallamos 1.º y 2.º en Oporto, uno para el ferrocarril y otro para la carretera, que cruzan de N. á S. todo Portugal.

Agua arriba:

3.º El de Pezo de Regoa, para la carretera de Villarreal á Lamego y Coimbra.

4.º El de Tua, ó Riba Tua, ó San Mamede da riba Tua, vecino á la confluencia del río Tua, para el ferrocarril del Duero.

Agua abajo:

No hay ningún puente.

Caminos á lo largo del bajo Duero:

1.º Carretera de Oporto á Pezo da Regoa. Marcha por la orilla derecha, algo apartada del río y cruza la sierra de Marao. Se citó en el capítulo anterior.

2.º Ferrocarril desde Oporto por la orilla derecha, cruzando la misma sierra, Pezo da Regoa, San Mamede da riba Tua, (paso á la izquierda) y otros pueblos hasta Barca de Alba (último pueblo portugués) río Águeda (frontera) y la Fregeneda (primer pueblo español). También citado en el capítulo anterior, llamándole ferrocarril del Duero.

3.º Un trozo de carretera desde Pezo da Regoa y por la orilla izquierda hasta San Joao da Pesqueira.

Hay otros caminos, fáciles en la vecindad de Oporto y en el país del vino y difíciles en todo lo demás.

El Duero alto es vadeable en muchos sitios; el medio sigue siéndolo, aunque con dificultad, hasta cerca de Zamora; el bajo ya no lo es. Se navega, aunque con peligro, desde la boca del Tormes, y la parte en que es fronterizo suele llamarse los arribes del Duero, nombre que se extiende á las orillas.

Ya hemos estudiado militarmente el principio del alto Duero, ciñéndonos ahora al trozo del mismo entre las confluencias del Ucero y del Pisuerga, notemos ante todo, que es el único accidente físico de consideración que existe entre las cordilleras Ibérica (primera parte) y Carpetana. En él habrá, pues, que detener al enemigo, si no se quiere verle llegar á Somosierra y Guadarrama, ó sea á las puertas de Madrid. Resulta ser nuestro río una línea de bastante importancia, pero de muy poca fortaleza. Estrecho, vadeable, abundante en puentes y dominado por las colinas próximas á la margen derecha, que es por la que suponemos llega el enemigo; pocas condiciones reúne para la defensa

Preciso será, si llega el caso, que el arte y el número de soldados suplan lo que el terreno niega.

Al Duero se llega, principalmente, partiendo de Burgos ó de Valladolid. Si es desde Burgos, se le encuentra en Aranda, villa que por su población y riqueza, y el cruce de caminos que tiene (la carretera general de Francia, la de Valladolid á Soria y el ferrocarril del mismo Valladolid á Ariza) ofrece interés mayor que los otros pueblos ribereños, apareciendo como centro de la línea de resistencia. Desde ella pueden las tropas extenderse á los pasos vecinos y guardarlos. Todo esto es muy poco, pero no hay más, por lo tanto el Duero sigue débil, y á pesar de su importancia debemos no confiar en él.

Partiendo de Valladolid se llega al Duero en pocos minutos, alcanzándole en los puentes de Boecillo y Viana de Cega, y muy poco más se tarda, si se le busca, en los de Tudela, Herrera ó Puente Duero. Esta proximidad da á dicha ciudad cierto dominio sobre estos cinco pasos, puesto que desde ella se puede elegir el de ataque, si de atacar se trata, ó acudir á la defensa del atacado, si se trata de defender. Resulta de aquí su importancia con relación al Duero, aun sin estar sobre su corriente, con más, situada á la margen derecha, aumenta la ventaja que esta orilla tiene sobre su opuesta. La línea del río, en el concepto defensivo que la estudiamos, sigue tan débil como en Aranda. Hasta ahora las marchas ofensivas que suponemos se han hecho más por Aranda que por Boecillo y Viana, en atención á que la vía por aquella villa era la directa á Madrid, pero es posible que en adelante el deseo de poseer á la rica é indefensa Valladolid, con más la ventaja de tener por ella ferrocarril y carretera unidos, atraigan á esta ciudad los ejércitos agresores, por más que al dirigirse por ella se aparten algo del camino más corto con relación á su objetivo.

La vía férrea de Valladolid á Ariza es de notorio valer, como ya antes se dijo, porque combinada con el trozo de la del N. E., de Ariza á Zaragoza, permite fácil comunicación de la ciudad principal de Castilla con la principal de Aragón, y consiguientemente el transporte de tropas de uno á otro punto, según indiquen las necesidades ó contingencias de la guerra. Tiene la tal vía una mala condición, que consiste en los dos trozos en que corre por la orilla derecha del río; uno entre los dos puentes de

Bocos, y otro el que media entre el puente de Vadocondes y el de Berlanga, porque siendo dicha orilla la porque llega el supuesto enemigo, en cuanto llegue caen en su poder dichos dos trozos y queda imposibilitada la comunicación. Sensible es que al construir caminos no se tengan nunca en cuenta los intereses militares del país.

El Duero medio, en la parte española, como más caudaloso, es más fuerte que el alto, pero menos importante, porque no es presumible que los ejércitos procedentes de Francia vengan á cruzarle. Visto en absoluto, sigue siendo ventajosa la orilla derecha, el río, hasta Toro, no muy difícil de cruzar; y Tordesillas y Zamora, las localidades de mayor interés por las carreteras general de Galicia y de Vigo á Madrid. Tordesillas, por su proximidad á Valladolid, está bajo la influencia de esta ciudad, Zamora no. No discutiremos el valor del Duero, bajo el supuesto de una guerra entre los países de aquende y allende su corriente, porque nada hace presumir que lleguen á tal extremo las desventuras de España. Pero sí procede considerarle suponiendo hostilidades con Portugal. En tal caso es de notar que ni españoles ni portugueses tienen que cruzarle, por lo menos al principio, para mover sus ejércitos en son ofensivo; cruzarán sus afluentes, particularmente los de la izquierda (Agueda y Coa) quedando al costado el río principal. Este podrá servir de apoyo de ala ó de línea de aprovisionamiento, y Zamora será el punto más importante. Si somos los más fuertes, sobre constituir un punto de la base de operaciones; por sus puentes, últimos en España, comunicarán las tropas que operen á lo largo de una margen con las que guerreen á lo largo de la otra. Si somos los más débiles, será un centro de resistencia, con más un excelente sitio para que las tropas que puedan haber sido batidas en el Agueda se retiren detrás del Duero, le interpongan entre ellas y sus vencedoras, se reforcen y reorganicen en la ventajosa margen derecha, y puedan amenazar la retaguardia del agresor, si éste se atreve á seguir por Salamanca á Madrid. Como se ve, es grande para este caso el valor de nuestro Duero medio. Pero esto no podrá hacerse, si el enemigo avanza por la carretera de Alcañices y se hace dueño de Zamora ó la amenaza con poder suficiente. De aquí, y como se indicó en el capítulo anterior, la importancia del bajo Esla, en especial por el puente de Ricobayo y aun por el de

San Pelayo, que está agua arriba en la carretera de las Portillas.

El internacional se tiene por inaccesible y nunca le han cruzado tropas españolas ni portuguesas. Por esto mismo es de gran valor para el reino vecino, constituyéndole una frontera de primer orden, tras de la que se hallan perfectamente seguros los pueblos inmediatos.

La línea del Duero bajo es de gran interés militar. Supongamos que un ejército español trata de marchar sobre Lisboa á partir del Águeda; aunque logre ventajas en el Coa, si el enemigo cruza el Duero, pasando á la orilla derecha, allí se reforzará quedando amenazador sobre nuestra retaguardia, si continuamos el movimiento hacia la capital portuguesa. Por el contrario si el Duero es nuestro, merced á la operación indicada en el capítulo anterior, las tropas que se nos opongan no podrán cruzarle, la resistencia en el Coa tampoco puede ser larga porque se envuelve desde Pezo da Regoa, y la prosecución á Lisboa se facilita, puesto que la espalda queda segura. Importa pues mucho á los portugueses conservar su Duero y á nosotros apoderarnos de él. Para defenderle tienen su plaza de Valença y la región montañosa de los ríos Támeiga, Tuela y Sabor, si el ataque les acomete por el N., y el mismo Duero, si lo hace por el S. Para apoderarnos de él tenemos nosotros la repetida operación desde el Sil-Miño, que puede ser capital; ó el ataque por la margen izquierda más difícil, menos decisivo y expuesto á entorpecimientos, ó algo más, desde la cuenca del Mondego. Tal vez ocurra la idea de que se puede continuar á Lisboa desde el Águeda y el Coa, dejando cerca del Duero un cuerpo de observación. Esto es difícil, significaría tomar papel defensivo en una guerra ofensiva, querer guardar una línea de doscientos ocho kilómetros de larga, tortuosa y sin horizontes extensos, apelando acaso al malísimo sistema de cordón, y dar lugar á que una población numerosa y viril se anime, se una á las tropas, empiece á obrar en son de contra ataque y concluya quizá por comprometer nuestro movimiento principal. Si todo esto es cierto, hagámonos preliminarmente dueños del trozo de río que nos ocupa.

Si le consideramos sin sujeción á ningún supuesto, le hallamos más difícil de cruzar que mientras corre en España, no solo por su mayor caudal y profundidad, sino también porque en muchos sitios corre entre montañas. No se puede fijar qué orilla

es la ventajosa, dominan alternativamente una y otra, pero son más frecuentes las dominaciones de la derecha. Los puntos principales de paso ya sabemos que son Tua, Pezo da Regoa y Oporto, no solo por sus puentes, sino también porque en sus inmediaciones son las márgenes más accesibles que en los demás sitios. Oporto, por la autoridad que, á título de gran ciudad tiene sobre el país vecino, por su crecida población, su riqueza y su puerto, es de gran valer; desde ella, tomándola como centro de dominación, es fácil extenderse por N. y S. en dos anchas zonas, hacia el Miño en el primer rumbo y hacia el Mondego en el segundo; pero hacia el E. no es así, la comarca influída por la ciudad que estudiamos es estrecha, porque la limitan, en la derecha del Duero la serra do Marao, y en la izquierda otros montes que en su sitio mencionaremos. Como centro defensivo Oporto vale poco, es plaza comercial y no de guerra, y solo tiene en su favor, que si la resistencia es empeñada y hay que hacer sitio en forma, el sitiador tiene que dividirse en dos campos, uno en cada lado del Duero, lo cual es motivo de debilidad.

CAPÍTULO XIX

Cordillera Carpetana.—División.—Primera parte.—Marcha de la cordillera.—Bifurcación.—Vertiente N.—Ríos Riaza, Duratón y Cega.—Río Eresma —Segovia,—Cerros del Cristo del Coloco.—Sierras de Ojos-almos, Avila y el Mirón.—Puerto de Villatoro.—Valle de Amblés.—Río Adaja.—Avila.—Ríos Zapardiel, Trabancos y Guareña.—Alto Tormes.—Vertiente S.—Ríos Henares y Jarana.—Cerros de la Mujer Muerta.—Sierra de las Cabezas de Hierro.—Ríos Lozoya y Manzanares.—Madrid.—Sierras de San Vicente, Tormantos y Cabrera.—Ríos Alberche, Tietar y Gerte.—Caminos.—Consideraciones.

La cordillera Carpetana principia junto á la sierra Ministra (Ibérica), corre al O., y tras larga y tortuosa marcha concluye sobre el Atlántico en el cabo de Roca, con un largo de unos ochocientos kilómetros. En sus dos primeros tercios, próximamente, es española, en el último portuguesa; separa aunque no exactamente, las cuencas del Duero y Mondego de la del Tajo; es, como

sabemos, un escalón para bajar del rellano más alto al más bajo de la mesa central; y á consecuencia de ello las pendientes al S. son más largas y abundantes en ramificaciones que las al N. La dividiremos en tres partes: 1.^a Desde el principio al monte del Trampal que se alza donde se tocan las provincias de Avila, Salamanca y Cáceres. 2.^a Desde éste á la sierra de la Estrella. (Portugal). 3.^a Desde aquí á la conclusión.

Primera parte.—Muy poco al O. de la sierra Ministra y sobre los páramos de la provincia de Soria, empiezan á mostrarse altillos mal unidos entre sí, pero que, vistos en conjunto, forman una línea que se extiende en rumbo al O., marcando ya la mayor pendiente hacia el S., ó sea la condición de escalón. De estos altos, los que más se citan son los de Radona y de Barahona. A poco principian á crecer, se unen entre sí, aparecen las peñas, se constituye la masa montañosa y ya tenemos la cordillera que marcha con varios nombres hasta tomar el de sierra de Aillón, la cual, fuerte y áspera; aparece entre las provincias de Segovia y Guadalajara. En el punto en que tocan dichas dos provincias á la de Madrid, cambia la Carpetana al S. O., continuando sucesivamente con los nombres de Somosierra y sierra de Guadarrama. Ambas son altas y corpulentas, pero más la segunda, muestran salientes picos, ásperas rocas, gargantas, precipicios escarpados, y en suma todos los caracteres de una cordillera importante. Siguen así hasta una cumbre llamada cerro de la Cierva ó de Cabeza-Lijar, situado próximamente donde se tocan las provincias de Segovia, Ávila y Madrid, en el que se nota una notable bifurcación. Uno de los ramales, el menos notable, corre al O. con varias denominaciones, entre otras las de parameras de Ávila y sierra de Villafranca ó de la Peña Negra. Es todo él menos elevado y fragoso que Guadarrama; la sierra de Villafranca está cortada junto á la villa de Barco de Ávila en una profunda hoz, por la que cruza de S. á N. el río Tormes. Poco después de la cortadura se alza el monte del Trampal. El ramal segundo desde el cerro de la Cierva continúa al S. O., ó sea en la misma dirección en que la cordillera venía, córtale á poco en otra hoz y de E. á O. el río Alberche, junto á San Martín de Valdeiglesias, y á seguida tuerce al O. corriendo paralelo al ramal primero con el nombre de sierra de Gredos hasta llegar al Trampal. En esta sierra están las mayores alturas Carpetanas, los riscos más

eminentes, las asperezas más fuertes, las lagunas más elevadas y las nieves más persistentes. Entre las dos líneas montañosas queda un accidentado valle, largo desde el cerro de la Cierva al Trampal, y ancho desde las parameras á la sierra de Gredos. Es mucho más largo que ancho. Aunque por estos sitios alcanza la cordillera su máximum de corpulencia y elevación es más importante en Guadarrama y Somosierra por cubrir á Madrid.

Vertiente N.—Lo poco crecido de la Carpetana, en su principio, hace que no influya en los terrenos inmediatos, no destaca ningún contrafuerte, y el país vecino no es más que un trozo de la mesa central, frío, paramoso, escaso de pueblos y lleno de fuertes ondulaciones peñascosas que llevan el nombre de sierras. Las corrientes no son más que arroyos, de los que el principal es el Riaza, que baja de la sierra de Aillón, corre al N. O. por la villa de su nombre, y en Roa afluye al Duero. Somosierra tampoco destaca contrafuertes de importancia y desde sus cumbres al mismo Duero el terreno es suavemente ondulado ó sea alternado de valles y pequeñas lomas. Los ríos son el Duratón y el Cega, ambos nacen en los montes, corren al N. O., aquél por Sepúlveda, y éste cruzando un extenso pinar, y se unen al Duero, el Duratón junto á Peñafiel y el Cega junto á Viana de Cega. En el principio de Guadarrama nace el Eresma, que corre por el Real sitio de San Ildefonso, continúa á Segovia, ciudad pequeña, pero importante por hallarse al pie de la sierra, sigue al N. por terreno ondulado y entre pinares, crece algo en aguas, y junto á Valdestillas se reúne al Adaja. Enfrente del final de Guadarrama, del cerro de la Cierva, de las parameras de Avila y de la sierra de Villafranca, aparece un contrafuerte considerable, paralelo y próximo á la cordillera. Llámase sucesivamente cerros del Coloco, sierra de Ojos-almos, sierra de Avila y sierra del Mirón; esta última acaba como la de Villafranca, sobre el Tormes, y enfrente de otras montañas que se alzan poco al N. del Trampal. No forma línea seguida, la sierra de Ojos-almos está cortada de S. á N. por el río de Voltoya, y entre ella misma y la de Avila queda otra ancha cortadura por la que igualmente y en el propio rumbo corre el Adaja. También es de notar que desde las parameras de Avila sale hacia el N. un eslabón muy corto que llega á la sierra del mismo nombre y se llama puerto de Villatoro. De modo que el contrafuerte en cuestión está dividido en trozos, uno hasta la

cortadura del Voltoya, otro hasta el del Adaja y el tercero hasta el final; teniendo este último como lazo de unión con la cordillera el puerto de Villatoro. Entre la sierra y las parameras de Avila se abre el pintoresco valle de Amblés, y entre las sierras de Mirón y de Villafranca el de Piedrafita. Los dos son opuestos por sus orígenes, siendo el común de ambos el puerto de Villatoro. El valle de Amblés se extiende de O. á E., es fértil y le riega el Adaja. Nace éste en el referido puerto, corre por el valle hasta su terminación y llega á Avila. Esta es una ciudad pequeña, con murallas antiguas en buen estado, recursos de alguna cuantía y buena situación al pie de la Carpetana para vigilar ó mandar algunos de sus pasos. El Adaja desde ella tuerce al N., corre en cauce hondo por un valle abundante en pinares, sale á tierra llana, pasa por la rica villa de Arévalo, recibe el Eresma junto á Valdestillas, y concluye con el Duero casi enfrente de la confluencia del Pisuerga. Por el valle de Piedrafita corre un afluente del Tormes que carece de importancia, y pasa por la villa de Piedrafita, que da nombre al valle.

El terreno al N. de estas sierras de Avila y del Mirón, hasta llegar al Duero, es, al principio montañoso, luego ondulado, y al final llano. Corren por él, el Zapardiel, el Trabancos y el Guareña. El Zapardiel y el Trabancos son dos riachuelos que nacen en la zona montañoso dicha, corren al N., pasa el primero por la rica villa de Medina del Campo y se unen al Duero, el Zapardiel poco agua abajo de Tordesillas, y el Trabancos poco agua arriba de Castronuño. El Guareña es un tercer arroyo que aparece al O. de los anteriores, cruza como ellos la llanura, y como ellos se junta al Duero, poco agua arriba de Toro. El llano regado por estas tres corrientes y la del bajo Adaja es poblado, rico y extenso, hallándose en él las buenas villas de Rueda, la Nava del Rey, la Seca y otras.

El Tormes nace entre las dos líneas Carpetanas; parameras y sierra de Villafranca por el N., y sierra de Gredos por el S., y por lo tanto en un terreno á modo de valle que podríamos llamar intercarpetano, corre en este valle al O., tuerce al N., y por junto á Barco de Avila rompe por una estrechura entre el extremo occidental de la sierra de Villafranca y el Trampal, sigue al N., y á poco cruza otro estrecho entre la punta O. de la sierra del Mirón y otros montes que le oprimen por la izquierda y se llaman sierra

de Santibáñez. Y en tal sitio le dejaremos para continuar con él en el capítulo siguiente.

Vertiente S.—Al principio, desde los altillos y serrezuelas que forman la cordillera parten espolones que, ensanchándose á poco de su arranque, se juntan unos con otros y forman á modo de otra cordillerita abierta en desfiladeros que recorren los arroyos nacidos en la principal. Resulta un terreno montuoso, al que sigue otro fuertemente ondulado, marcándose mucho las pendientes hacia al Tajo. Aquí encontramos el Henares. Ya sabemos que nace en la sierra Ministra (Ibérica), corre al S. O. próximo y medio paralelo á la Carpetana, pasa por Sigüenza, ciudad pequeña, pero bien situada, para desde ella acudir á la defensa de cualquiera de dichas dos cordilleras, sigue á Guadalajara, pequeña capital de provincia, á Alcalá de Henares, alojamiento ordinario de varios cuerpos de caballería, y poco después afluye al Jarama con algunas aguas. Al S. del Henares, paralelo y separado de él por un grueso lomo, corre al Tajuña, tributario también del Jarama, y al S. de ambos, é igualmente separado del segundo por otro lomo, que en su principio se llama sierra del Solorio, hallamos el Tajo. El Jarama baja de la sierra de Aillón, corre torrencioso al S., primero por la zona montuosa en la que deja á la derecha y cerca á Torrelaguna, pueblo importante, sigue por la ondulada, cruza por junto á Torrejón de Ardoz, poco al E. de Madrid, pudiendo mirarse, á pesar de sus pocas aguas, como el último accidente físico que por dicho lado defiende á nuestra capital. Continúa al S., aumenta su caudal recibiendo por la derecha el Henares y el Tajuña y por la izquierda el Lozoya y el Manzanares, y afluye al Tajo en Aranjuez siendo su mayor tributario.

En la cordillera, tras de las fuentes del Jarama, arrancan dos contrafuertes notables. Uno sale del principio de la Somosierra, otro de Guadarrama, el primero se llama cerros de la Mujer Muerta, el segundo tiene varios nombres, siendo uno de ellos el de sierra de las Cabezas de Hierro, con el que le designaremos; aquél corre al S. y éste á Levante. En virtud de estas direcciones marchan como á unirse, pero no llegan á hacerlo, quedando entre las cumbres terminales de ambos una estrechura, no muy estrecha, constituida por una mesetilla. Entre estos dos contrafuertes y el trozo de cordillera comprendido entre sus arranques, queda

un valle casi triangular, pequeño y á lo largo de las bajadas de Somosierra. Riégale el Lozoya que nace al pie del principio de las Cabezas de Hierro, corre de O. á E., pasa por Buitrago, pueblo principal del valle, sale de él por la estrechura referida, presta casi todas sus aguas á un canal que las lleva á Madrid, y con las pocas que le quedan se une al Jarama cerca de Torrelaguna. Del contrafuerte de las Cabezas de Hierro y del trozo de Guadarrama que hay tras él, parten otros espolones al S., de los que sólo citaremos nominalmente el llamado pedriza del Manzanares. Son ásperos, y entre todos, con más la cordillera, forman un conjunto fragoso que puede en algún caso tener valor militar y al que se podría llamar, con bastante propiedad, nudo de Guadarrama. El terreno al S. de este nudo, montañoso al principio, se ondula luego, se suaviza después y sigue su pendiente al Tajo. El pequeño Manzanares nace en la pedriza de su nombre, corre al S., pasa por Madrid y entrega al Jarama sus escasas aguas. Madrid aparece pues en el terreno ondulado que sigue al montuoso; por su condición de capital de la Monarquía, su crecidísima riqueza, su numeroso vecindario, su extensa edificación, las vías que de ella parten en todas direcciones y demás circunstancias de todos sabidas, tiene una importancia de primer orden. Pero ni es plaza de guerra ni es fácil convertirla en tal. Su defensa está, por el N. en la Carpetana, por el E. en las sierras de Molina, por el S. en el Tajo y por O. en el valle del mismo Tajo; perdidos estos elementos resulta una gran población no solo abierta, sino dominada desde sus afueras por el N. y el E. En cambio los muchos caminos que de ella parten la constituyen en base de operaciones con relación á todos los puntos interesantes de la península, resultando ser un centro muy útil para el que disponga de muchas fuerzas y una carga muy pesada para el que cuente con pocas. En medio de todo, Madrid no tiene en guerra la inmensa importancia que las capitales de otros estados. Nuestros padres la vieron en poder de enemigos, y no pensaron que tal suceso significaba un vencimiento total. Y nosotros, si otra vez volviera á hallarse en tal situación, pensaríamos como nuestros padres. Todas las comarcas españolas tienen historia propia y gloriosa, los habitantes la saben, en ellos vive el fuerte espíritu de sus antepasados, y cuando llega el caso, este espíritu les alienta, prescinden de lo caído, obran, por decirlo así, provincialmente, guerrear lo

mismo, no se cansan nunca, y en tan incesante lucha el sitio más importante es el en que mejor se puede batir al enemigo. Este modo de ser es lo que disminuye el valor militar de Madrid.

En la sierra y nudo de Guadarrama nace el pequeño río del mismo nombre, que corre al S. y concluye en el Tajo, poco agua abajo de Toledo.

La sierra de Gredos, último trozo de la Carpetana cuya vertiente nos toca aquí estudiar, resulta hallarse no más que á cuarenta y cinco ó cincuenta kilómetros de la corriente del Tajo, proximidad que establece inmediata relación entre tales montes y tal río, para todas las operaciones militares que se practiquen. Las pendientes son naturalmente muy inclinadas, apareciendo en ellas, vistas de N. á S., primero sierras, luego ondulaciones fuertes con crestas peñascosas, más tarde una estrecha banda de ondulaciones suaves, y por último la orilla derecha del Tajo, fácil hasta Talavera de la Reina y montañosa de aquí en adelante. Las sierras son: 1.^a La de San Vicente, paralela á la primera mitad de la de Gredos, y tan próxima á ella que sólo queda entre ambas un estrecho barranco. 2.^a La de Tormantos, arranca de la de Gredos al final de ésta, corre al S. O., es corta. 3.^a La de Cabrera, parte del Trampal, corre paralela y próxima á la de Tormantos, y también acaba pronto. Las tres son ásperas y contribuyen á estrechar el terreno practicable entre la cordillera del Tajo.

Ríos también hay tres. 1.^o El Alberche. Nace en el valle que hemos llamado intercarpetano, existente entre las parameras de Ávila y la sierra de Gredos, corre en él al E., rompe dicha sierra por junto á San Martín de Valdeiglesias, tuerce bruscamente al S. O., pasa por Escalona y marcha á juntarse al Tajo por Talavera de la Reina con medianas aguas. El Alberche bajo puede considerarse como la última línea defensiva de Madrid por el O., pero la proximidad de las sierras de Gredos y San Vicente hará que la seguridad sobre el río dependa en mucho de la posesión de tales montes. 2.^o El Tietar. Nace y corre al O. por la barranca que hay entre la sierra de Gredos y la de San Vicente, tuerce al S. O., riega la vera de Plasencia, valle montuoso y estrecho, y se une al Tajo junto á Villarreal de San Carlos, también con medianas aguas. 3.^o El Gerte. Baja del Trampal, se dirige al S. O. por el valle de Plasencia, abierto entre la sierra de Tormantos y la de Cabrera, pasa por la pequeña ciudad de Plasencia y afluye

al Alagón. Es de notar que la Carpetana, considerada como accidente físico que hay que cruzar, se puede decir que desde su principio hasta los cerros de la Mujer Muerta forma una sola línea; desde el arranque de estos cerros hasta el de las Cabezas de Hierro, dos, que son: al N., Somosierra y parte de Guadarrama, y al S. las mismas Cabezas. Después también dos, por N. los cerros del Coloco y la sierra de Ojos-Albos, por S. el resto de Guadarrama adicionado con la pedriza del Manzanares y contrafuertes vecinos cuyo conjunto forma el nudo que ya conocemos, y por último cuatro que enumeradas de N. á S. son: 1.^a Sierras de Ávila y el Mirón. 2.^a Parameras de Ávila y sierra de Villafranca. 3.^a Sierra de Gredos. 4.^a Sierra de San Vicente. Se comprende que en esta postrera parte la zona montañosa es muy ancha.

Caminos.—Abundan en las comarcas al N. y S. de la cordillera, con más que, en buena parte de la primera, lo llano del suelo hace practicables los que hay de pueblo á pueblo. Los que cruzan la Carpetana los dividiremos en tres grupos: 1.^o Los de Soria á Madrid. 2.^o y 3.^o Los de Burgos y Valladolid también á Madrid.

PRIMER GRUPO.—1.^o Ferrocarril desde Soria por Almazán (Duero), altos de Radona (Carpetana) á Alcuneza (empalme con el del N. E.) Desde aquí puede considerársele continuado por éste, pasando por Sigüenza, Guadalajara y Alcalá de Henares, hasta Madrid. Resultará el todo una línea férrea perpendicular á la Carpetana de Soria á Alcuneza, y semiparalela de Alcuneza á Madrid.

2.^o Un trozo de la carretera, desde la frontera francesa, por Pamplona y Soria, á Madrid. Desde Almazán (Duero) sigue por el puerto de Barahona ó cuesta de Paredes (Carpetana, altos de Barahona) por junto á Atienza, villa muy bien situada para desde ella acudir á la defensa de dicho puerto, orillas del Henares, Guadalejara, Alcalá de Henares, Torrejón de Ardoz, puente de Viveros (Jarama) y Madrid. Los puertos de Radona y Barahona son fáciles de cruzar por lo pequeña que en ellos es todavía la cordillera, hay á sus lados varios caminos carreteros de pueblo á pueblo, por los que tampoco es difícil dicho cruce. Bajado el de Barahona sale un ramal de carretera á Sigüenza.

SEGUNDO GRUPO.—Un trozo de la carretera general de Francia. Desde Aranda (Duero) continúa por el puerto de Somosierra

(Carpetana), valle del Lozoya, Buitrago (Lozoya), puerto de la Miel ó de Cabanillas de la sierra (meseta prolongación de la sierra de las Cabezas de Hierro) y Madrid. Somosierra ya es un puerto de consideración, tiene en todo lo alto un pueblecito de su mismo nombre, y alturas laterales que le dominan de cerca convirtiéndole en desfiladero. Próximos á él están los puertos del Cardoso, de Riaza y de la Quesera al E., y la de la Acebeda, de la Linera y del Paular al O., todos difíciles y cruzados solo por caminejos de montaña.

TERCER GRUPO.—1.º Carretera desde Valladolid por Herrera de Duero (Duero), Segovia, Real sitio de San Ildefonso, puerto de Navacerrada (Carpetana), Navacerrada (pueblecito al pie del puerto) y Madrid. El puerto de Navacerrada es más alto y fragoso que el de Somosierra. Poco á su O. está el puerto de la Fonfría.

2.º Un trozo de carretera por el que vienen juntas la general de Galicia y la de Valladolid á Madrid. Después de cruzar el Duero, aquélla en Tordesillas y ésta en Boecillo, se juntan en Sanchidrián, sigue la resultante por los cerros del Cristo del Coloco, puerto de Guadarrama (Carpetana), Guadarrama (pueblecito al pie del puerto) y Madrid. Este puerto es más bajo que Navacerrada, pero más alto que Somosierra.

3.º Un trozo del ferrocarril del N.; desde Valladolid baja por Viana de Cega (Duero), Medina del Campo, Arévalo, Ávila, puerto de las Pilas (Carpetana), El Escorial y Villalba á Madrid. El cruce de la cordillera es largo por verincarse pasado el cerro de la Cierva, cuando está ya bifurcada. A más de los tres puertos citados hay aquí los del Paular, la Fonfría y otros, todos difíciles.

4.º Un duplicado del anterior en el trayecto de Medina á Villalba. Corre por Segovia y el largo túnel de Cercedilla (Carpetana) y el pueblecito de Cercedilla á la salida del túnel.

5.º Carretera desde Ávila por el puerto del Boquerón (parameras de Ávila) y San Martín de Valdeiglesias (cruce de la línea meridional Carpetana por la cortadura que en ella hace el Alberche) á Madrid.

6.º Otra carretera, parte de Ávila hacia el O., remonta el valle de Amblés, tuerce al S., continúa por el puerto de Menga (parameras de Ávila), el del Pico (sierra de Gredos) y llega á Talavera de la Reina. Esta ciudad comunica fácilmente con Madrid por la carretera general de Extremadura y el ferrocarril de la derecha del Tajo.

Caminos paralelos y próximos á la cordillera:

1.º En la vertiente N. Carretera compuesta de trozos de varias que, desde Riaza corre al O. por Sepúlveda, Segovia, Ávila, valle de Amblés, puerto de Villatoro, valle de Piedrafita y Barco de Ávila. Corta todos los caminos de los grupos 2.º y 3.º

2.º En la vertiente S. Una vía compuesta de varios trozos de carreteras y uno de ferrocarril. Como carretera parte de Guadalajara al N. O., llega á Torrelaguna, tuerce al O. sigue por Cabanillas de la sierra, pueblo situado en la meseta terminal de las Cabezas de Hierro, continúa á lo largo de la falda S. de las mismas Cabezas, cruza la pedriza de Manzanares, y se prolonga á Navacerrada, Cercedilla, Guadarrama y el Escorial. Aquí la carretera acaba, y hay que seguir vía férrea desde el Escorial hasta una estación llamada de Robledo de Chavela. Hállase aquí nuevamente carretera, que corre al S. desde Robledo á San Martín de Valdeiglesias (Alberche), Escalona (Alberche segunda vez) y Talavera de la Reina; como la de la vertiente N. corta todos los caminos del grupo 2.º y 3.º

Pero notemos una diferencia. Al cortar los del tercero lo hace al pie de los pasos mismos, en Navacerrada, Cercedilla, Guadarrama, el Escorial y San Martín de Valdeiglesias, por lo cual puede por ella acudirse á uno ú otro según sea necesario. Pero no puede llegarse con igual prontitud al de Somosierra (segundo grupo) porque de Torrelaguna á Navacerrada el camino marcha por la falda S. de las Cabezas de Hierro, y no por la del mismo Somosierra, quedando entre él y el propio y repetido Somosierra el valle de Lozoya, lo cual será ocasión de tardanza y puede serlo de perjuicio. Resulta una deficiencia que sería bueno subsanar.

Para ello, tal vez fuera bueno hacer partir una carretera de Atienza (al pie del puerto de Barahona) hacia el O. por cerca de la falda S. de la sierra de Aillón, cruzando luego los cerros de la Mujer Muerta, el valle de Lozoya y las Cabezas de Hierro, en su principio, hasta llegar á Navacerrada, y desde aquí seguir la vía ya conocida, en la que sería conveniente completar de carretera el trozo entre el Escorial y Robledo de Chavela. Esta ruta cortaría todos los caminos al pie de todos los pasos; se podría llegar á ella por otras varias, desde Madrid, Alcalá de Henares y Guadalajara, serviría para acudir pronto donde fuera preciso,

y aun para atacar de costado al enemigo si éste lograba forzar algún paso.

Tras esta consideración referente á caminos procede otra; la de indicar cuan conveniente sería hacer un detenido estudio topográfico de la cordillera en cuestión, imaginar los planes que al atacante le pueden ocurrir, determinar en donde y cómo se pueden cortar los caminos, marcar los sitios apropósito para la construcción de fuertes, suponer casos, plantear problemas, hacer maniobras de ensayo, y en suma realizar todo lo que puede llamarse previsor ó preparatorio. No hablamos de fortalezas, sino de sitios apropósito para hacerlas de campaña cuando llegue el caso; no de cañones, sino de caminos para llevarlos; y no de maniobras en grande, sino de movimientos con fuerzas reducidas; para que atacantes y atacados apliquen su pericia, muestren su ingenio, choque con las dificultades, las venzan si pueden, desarrollen las ideas que tengan, las adquieran nuevas, y se encaminen los entendimientos á estudiar el asunto en su conjunto, en sus detalles, y en diversas fases que puede presentar durante su total desarrollo.

Para fijar las ideas y llegar, por medio del razonamiento, á algo que si no es la verdad, puede acercarse á ella, desmenucémos no poco y estudiemos por partes. La Carpetana al principio es pequeña, como formada por cerrillos que se alzan en las mesetas medio paramosas de Soria; su paso es fácil por Barahona y los caminos de uno á otro pueblo, reduciéndose en suma á una bajada de la cuenca del Duero á la del Tajo. Mas tras esto vienen dos consideraciones que se contradicen y que ya se han expuesto; una que es poco probable, una agresión en fuerza por este sitio por la ancha zona de ingrato terreno que el agresor tendría que atravesar; otra que la reciente construcción de los ferrocarriles de Soria á Alcañete y de Tudela á Tarazona con más la probable de otro desde el mismo Soria á Castejón (Ebro) donde empalmará con el de Zaragoza á Pamplona, podrá variar los términos de la cuestión, porque á más vías mayor facilidad de tránsito, y, siendo férreas, más aún, sobre todo para víveres y material. ¿Queremos que el enemigo no llegue por este lado? ¿qué prevalezca la consideración primera? Pues destruyamos los medios que facilitan su marcha, que cuando la paz llegue todo se repodrá. Indicados quedan los sitios (cordillera Ibérica 1.^a parte), son los puertos

de Piqueras, Oncala y el Madero con más el por donde pase el proyectado ferrocarril de Soria á Castejón, que será probablemente el último de los tres. Imposibilitado el tránsito por ellos desaparece todo recelo, puesto que por los senderos de montaña no pasan fuerzas muy crecidas, y menos la artillería que hoy acompaña á los ejércitos. Y, en último término; si se guerrea con inteligencia y empeño, aunque por fin el enemigo venza, llegará á la Carpetana mermado y cansado, entonces, conociendo los sitios aprovechables, se le podrá detener, mermar y cansar más; marchando finalmente al nudo de Albarraeín; gran posición estratégica, desde la cual las tropas que la ocupen quedan amenazando las comunicaciones y la retaguardia de cualquiera tropa que después de descender la cuesta de Paredes marche sobre Madrid, y en disposición de hacer contraofensivas que la distraigan, la molesten, la ocasionen pérdidas, y la obliguen á hacer destacamentos perjudiciales á la unidad de acción. Finalmente llegando á Madrid por este lado, si los defensores conservan Somosierra y Guadarrama, estarán tan cerca y tan dominantes sobre el propio Madrid, que le tendrán medio sitiado, como ocurrió en la guerra de sucesión.

La acción ofensiva á través de Somosierra y Guadarrama se ha verificado ya en varias ocasiones, y tal vez se repita si llega el caso. Bien podrá ser que los indefensos, productivos y habitados llanos al S. de Aranda y Valladolid atraigan al enemigo más que la pobre, fría y áspera Soria. Los puertos son muchos, como principales Somosierra, Navacerrada, Cercedilla, Guadarrama, las Pilas, y el Boquerón con San Martín de Valdeiglesias, y como secundarios la Quesera, Riaza, el Cardoso, la Acebeda, la Linera, el Raular, la Fonfría y otros más que no se han nombrado. Aquí encaja la idea de la carretera que, corriendo á lo largo de la falda S. de la cordillera, corte todos los caminos; aquí la de que esta vía tenga fácil comunicación con Madrid, Alcalá, Guadalajara y demás puntos en que puedan situarse tropas; y aquí por último el detallado conocimiento topográfico de los lugares, y la práctica adquirida por las maniobras hechas.

Los pasos de Cercedilla y las Pilas se pueden cortar fácilmente, por ser de vía férrea; pero aun hecho, todavía quedan muchos, con más que el supuesto acometedor se mueve con gran facilidad en la vertiente N. por la carretera Riaza-Ávila. Mas

notemos que si los muchos pasos dan al enemigo la facilidad de escoger el que quiera, para un ataque directo, ó de simular por uno y atacar por otro; también dan á la defensa la de salir en contraofensiva por aquel ó aquellos que tenga elegidos, y hacer con ello operaciones más fructuosas que las de simple resistencia. En estas alternativas de entradas y salidas hemos de notar que, por las formas que el terreno tiene y los rumbos que toma la cordillera, si el enemigo, desde Ávila, acomete por el puerto del Boquerón y San Martín de Valdeiglesias, toda la defensa de Guadarrama y Navacerrada queda envuelta, y muy amenazada la de Somosierra. Pero notemos también que, si la defensa reúne fuerzas en Talavera de la Reina y las hace marchar por la carretera que cruza los puertos del Pico y de Menga, hasta asomar por el valle de Amblés, el ofensor, que suponemos en Ávila, podría verse en mala situación y con un ataque contra el flanco exterior de su extrema derecha. Igualmente observemos que, si en la variedad de contingencias de la guerra, podemos conservar la comarca de Soria, desde ella se puede operar sobre las tropas agresoras, cuando estas pretendan acometer los pasos. Sólo resta añadir que si España está interesada en la defensa de su capital, y ésta toma el asunto con empeño y emplea en él los grandísimos recursos que tiene, la defensa de la Carpetana puede hacerse bien y lograr que, aunque el enemigo la pase al fin con ventajas puramente tácticas, el total de la operación nos resulta beneficioso en el sentido general de la guerra, por la habilidad demostrada, el valor desplegado, las pérdidas causadas, y el hecho final de que si el país no quiere dejarse abrumar por la pérdida de la capital, no se verá abrumado, la mirará como un accidente, y la guerra seguirá no haciendo más que cambiar de teatro. Porque la guerra es ante todo y sobre todo un fenómeno del orden moral, en el que entran como factores la firme voluntad, el constante deseo, la tenacidad incansable, el afán, la persistencia, el no perder ánimo, el rehacerse y volver al combate, el aprovecharlo todo, y el decir á cada revés el famoso *no importa*. Cuando en una nación se manifiesta todo esto, resulta extremadamente difícil vencerla.

CAPÍTULO XX

Cordillera Carpetana, segunda parte.—Marcha de la cordillera.—Vertiente N.—Sierras de Santibáñez y Francia.—Peña Cudiña.—Río Tormes.—Salamanca.—Río Yeltes.—Sierra de Ciudad-Rodrigo.—Río Águeda.—Ciudad-Rodrigo.—Frontera.—Almeida.—Río Coa.—Sierra de Tamaños.—Guarda.—Vertiente S.—Montañas.—Ríos Alagón y Eljas.—Frontera.—Serra Guardunha ó d' Alpedrinha.—Coba da Beira.—Covilha.—Alpedrinha.—Río Ponsul.—Castello-Branco.—Caminos.—Consideraciones.

Desde el Trampal la cordillera continúa al N. O. llamándose sierra de Béjar, la cual es fragosa, corpulenta y alta, aunque menos que la de Gredos, y está abierta en una profunda hendidura por la que corre de N. á S. el río Alagón. Concluye esta sierra en la peña de Francia, gran montaña á cuyo alrededor aparece un enmarañado laberinto de picos, abismos, torrentes, cantiles y gargantas. Tras ella la Carpetana tuerce al S. O. tomando el nombre de sierra de Gata. También ésta es menos elevada y ancha que la de Gredos, pero tiene muchas y muy confusas ramificaciones, particularmente en la vertiente S. Concluye en el cerro Jalama, pasado el cual vuelve nuestra cordillera á torcer al N. O., entra en Portugal y se prolonga en este reino nominándose serra das Mezas ó de las Mesas, nombre que debe á la forma de varias de sus cumbres. Es de condiciones semejantes á las que tiene la de Gata, y acaba pronto, sucediéndola la de Guarda que es corta, mostrándose en ella una notable depresión, llamada de la Cruz, tras de lo cual principia la encumbrada sierra de la Estrella.

Vertiente N.—Extiéndese desde la cordillera al Duero, en su origen está cubierta de espolones de las sierras mencionadas, siendo por tanto montañosa; luego es ondulada, suavemente en la parte oriental y fuertemente en la occidental, llegando por este sitio las ondulaciones á constituir líneas de montes que desde

la Carpetana se prolongan hasta el Duero y entre las cuales quedan largos valles. Las primeras ramificaciones son dos; una parte del Trampal hacia el N., otra de la Peña de Francia al N. E., tiene aquélla entre otros nombres el de sierra de Santibáñez, llámase ésta sierra de Francia, y marchando en sus respectivos rumbos, una y otra terminan juntándose en la Peña Gudiña. Resulta un triángulo cerrado por montes cuyos lados son las sierras de Béjar, Francia y Santibáñez, triángulo cuyo interior es muy accidentado y que apareciendo en la vertiente N. en realidad vierte en la opuesta por el río Alagón. Nace éste en la Peña Gudiña, corre al S. por entre breñas, y rompe la Carpetana cortando la sierra de Béjar. El Tormes, después de salir de entre los montes por las estrechuras vecinas al Barco de Avila, corre al N. paralelo y próximo á la sierra de Santibáñez, cruza por Alba de Tormes, buena villa, y pasada la Peña Gudiña tuerce al N. O. continuando por Salamanca. Esta ciudad, hoy no grande, cuenta con muchos edificios sólidos y es el centro de una comarca rica. Tras ella el río comienza á ahondar su cauce, las márgenes se alzan y escarpan, la estrechada corriente sigue por Ledesma, continúa por terrenos solitarios, y con aguas considerables afluye al Duero fronterizo. El río Yeltes nace en la sierra de Francia, corre también al N. O. por terreno ondulado y en cauce hondo; afluye igualmente al Duero fronterizo. Tormes y Yeltes forman dos líneas paralelas y próximas á la frontera portuguesa, no son ríos grandes, pero de algo pueden servir, especialmente el primero que es el mayor. Más allá de Yeltes encontramos un contrafuerte que arranca de la Peña de Francia, corre al N. O., se llama sucesivamente sierra de Monsagro y sierra de Ciudad-Rodrigo, llega al Duero cuando este río va á entrar en Portugal y se prolonga agua arriba, formando la orilla izquierda, en forma de un gran lomo que cortan al desembocar el Yeltes y el Tormes. Este contrafuerte queda, en su parte final, contrapuesto á las cemas de Mogadouro, paralelo y muy próximo á la frontera con Portugal, no le forman grandes montes, pero es difícil de cruzar por escasez de caminos. Al O. de su primera mitad hallamos el Águeda. Baja este río de la sierra de Gata, corre tortuosamente al N. por un valle accidentado al principio y abierto, aunque no ancho, más tarde pasa por Ciudad-Rodrigo, y por entre la Fregeneda (España) y Barca de Alba (Portugal) se une al Duero, cuando éste

deja de ser frontera y entra en el vecino reino. La frontera al abandonar el Duero, sigue por el Águeda agua arriba, pero á poco trecho le deja, continúa por un afluentillo suyo de la izquierda, llamado el Turones, llega hasta sus fuentes y luego cruza la sierra de Gata. Ciudad-Rodrigo es una plaza de guerra antigua, pequeña y en mediano estado, como población no tiene grandes recursos, pero así y todo importa como base de operaciones con relación á Portugal, importancia que se extiende á toda la línea del Águeda. Limita por O. el valle de este río un contrafuerte, no muy áspero, que á veces se denomina sierra, el cual á partir de la de las Mesas, corre al N. hasta concluir sobre el Duero. En él está la plaza portuguesa de Almeida, pequeña también y antigua, pero mejor situada y conservada que la nuestra de Ciudad-Rodrigo. Tras esto se halla el Coa, que baja de la sierra de las Mesas, corre al N., paralelo al Águeda, por un valle accidentado y acaba en el Duero por Villanova de la foz Coa. Su papel militar para los portugueses es idéntico al que desempeña el Águeda para nosotros. Cierra por O. el valle del Coa la sierra de Tamanhos, contrafuerte que desde la de Guarda se prolonga al N., pierde gradualmente altura, y convertido en línea de cerros acaba también sobre el Duero. Es aquí de citar la ciudad de Guarda, pequeña y con muros en mal estado, pero que situada en la sierra de su nombre, en sitio donde la Carpetana hace una punta hacia el N. estrechando el terreno entre ella y el Duero, y con fácil comunicación, como luego veremos, con la vertiente opuesta, reúne condiciones en virtud de las cuales pudiera justificar su nombre si se reedificaran sus arruinadas fortalezas. Queda á la izquierda del que cruce el Coa en son ofensivo, y, reconstruida, sería imposible seguir sin posesionarse de ella ó dejarla observada.

Vertiente S.—Es una zona estrecha y accidentada; estrecha porque el Tajo, que es su límite, no dista más que de cincuenta á ochenta kilómetros de la cordillera; y accidentada porque casi toda está llena de espolones y contrafuertes Carpetanos, no solo agrios y rudos, sino también de tan tortuosa marcha y con tantos riscos, que todo el terreno parece á modo de un inmenso peñascal, roto de sitio en sitio por saltadores torrentes. De estos contrafuertes el más notable es la sierra Alta, que se origina en el cerro de Jalama, corre al S. entre Alagón y Eljas, y es cortada, á su final, por el primero de estos dos ríos. Ya cerca del Tajo

aparecen valles poco abiertos y cortados por prolongaciones de los mismos contrafuertes, y por último la margen de dicho río, formada por otra serie de montañas. El Alagón, después de cortar la sierra de Béjar, sigue tortuosamente al S. O. por barrancos y gargantas, pasa por Galisteo, donde le llega por la izquierda el Gerte, continúa á Coria, rompe el contrafuerte llamado sierra Alta, y caudaloso y rápido afluye al Tajo en Alcántara. Al O. del Alagón encontramos el Eijas, en terreno igualmente cortado y peñascoso. Baja del cerro de Jalama, corre al S. torrentosamente y tras breve curso llega al Tajo con pocas aguas. La frontera, después de cruzar la sierra de Gata, busca las fuentes del Eljas y sigue por él hasta el Tajo. Su largo, desde que deja el Duero hasta este punto, es de unos doscientos diez kilómetros próximamente.

Del principio de la sierra de las Mesas, ya en Portugal, parte un ramal que merece particular estudio. Llámase sierra Guardinha ó d' Alpedrinha, es medianamente áspera, corre primero al O. y luego al S. O. Entre ella por un lado, y las de las Mezas, Guarda y principio de la de la Estrella por otro, queda un valle llamado cova da Beira, tan escondido, tan cubierto de espolones de los montes limitadores, y tan lleno de estrechuras, que justifica perfectamente su nombre. Teniendo esto en cuenta, resulta que la zona de asperezas Carpetanas es por este sitio muy ancha, pues abarca desde las caídas N. de la sierra de Guarda hasta las meridionales de la d' Alpedrinha. En ésta y en sitio alto está la pequeña ciudad llamada también Alpedrinha, y en la cova da Beira, Covilha, ciudad también pequeña. Del Zézere, río principal que aquí hay, hablaremos más tarde. Al S. de todo esto sigue hasta el Tajo un terreno cortado y roto, aunque algo menos que el recorrido por el Alagón, el río principal es el Ponsul, que tiene su origen en la serra d' Alpedrinha, corre al S. rápido y en cauce hondo, lo mismo que los demás arroyos de la comarca, pasa junto á Castello-Branco y afluye al Tajo en el trozo de este río que constituye frontera. Castello-Branco, aunque ciudad pequeña, es la principal población de la comarca, ocupa buena posición en concepto militar y es importante por su proximidad á la frontera.

Caminos.—Hay pocos buenos, lo mismo en España que en Portugal. Además, lo áspero del suelo, particularmente en la

vertiente S., hace difícil el utilizar los carreteros naturales que van de pueblo á pueblo. Dividiremos los principales en dos grupos: 1.º Los que cruzan la Carpetana, que son unos españoles y otros portugueses. 2.º Los que cruzan la frontera, que en parte resultan internacionales.

PRIMER GRUPO.—1.º Carretera desde Salamanca por Alba de Tormes, el puerto de la Vallegera (sierra de Santibáñez), Béjar, puerto de Baños (Carpetana, sierra de Béjar), Plasencia (Gerte) y barca de Alconetar (Tajo) á Cáceres.

2.º Ferrocarril próximo en casi todo su recorrido á la carretera anterior. De Salamanca marcha por Alba de Tormes, puerto de la Vallegera, Béjar, puerto de Baños, Plasencia y puente de Cañaverál ó de Garrovillas de Alconetar (Tajo) á Cáceres.

3.º Carretera sin acabar desde la Fregeneda por Ciudad-Rodrigo, puerto de Perales (Carpetana, sierra de Gata) á Alcántara (Tajo). Es próximo y paralelo á la frontera. Se cruza además la sierra de Gata por los puertos de Valverde del Fresno, del Acebo y otros, todos vecinos al de Perales, pero ninguno fácil.

4.º Carretera portuguesa desde Guarda por la garganta de la Cruz (depresión de la serra de Guarda) Covilha (Coba da Beira), Alpedrinha (sierra de su nombre) á Castello-Branco. También es paralela á la frontera y también tiene la serra das Mezas otros pasos semejantes á los citados de la de Gata.

5.º Ferrocarril, igualmente portugués, desde Guarda, y por los mismos sitios que la carretera anterior á Castello-Branco.

SEGUNDO GRUPO.—1.º Ferrocarril desde Medina del Campo por Salamanca, Fuentes de San Esteban, puerto del salto del Gitano (sierra de Ciudad-Rodrigo), Ciudad-Rodrigo (Águeda), Fuentes de Oñoro (último pueblo español), río Turones (frontera) y Villar Formoso (primer pueblo portugués) á Guarda.

2.º Ferrocarril, ramal del anterior, que arranca de él en Fuentes de San Esteban y sigue á la Fregeneda, Águeda (frontera), Barca de Alba y otros pueblos, constituyendo el que los portugueses llaman del Duero y ya conocemos.

3.º Carretera de Salamanca por el puerto de peña Castellera (sierra de Ciudad-Rodrigo) á la Fregeneda. Pasado el Águeda y con el de la frontera, sigue un camino de carros á San Joao da Pesqueira. Aquí empieza otra carretera que va á Pezo da Regoa y Lamego.

4.º Carretera de Salamanca por el puerto del Salto del Gitano (sierra de Ciudad-Rodrigo), Ciudad-Rodrigo (Águeda), puente sobre el Turones (frontera). Desde aquí sigue camino de carros á Almeida y Guarda.

X 5.º Camino de carros desde Plasencia por Galisteo (Aragón), Coria, puente sobre el Eljas (frontera) y Salvaterra do Entremoz á Castello-Branco. La parte portuguesa es carretera. Hay además otros senderos á través de la frontera, pero todos malos.

El ferrocarril de la derecha del Tajo, llamado vulgarmente de Malpartida, es fácil que más adelante se prolongue cruzando Alagón y Eljas, entre en Portugal y por Abrantes, siempre á la derecha del Tajo, llegue á Lisboa.

Al empezar el estudio militar de la comarca reseñada notaremos que, según la historia, la línea del Águeda ha sido en varias ocasiones base de operaciones para penetrar en Portugal con rumbo á Lisboa. Y efectivamente, dada la estructura orográfica del vecino reino, la marcha en cuestión, aunque larga y tortuosa, es de las que menos dificultades geográficas presentan. Los portugueses para su defensa tienen el Coa y la plaza de Almeida, pero ambas son de escaso valer. Mas si notamos que la serra de Guarda se acerca algo al Duero, nos es fácil imaginar otra línea que, desde ella, por la Tamanhos, vaya hasta dicho río. Es larga, pero menos que la del Coa, tiene sus extremos apoyados en accidentes de consideración y se podría fortificar á Guarda. La comunicación de esta plaza con Castello-Branco por la carretera de la garganta de la Cruz, aumenta su valor defensivo así como el de toda la línea, la cual resultaría realmente fuerte con otro punto fortificado entre el Guarda y el Duero. Pero todo será inútil si nosotros nos apoderamos del Duero bajo, como al tratar del Sil-Miño se ha indicado. En cuanto á dejar un grueso destacamento enfrente del mismo Duero bajo, mientras las demás tropas siguen á Lisboa, ya hemos dicho lo bastante en el capítulo dieciocho.

La ofensiva de los portugueses por estos sitios no les conduciría á Madrid, sino á Valladolid, por lo que dada la marcha de las guerras actuales, es poco probable que su ejército principal venga por las comarcas en cuestión. Pero suponiendo que así sea, ni Ciudad-Rodrigo ni el Águeda son contentivos de fuerza bastante. Algo más puede valer la sierra de Ciudad-Rodrigo, que

no es grande, pero sí dominante y escasa de buenos pasos. Tras ella está el insignificante Yeltes y tras éste el Tormes, ya más crecido, con Salamanca en el centro y Ledesma y Alba en los extremos, si le tomamos por línea defensiva. En ella podremos tentar el detener la agresión. Mas si esto no se logra, nos es forzoso retroceder al Duero y Zamora, interponiendo dicho río entre nuestras fuerzas y las contrarias, y quedando en aptitud de amenazar la retaguardia de éstas si de Salamanca marchan á Madrid. Aquí resalta otra vez la importancia de la carretera Alcañices, y puente de Ricobayo (Esla) á Zamora, por la que el enemigo podría adelantárenos en Zamora y ponernos en apurado caso.

El país al S. de la Carpetana es menós apropiado para operaciones importantes por su mayor aspereza, malos y pocos caminos y estrechez entre la cordillera y el Tajo. Ni España ni Portugal tienen en él plazas de guerra. Además, á nosotros la escasez de vías nos dificultaría la reunión de tropas y material, con más que luego, aunque pasáramos el Eljas y llegáramos á Castello-Branco, la marcha tendría que continuar por un terreno difícil y cada vez más estrecho, hasta encontrar de frente otros montes cuya situación y condiciones diremos más adelante.

Una agresión portuguesa hallaría en nuestro país iguales ó mayores dificultades. Terreno difícil, ríos torrentosos, malos y pocos caminos, línea de operaciones muy larga y zona muy estrecha. Aquí aparece la Carpetana con gran importancia. Todo ejército que avance en España por la derecha del Tajo, tiene precisión de ir dominando la cordillera y asegurando los pasos, si no lo hace, cuanto más adelante más en peligro está; su adversario por el puerto de Perales, ó mejor por el de Baños, puede cortar las comunicaciones y amenazarle por retaguardia. Béjar sobre el mejor camino y sobre los dos puertos de la Vallegera y de Baños será localidad de gran interés cuando se trate de lo indicado. La prolongación del ferrocarril de Malpartida si alguna vez se hace y la consecuente construcción de carreteras, variarán algunas de las consideraciones hechas. Y si, particularizando algo, queremos buscar en el terreno en cuestión un elemento de condiciones para resistir, le hallamos en la sierra Alta, que, como se indicó, arranca del cerro de Jalama, corre al S. con alguna inclinación al S. E., la corta el Alagón, y concluye sobre el Tajo. Resulta corta y muy próxima á la frontera; no es muy alta,

pero si peñascosa, y tras ella, como base de maniobras, está Coria, cuyo valor, en el concepto que tratamos, es conocido desde hace mucho tiempo, pues fué plaza de guerra y aun conserva una antigua ciudadela y muchos trozos de muralla.

Refiriéndonos ahora sólo á la cordillera, notemos que su paso puede ofrecer dificultades, por los pocos caminos que la cruzan; que sus puertos servirán para comunicar los ejércitos si se opera simultáneamente en ambas vertientes, siendo en tal concepto los mejores el de Baños en España y el de la Cruz en Portugal, no solo por tener carreteras, sino también por estar algo atrás de los terrenos en que principiaron las hostilidades. Por ellos mismos y repitiendo una de las ideas anteriores, los portugueses podrán amenazar de flanco á los españoles cuando avancen del Águeda ó del Eljas, y nosotros á nuestros vecinos si se adelantan al Tormes ó al Alagón.

CAPÍTULO XXI

Cordillera Carpetana, tercera parte.—Marcha y conclusión de la cordillera.—Vertiente N.—Altos da Feira.—Pico d' Outerio d' Ornellas.—As Talladas.—Serras de Caramulo, Bausco y Murcelha.—Serras de Tamanhos y Gralheira.—Rio Vouga.—Vizeu.—Aveiro.—Rio Mondego.—Celorico —Coimbra.—Peninsula entre el Tajo y el mar.—Lisboa.—Vertiente S.—Serra de Moradal.—Contrafuerte hasta Villa-Velha de Rodao.—Ríos Laca y Zézere.—Abrantes.—Caminos.—Consideraciones.

Desde la serra de Guarda sigue la cordillera en rumbo al S. O. hasta su final, apareciendo oblícua con relación á la costa y la frontera. Preséntase primero la gran serra da Estrella, de la que la de Guarda es el principio. La forma una masa enorme, de gran extensión y más que mediana altura. Su cumbre es ancha, paramosa y con lagunas y picachos, dominándose desde ella mucho terreno. Sus pendientes son la al N. ó serra Mansa, como en el país la llaman, corta y no muy áspera; la al S. ó serra Brava, cortada, accidentadísima y llena de espolones terminados en rocas

colosales, cantiles atrevidos y hondos precipicios. Poco á poco esta enorme relieve va deprimiéndose y estrechándose hasta concluir en la serra de Louza, que es su parte final, sucediéndola otras menores que se denominan serras d' Anciao y d' Alqueidao. Aquí parece que debía darse por terminada la Carpetana, pero todos admiten su continuación por la estrecha zona que, á modo de península, queda entre el Océano y la última parte del Tajo.

La forman en este sitio pequeños montes unidos entre sí por collados, á veces muy bajos, de modo que no hay ni altura, ni corpulencia, ni cohesión. Lo verdaderamente existente es un terreno sólido y algo elevado hacia su línea media, sobre la que, y de sitio en sitio, se levantan los montecillos referidos. Son éstos la serra do Aire, el monte Junto, el cabeço de Montachique y la serra de Cintra, que termina avanzando en el mar el cabo da Roca. Añadamos que el cruce de una á otra vertiente por entre estas últimas cumbres es fácil y hay para ello muchos caminos, al paso que es muy difícil atravesar la serra da Estrella.

Vertiente N.—Es una extensa comarca que vista de N. á S. afecta en algo la forma de una cuña, ancha hacia el Duero como unos ciento cuarenta kilómetros y tan estrecha hacia la boca del Tajo, que solo mide diez ó doce. Divídese físicamente en dos partes, una interior y otra costanera, constituyendo la divisoria una línea de montes que corre de N. á S. Principia poco al S. E. de Oporto, en los altos da Feira, llega pronto al encumbrado pico d' Outeiro d' Ornellas, córtase en una gran depresión por la que cruza el río Vouga, continúa con los nombres de las Talladas, serra de Caramulo y serra de Busaco, ábrense esta última en una profunda brecha llamada de Panacova, por la que corre el río Mondego, y aparece finalmente la serra de Murcelha, que torciendo al E., se une en seguida á la de Louza. Todas son montañas de orden secundario. La comarca interior es la que hay al Oriente de esta cadena, la costanera la que se muestra al poniente de la misma, y al poniente también del final de la Carpetana desde la serra de Louza á la de Cintra. La primera es un país accidentado en unos sitios por montañas y en otros por ondulaciones fuertes, que son á modo de escalones para concluir la bajada de la mesa central; la segunda es baja en todas partes menos en el extremo S., donde pequeños espolones carpetanos mueven algo el terreno. En aquélla se nota como principal accidente orográfico una

línea de montes divisoria entre los últimos afluentes del Duero y los ríos Vouga y Mondego. Parte de la serra de Guarda, corre un poco al N. y luego al O., tiene los nombres de serra de Tamanhos; serra Gralheira y otros, y llega al pico d' Outeiro d' Oruellas, encontrando en él la cadena que separa la zona interior de la costanera. Son montes de no gran elevación ni fragosidad, pero así y todo destacan espolones que avanzan al Duero, mueven mucho el suelo y escarpan las márgenes de dicho río, correspondiéndose con los ramales de los Pirineos Galáico-meridionales, que llegan por el otro lado. Resulta una zona llena de serrezuelas y abierta en vallecitos, cuya principal población es Lamego. Entre la sierra Gralheira por N., la de la Estrella por S. E. y las de Caramulo y Busaco por O., queda una comarca fuertemente ondulada y llena de buenos valles, apareciendo en ella como ríos principales el Vouga y el Mondego. El Vouga nace entre las serras de Tamanhos y Gralheira, corre al O. por terreno fértil y pueblos pequeños, deja á su izquierda, cerca y sobre un sub-afluente del Mondego á Vizeu, ciudad no grande, pero importante como cabeza de distrito militar, sitio de cruce de caminos y punto céntrico para operar sobre el Duero, sobre el Mondego ó sobre la costa. Sigue el Vouga siempre al O., cruza anchamente por entre el pico d' Outeiro d' Ordellas y as Talladas, sale á la zona costanera y desemboca con algunas aguas en la ría de Aveiro. Esta es una gran laguna de agua salada, extiéndose largamente de N. á S. y la separa del Océano una estrecha lengua de tierra abierta en tres bocas. El país próximo es bajo, llanísimo, y está lleno de grandes pueblos, siendo los principales Aveiro y Ovar. El Mondego nace en lo más encumbrado de la sierra de la Estrella, corre en ella al N. E. por una honda barranca, cerca de Guarda, y al concluir la montaña hace un brusco cambio, invirtiendo totalmente su primera dirección, pues toma al S. O., pasa por Celorico, villa pequeña situada en un alto, cruzada por caminos importantes y cabeza del valle que á seguida empieza. Entra en el Mondego en la terra do Chao, que así se llama el valle referido, y siguiendo por él llega á chocar con la cordillera que separa la comarca interior de la costanera. Córtala entre las sierras de Murcelha y Busaco por la honda y estrecha garganta de Penacova, entra en tierra llana y llega á Coimbra. Esta importante ciudad es rica, de considerable vecindario, la cruzan los caminos á Lisboa,

está detrás de las sierras de Murcelha y Busaco y es la llave del bajo Mondego. Tuerce éste al O., continúa por el llano costanero, y con aguas considerables acaba en el Atlántico por Figueira da Foz de Mondego, pequeña villa con puerto de entrada difícil por la enorme barra que cierra la boca del río. Recibe muchos afluentes antes de cruzar la garganta de Penacoba, y después el río d' Ancos, que baja de la serra d' Alqueidao, corre al N. por terreno algo quebrado y lleno de pinares, pasa por Pombal, donde le cruzan los caminos á Lisboa y se junta por la izquierda al Mondego.

Desde al S. el Liz, riachuelo formado por arroyos procedentes de las serras d' Alqueidao, y do Aire, corre al O., pasa por Leiria y acaba en el Atlántico.

Desde aquí, por creer que así conviene al mejor concepto militar, vamos á describir conjuntamente las dos vertientes Carpetanas. El todo del terreno semeja á una península entre el Tajo y el Atlántico, cuya línea media longitudinal está constituida por los montes sueltos que forman el final de la Carpetana. Esta península se estrecha á modo de punta de embudo á medida que se prolonga al S., de modo que cuanto más se avanza por ella, menos espacio queda para los movimientos de los ejércitos. Se hace posible por esto cortarla del río al mar por atrincheramientos que constituirían lo que podría llamarse un istmo artificial defensivo, y como en el extremo está Lisboa, resulta esta ciudad defendida geográficamente por la forma del terreno, que permite la construcción de una ó más de dichas líneas atrincheradas, con los extremos apoyados en el Tajo y el Atlántico, y el centro en la ó las eminencias Carpetanas que se juzguen más apropiado. Esto fueron las famosas líneas de Torresvedras. El terreno en ambas vertientes, sin ser montuoso, es sólido y firme, le recorren algunos espolones de la cordillera y le riegan varios riachuelos. Cerca del mar encontramos á Aljubarrota, célebre por la batalla de su nombre, á Caldas de Rainha, Torresvedras, Mafra, Cintra y otros pueblos; en el interior junto á la arista Carpetana, á Río Maior, Sobral y Enxara dos Caballeiros, bien situados para dominar los fáciles pasos, y sobre el Tajo están Santarem, Azambuja, Villafranca de Xira y por último Lisboa. Asienta la grande, rica y hermosa capital de Portugal en terreno algo accidentado, tiene un puerto anchísimo y seguro formado por la ría del Tajo,

y aunque no es plaza de guerra, resulta defendida en parte por la Carpetana, en la forma dicha, y en parte por el mismo Tajo. La boca de este río, por la que se podría llegar á Lisboa, está guardada por castillos y baterías en ambas orillas, resultando de todo que el arte y la naturaleza aseguran bien á la ciudad en cuestión.

Costa.—Desde la boca del Duero corre al S., con alguna inclinación al S. O., principia arenosa y baja, aparece á poco la ría ó albufera de Aveiro, después un pequeño saliente llamado cabo Mondego, tras él la boca del Mondego, más abajo el cabo Carboeiro, terminación peñascosa de un contrafuerte Carpetano, en el que está la pequeña ciudad y plaza de Peniche. Desde aquí la costa se va elevando formándola por el fin el cabo da Roca, grande y áspero saliente, tras el que tuerce al E., sigue un poco levantada y aparecen en ella el puertecito de Cascaes, el castillo de San Julián y la boca del Tajo. Los puertos principales son la ría de Aveiro y la que forma el Mondego.

Vertiente S.—El trozo de ella que nos falta que describir afecta, como el del otro lado, la forma de una cuña cuya punta se dirige al O. Nótase al efecto que la distancia que hay desde el principio de la sierra de la Estrella al Tajo va disminuyendo hasta quedar reducida á muy poca cosa, cuando se la mide desde la serra do Aire al mismo río. Este progresivo estrechamiento ejerce influencia en las operaciones que pueden verificarse, pues disminuye el campo de acción limitándole á una zona cada vez más pequeña. El terreno en general, es accidentado, excepto una parte de la orilla del Tajo, que está abierta en vallecitos separados entre sí por ondulaciones, que son las puntas de las montañas del interior. Recordemos que de la serra das Mezas arranca la Guardunha, ó d' Alpedrinha, que á poco resulta paralela al principio de la de la Estrella, quedando entre ambas el hondo y estrecho valle de la coba da Beira. Esta serra Guardunha se prolonga conservando el mismo paralelismo y proximidad, á poco crece, se ensancha, cubre mucho terreno, aumenta en fragosidad y cambia de nombre, llamándose serra de Moradal. Sus puntas se acercan á los espolones de las de Louza y Anciao, y la coba da Beira se estrecha hasta reducirse á un desfiladero denominado Foz dos Pedrogals. Podemos considerar para los efectos militares, que las dos series de montes formadas, una por las sierras

Guardunha y de Moradal, y otra por las de la Estrella, Louza y Anciao, forman una sola y única masa montañosa hendida longitudinalmente por una honda grieta en cuyo fondo corre el río Zézere. Resulta una ancha zona de asperezas situada á un flanco del que por cerca del Tajo marche sobre Lisboa, con la circunstancia de que, cuanto más se adelante, menos terreno hay, y más cerca y consiguientemente más amenazadoras se le vienen encima las montañas. Aun hay más, de la misma sierra de Moradal parte al S. E. un contrafuerte que llega hasta el Tajo junto á Villa-Velha de Rodao. Se llama serra Talhada, es corto, medianamente fragoso y alto, y en guerra hay precisamente que cruzarle. Si se encuentra bien defendido es una posición difícil de abordar y aun de envolver, pues apoya sus extremos uno en la sierra y otro en el río.

De ríos hallamos en esta comarca: 1.º El Laca ú Ocreza, baja de la serra Guardunha, corre al S. O. por un valle estrecho, corta la serra Talhada y afluye al Tajo entre Villa-Velha de Rodao y Abrantes. 2.º El Zézere, nace en la sierra de la Estrella, corre al N. E., cambia al S. O., sigue por la coba da Beira, cruza cerca de Covilha y por otros pueblos, sale de la coba por el desfiladero dos Pedrogaes, entra en país semillano y á poco, rápido y algo crecido, se junta al Tajo en el pueblecillo de Constança. Entre las confluencias del Laca y el Zézere se halla Abrantes, plaza de guerra antigua, pero bien conservada, ciudad de recursos é importante porque situada detrás y próxima á la serra Talhada es la base de las maniobras que para defenderla se hagan. El bajo Zézere corta los caminos á Lisboa, y al llegar á él también es estrecho el espacio entre el Tajo y las montañas.

Caminos.—Hay muchos y buenos en la parte que hemos llamado peninsular, ó sea la próxima á Lisboa, bastantes en las cuencas del Mondego y Vouga y menos en todo lo demás.

Dividiremos los principales en tres grupos. 1.º Los que recorren la vertiente N. y parte peninsular y sirven para operaciones sobre Lisboa á partir del Duero y del Águeda. 2.º Los de la vertiente S. que sirven para las que se hagan sobre la misma capital á partir del Eljas. 3.º Los que cruzan las sierras de la Estrella y Louza, que son trozos montañosos de verdadera aspereza.

PRIMER GRUPO.—1.º Ferrocarril que desde Oporto corre al S., por Ovar, Aveiro (Vouga), Coimbra (Mondego), Pombal, serra

d' Alqueidao (Carpetana, paso sin casi indicación de puerto), estación llamada de entroncamento (orilla derecha del Tajo), Santarem, Azambuja y Villafranca de Xira á Lisboa.

2.º Carretera de Oporto por Ovar, Aveiro (Vouga), Coimbra (Mondego), Pombal, Leiria, Aljubarrota, Caldas de Rainha, Torresvedras y Cintra á Lisboa.

3.º Ferrocarril desde Figueira da Foz por Leiria, Caldas de Rainha, Torresvedras y Mafra á Lisboa.

4.º Carretera desde Pezo da Regoa por Lamego, Vizeu, puerto de Busaco (serra de Busaco) á empalmar poco al N. de Coimbra con la núm. 2 (Oporto á Lisboa). Desde Lamego destaca un ramal á Guarda.

5.º Ferrocarril, continuación del de Medina del Campo á Guarda: desde aquí sigue por Celorico, valle del Mondego y puerto de Busaco (serra de Busaco) á Figueira da Foz, donde empalma con el núm. 3. Se cruza con el núm. 1 (Oporto á Lisboa), poco al N. de Coimbra.

6.º Carretera de Guarda por Celorico, valle del Mondego y garganta de Peñacoba (paso entre las sierras de Busaco y Murcelha) á Coimbra.

7.º Carretera de Guarda por Celorico y Vizeu á Aveiro.

8.º Un trozo del ferrocarril formado por la unión de los dos que, procedentes de España, entran en Portugal, uno por Badajoz y otro por Valencia de Alcántara. Se acerca al Tajo por la orilla izquierda, llegando cerca y enfrente de Abrantes, le cruza á poco en Constança, y sigue por la margen derecha á empalmar con el núm. 1 (Oporto á Lisboa) en la estación de entroncamento.

9.º Carretera desde Constança por la orilla derecha del Tajo, Santarem, Azámбуja y Villafranca de Xira á Lisboa.

Las vías que corren en la parte que llamamos peninsular, unas cerca del mar y otras vecinas al Tajo, se comunican entre sí por varias carreteras transversales, que cruzan el final de la Carpetana por los collados anchos y bajos existentes entre los montes que constituyen dicho final. Tales pasos no merecen llamarse puertos, y se verifican en Sobral, Río-maior, Euxara dos Caballeiros y otros sitios.

SEGUNDO GRUPO.—1.º Ferrocarril, continuación del de Guarda á Castello-Branco. Desde esta ciudad marcha al S. O. y á Villa-Velha de Rodao (orilla derecha del Tajo), cruza la serra Talhada

en su terminación, y, por la misma orilla del mismo río, sigue á Abrantes, donde empalma (por medio de un puente) con la vía núm. 8 del primer grupo.

2.º Carretera, continuación de la de Guarda á Castello-Branco. Desde aquí sigue por la portella das Talladas (serra Talhada) y Abrantes á Constança, donde se une á la núm. 9 del primer grupo.

3.º Carretera de Castello-Branco á Villa-Velha de Rodao. La continúa un camino de carros hasta Abrantes.

TERCER GRUPO.—Carretera desde Guarda por la garganta de la Cruz (depresión de la serra de Guarda) la coba da Beira, Covilha y el puerto de Arganil (serra de Louza) á Coimbra. Desde el descenso del puerto la acompaña ferrocarril.

En la serra da Estrella no hay más que caminejos de tránsito difícil, resultando casi intransitables desde el paso de Guarda al de Arganil.

Continuando los supuestos del capítulo anterior, un ejército español, invasor de Portugal, después de apoderarse de Almeida, el Coa y la serra de Tamanhos, tiene que hacer suyo el Duero bajo, ó vigilarle muy bien para conservar seguras sus comunicaciones. De no hacerlo así, una tropa portuguesa que viniese de las comarcas el N. del mismo río por Pezo da Regoa ú otro punto, nos cortaría de nuestra base de operaciones, avanzando sobre Lamego y Celorico, en cuanto pronunciásemos el avance sobre Coimbra. El medio de poseer el Duero bajo ya se indicó, mas si no se emplea, ú otro que dé igual resultado, será preciso acudir al otro expediente, el de guardar el río é impedir los contra ataques del adversario.

Aunque el sistema no es bueno, por si hay necesidad de apelar á él, indicaremos, que aparte de la vigilancia en la orilla, los puntos más apropósito para tener tropas reunidas son: Lamego, frente á Pezo da Regoa, y Ovar frente á Oporto. Aun con esto la marcha á Lisboa es larga y no exenta de dificultades. Por la forma del terreno hay que hacerla por entre la sierra de la Estrella y el mar, al avanzar, la base de operaciones que suponemos en el Águeda, queda lateral, y las comunicaciones con ella amenazadas, sino desde el Duero, que suponemos el menos guardado, desde la misma sierra de la Estrella. Se tiene que forzar la línea de las sierras de Murcelha y Busaco, cosa no fácil si sólo se las ataca por su vertiente al interior en la que son

ásperas y breñosas; pero operación de logro casi seguro si otras tropas, partiendo de Oporto, avanzan por la costa á envolverlas. Los portugueses, desde Coimbra, deben extremar sus esfuerzos para defender tales montañas, que resguardan no solo al mismo Coimbra, sino también á Lisboa. Aparece después la comarca que hemos llamado peninsular, respecto á la que ya hemos dicho cómo se utilizó y cómo puede volver á utilizarse en concepto defensivo. La repetición de las líneas de Torres-Vedras será siempre un buen sistema á condición de que, además de ellas, dominen los defensores toda la costa y todo el Tajo desde las mismas líneas hasta Lisboa, porque, de no ser así, se las recogería de revés por medio de un desembarco en la primera ó un cruce del segundo. Pero, llena la condición, contra sus fortalezas tendrá que chocar el agresor, quedando á la vez las comunicaciones de éste en peligro, siempre á causa de la situación que respecto á ella tiene la sierra de la Estrella.

La ofensiva en la otra vertiente es igualmente difícil. Sobre lo barrancoso del terreno hay precisamente que ir á chocar con la serra Talhada, que, como sabemos, se apoya por N. en la de Moradal y por S. en el Tajo, que es corta, que tras ella está Abrantes y que la cruza una carretera en la portella das Talladas. Otro paso tiene en la portella de Milliarica, donde le atraviesa un sendero, y otro por el mismo Villa-Velha. Los tres están próximos entre sí, desde Abrantes se acude pronto á todos ellos, pueden fortificarse, con más cualquier otro punto que se considere débil, y hecho esto resultaría una línea muy fuerte, y más aún si se la completara fortaleciendo la orilla derecha del Tajo desde Villa-Velha hasta Abrantes, que es por donde, cruzando el río, podría ser envuelta. Aun salvada, viene en seguida el terreno estrecho de la punta de la cuña entre los montes y el Tajo, luego el bajo Zézere, que también puede servir de algo, y por último la comarca peninsular. También las comunicaciones con la base, suponiendo está en el Eljas, resultan amenazadas desde las sierras d' Alpedrinha y del Moradal.

Con razón se dice que los elementos geográficos, particularmente las montañas, defienden mucho á la capital portuguesa. En efecto, la sierra de la Estrella y sus derivadas hacen gran papel influyendo en todo; para hacerlo evidente supongámoslas desaparecidas y la marcha á Lisboa resultará sumamente fácil.

CAPÍTULO XXII

Tajo. — Su división. — Tajo alto. — Tajo medio. — Bajo Tajo. — Afluentes. — Puentes sobre el río y caminos principales que le cruzan. — Caminos paralelos. — Consideraciones

El Tajo es el río de más largo curso de la Península, corre en general al O. por Castilla la Nueva y Extremadura; forma, en corto trecho, la frontera con Portugal, y sigue por este reino hasta su conclusión en el Atlántico. Es de España en seiscientos noventa y tres kilómetros, fronterizo en cuarenta y seis, y portugués en doscientos cinco, lo cual le da un curso total de novecientos cuarenta y cuatro; su caudal es muy considerable. Le dividiremos en tres partes, en razón al diferente interés militar que ofrece, y armonizando con la división de la Carpetana. Tajo alto que comprenderá hasta la unión del Alberche, medio hasta la del Sever y entrada en Portugal, y bajo hasta la desembocadura.

Ya conocemos su nacimiento y primera marcha por entre las asperezas del nudo de Albarraçín, su paso, primero por Trillo, después por entre Sacedón y Auñón y su continuación hasta confluir con el Guadiela. El sitio de esta confluencia es notable, porque forman las aguas en él un peligroso rápido. Desde aquí continúa al S. O., la corriente es precipitada, el valle principia á ensancharse, primero por la derecha, luego por la izquierda, y van apareciendo pueblos, entre otros Pastrana, á la derecha y corta distancia, y Fuentidueña (d.), donde le cruza una carretera de Madrid á Valencia. Ábrese más el valle, preséntanse hermosas vegas, y serpenteando por ellas llega el Tajo al Real sitio de Aranjuez (iz.), cuya feracísima campiña riega, alimentando con sus aguas varios canalitos. De Aranjuez sigue á Toledo. La orilla izquierda tiene algunas montañas, el río en lugar de seguir á su largo se mete por entre ellas, y cruzando por la garganta que hay entre dos, corta una, que viene á quedar en la margen derecha

medio circunvalada por la corriente. En ella asienta la imperial Toledo. Esta ciudad, aunque muy decaída con relación á lo que fué, tiene gran importancia. Su posición eminente, lo agrio de las subidas y el hondísimo y crecido foso que el rio en mucha parte la forma, la dan grandes condiciones defensivas, aunque no sea plaza de guerra.

Además resultá muy próxima á Madrid, con la que se relaciona por buenos caminos, tiene vecindario considerable, fertilísima campiña y dos puentes sobre el Tajo. Sigue éste al O. desde Toledo, la orilla derecha es casi llana, la izquierda algo accidentada, el cauce profundo y la corriente rápida; pasa por la puebla de Montalban (d.) y llega á la rica villa de Talavera de la Reina, (d.) donde recibe el Alberche y adquiere desmesurada anchura, perdiendo la profundidad por lo mucho que se allanan las orillas.

Tajo medio.—Pasada Talavera principia el río á estrecharse, aparecen montañas en sus orillas y llega pronto á Villafranca de Puente (d.), más conocida por Puente del Arzobispo. Tras esta villa la aspereza ribera se acentúa más y más; los montes se acercan, las márgenes se acantilán, el cauce se estrecha, las aguas se hunden, comienza un largo cañón, y he aquí al Tajo oculto en el fondo de un tajo por el que arrastra sus arremolinadas aguas. No se puede hablar aquí de valle porque nó le hay, en lugar de terrenos bajos se encuentran alturas, en vez de huertas y vegas, peñas y escarpados, y completa soledad sustituye á pueblos y caseríos. Sólo de sitio en sitio se abren los montes riberaños para dar un paso á los afluentes, y entonces aparece alguna villa ó lugarejo. De estas condiciones es Almaraz, notable por su famoso puente, que cruza la carretera general de Extremadura. Es aquí de notar que dicho pueblo está en la margen derecha, al paso que la izquierda la constituye la sierra de Miravete, por la cual, y cruzando el puerto del mismo nombre, continúa la carretera. Tras de Almaraz y también en las brechas que se abren entre monte y monte, aparecen Villarreal de San Carlos (d.) y Garrovillas de Alconetar (izq.) pueblos pequeños, y tras éstos y en un montículo de la orilla izquierda, la pequeña ciudad y arruinada plaza de Alcántara. A pesar de su malísimo estado la dan importancia su dominación sobre el río, su famoso puente y su proximidad á Portugal. Continúa el Tajo siempre por su barranca, le

llega á poco el Eljas por la derecha, y desde aquí empieza á ser fronterizo, quedando portuguesa la orilla de dicho lado y española la del izquierdo. Por ésta recibe el Server cuarenta y seis kilómetros más lejos, y desde el punto de la confluencia entra en Portugal definitivamente.

Bajo Tajo.—Continúa al O. y en cauce hondo, á poco la aspereza de las márgenes se acentúa, en razón á que por cada una avanza hacia la corriente una nueva línea de montes. La de la derecha es la serra Talhada, ya conocida, y la de la izquierda la de Niza, ambas adelantan sus puntas, entre las cuales queda una estrechura llamada puertas de Rodao, y en ellas Villa-Velha de Rodao (d.), pueblo pequeño pero importante como llave del desfiladero. Pasado éste, la barranca acaba, empieza el valle, las aguas se ensanchan, las riberas se allanan, la fertilidad aparece y el río manso y tranquilo sigue á Abrantes (d.) y Constança (d.). Tuerce aquí al S. O., llénanse sus orillas de grandes pueblos, á la derecha, algo lejos, se ven los últimos montes de la Carpetana, á la izquierda y también á alguna distancia, unas colinas llamadas cemas d' Ouren; en aquel lado y junto á la corriente, Santarem, Azambuja, Villafranca de Xira y otros muchos pueblos grandes y ricos, en el opuesto, que tiene menos habitantes, Almeirín y Salvaterra do Magos. Frente á Villafranca, el Tajo se divide primero en dos brazos y luego en más, quedando entre todos unas islas llamadas Lecirias, notables por su feracidad. Tras ellas aparece el mar de la Paja ó ría de Lisboa, espacio anchísimo y seguro puerto capaz de contener muchísimos barcos. La margen derecha es seguida, pero la izquierda es sinuosa, apareciendo en ella Aldea-Galleja, Barreiro y otros pueblos que son como arrabales de Lisboa. La ría al fin se estrecha reduciéndose á un canal de uno á dos kilómetros de ancho y unos quince de largo, por donde nuestro río sale al mar. En parte sobre la ría, en parte sobre el principio de este canal y en la margen derecha se halla Lisboa, frente á ella y en la orilla opuesta tenemos á Almada, villa importante, porque desde ella se puede ofender gravemente á la capital portuguesa.

Las orillas del canal referido están llenas de fortificaciones, la boca tiene una barra que deja dos canalizos de los que el mejor es el meridional, y está guardada en la derecha por el castillo de San Julián, y en la izquierda por el de San Lorenzo ó torre de

Rugio, edificado en un islote. El Tajo se navega desde Villa-Velha de Rodao, en ciento noventa y tres kilómetros, se vadea fácilmente hasta Aranjuez, en Talavera vuelven los vados, después desaparecen hasta Santarem, donde están los últimos que son peligrosos.

Afluentes principales:

DE LA DERECHA

NOMBRES	PUNTO DE LA AFLUENCIA	CAUDAL ORDINARIO DE AGUAS
Gallo.	Poco agua arriba de Trillo.	De alguna importancia.
Jarama.	Aranjuez.	Crecido.
Guadarrama	Entre Toledo y Puebla de Montalbán.	Corto.
Alberche.	Talavera de la Reina.	De alguna importancia.
Tietar.	Villarreal de San Carlos.	De alguna importancia.
Alagón.	Alcántara.	Crecido.
Eljas.	Donde el Tajo principia á ser frontera.	Corto.
Ponsul.	Poco agua arriba de las puertas de Rodao y en el Tajo fronterizo.	Corto.
Laca.	Poco agua abajo de las puertas de Rodao.	Corto.
Zézere.	Constancia.	Considerable.

DE LA IZQUIERDA

NOMBRES	PUNTO DE LA AFLUENCIA	CAUDAL ORDINARIO DE AGUAS
Guadiela.	Poco agua abajo de Auñón y Sacedón.	Considerable.
Algodor,	Entre Aranjuez y Toledo.	Corto.
Almonte.	Garrovillas de Alconetar.	De alguna importancia.
Salor.	Tajo fronterizo.	Corto.
Sever.	Al entrar el Tajo en Portugal.	Corto.
Sorroia, Ervedal ó Zatas.	En el brazo occidental de los en que se divide el Tajo al formar las Lecirias.	De alguna importancia.
Almançor ó Canna.	Idem.	Corto.

Puentes principales y caminos á través del Tajo.—

Los del alto los dividiremos en dos grupos: 1.º Los que facilitan la marcha desde Madrid sobre el nudo de Albarracín, ó desde el nudo sobre Madrid. 2.º Los que permiten el mismo movimiento desde Madrid sobre la Mancha, ó desde la Mancha sobre Madrid.

Puentes y caminos del primer grupo:

1.º El de Auñón, para la carretera de Guadalajara á Cuenca.

Agua arriba hallamos:

2.º El de Trillo, en otra carretera que arranca de la general de Aragón, poco más allá de Guadalajara, y va á los baños y villa de Trillo. Se sigue á Cuenca por una carretera no terminada.

Agua abajo:

3.º El de Pastrana, para la carretera de Guadalajara á Tarancón.

4.º El de Fuentidueña, para la carretera de Madrid á Cuenca, por un lado, y á Valencia por otro. La bifurcación es en Tarancón, á poco de cruzar el Tajo.

Puentes y caminos del segundo grupo:

1.º y 2.º Los dos de Toledo, uno para el camino de Aranjuez y otro para las carreteras del mismo Toledo á Ciudad-Real y Navahermosa. Es aquí de citar la carretera de Madrid, también á Toledo, que llega á esta ciudad sin pasar el Tajo.

Agua arriba:

3.º El Algodor, en el ferrocarril de Madrid á Ciudad-Real.

4.º El llamado de los molinos de Aceca.

5.º, 6.º, 7.º, 8.º y 9.º Los de Aranjuez, que son cinco; el del ferrocarril á Valencia y Andalucía, el llamado Verde, el denominado de la Isla, el de la carretera á las comarcas antedichas, y el que se nombra de la Reina. La enumeración está hecha de O. á E.

10. El de Fuentidueña, citado en el grupo primero.

Agua abajo:

11. El de la Puebla de Montalbán.

12. El de Talavera de la Reina.

Caminos á lo largo del Tajo alto.—Los principales son: el ferrocarril y el camino de carros de Aranjuez á Toledo, ambos en la orilla izquierda, un trozo de ferrocarril de la derecha del Tajo, el cual desde Madrid marcha al S. hasta muy cerca de Toledo, tuerce aquí al O. y sigue próximo á nuestro río, tocándole en Talavera; otro trozo de la carretera general de Extremadura,

también desde Madrid á Talavera, y otro del ferrocarril de Aranjuez á Cuenca.

Los puentes del Tajo medio pueden referirse á una guerra con Portugal, ya á lo largo del río, ya cruzándole.

Hallamos: 1.º El de Alcántara, le cruza la carretera sin acabar de Ciudad-Rodrigo á Badajoz.

Agua arriba:

2.º El de Cañaveral ó más bien de Garrovillas de Alconetar, para el ferrocarril de la derecha del Tajo, cuando pasa á la izquierda. En el mismo Garrovillas hay un paso de barcos para la carretera de Salamanca á Badajoz.

3.º El de Villarreal de San Carlos, llamado ordinariamente del Cardenal, para el camino de carros de Plasencia á Trujillo.

4.º El de Almaraz, para la carretera general de Extremadura, que en cuanto llega á la orilla izquierda asciende por la sierra de Miravete al puerto del mismo nombre, resultando muy próximos al paso del río y el del monte, pudiendo por tanto depender tales posiciones una de otra.

5.º El de Puente del Arzobispo.

Agua abajo no hay ninguno.

Caminos paralelos al Tajo medio.—Los principales son: el trozo del ferrocarril de la derecha del Tajo desde Talavera á Garrovillas, en donde cruza el río por el puente número 2 y el trozo de la carretera general de Extremadura también desde Talavera hasta Almaraz. Ambos corren por la margen derecha y algo separados de la corriente. A la proximidad de la frontera no hay más que caminejos de carros ó herradura, y pequeños trozos de carretera.

Los puentes sobre el Tajo portugués pueden referirse á operaciones sobre ó desde Lisboa.

Hallamos: 1.º El de los ferrocarriles de Lisboa á Madrid. Estas vías constituyen al principio una sola, que desde Lisboa, remonta el río por la derecha hasta la confluencia del Zézere, cruza Zézere y Tajo, éste por el puente de Constança, sigue por la margen izquierda hasta enfrente de Abrantes, aquí se aparta del río, y poco después, en Torre das Vargens se bifurca, dirigiendo un ramal á Badajoz y otro á Valencia de Alcántara. Este último es el que luego vuelve á cruzar el Tajo en Garrovillas de Alconetar.

Agua arriba:

2.º y 3.º Los de Abrantes, uno antiguo, otro para el ramal de vía férrea que comunica la ciudad con el ferrocarril de Lisboa á Madrid.

4.º El de Villa-Velha de Rodao, para una carretera de Castello-Branco á Crato.

Agua abajo:

5.º El de Santarem.

El principal camino paralelo al Tajo es el ferrocarril ya notado de Lisboa á Constança, por la orilla derecha, y de Constança á Abrantes por la izquierda; además hay, por la derecha, el de Abrantes, por Villa-Velha de Rodao á Castello Branco. En carreteras la de Lisboa á Abrantes, continuada por camino de carros á Villa-Velha, y desde aquí otra vez carretera hasta Castello Branco. Es aquí de añadir que de la orilla izquierda de la ría de Lisboa parten entre otras dos vías importantes: 1.º Una carretera que desde Aldea-Gallega marcha á Badajoz, donde se une con la que nosotros llamamos general de Extremadura. 2.º Un ferrocarril que de Barreiro se dirige á Ehora y Estremoz, donde casi toca la frontera.

El Tajo alto, hasta casi Fuentidueña, corre por entre las asperezas del nudo de Albarracín. Recordemos aquí lo que respecto á esta comarca hemos dicho, (Cordillera Ibérica, segunda parte). Es el elemento geográfico que defiende á Madrid por el E.; si el clarín enemigo resuena en Cuenca, Molina de Aragón, Trillo ó Sacedón, la alarma sobreviene en nuestra capital, la intranquilidad aparece, el sobresalto cunde y la zozobra se apodera de los ánimos. Consiste esto en que se sabe que entre el nudo y Madrid no hay ríos ni montes capaces de parar al que en son de victoria ha coronado aquellas asperezas. Esta gran importancia no reside en ningún accidente en particular, sino en todo el país, y la especial del Tajo la encontramos principalmente en Trillo y Auñón, si el enemigo cruza por medio del nudo; y en Pastrana y Fuentidueña si avanza desde Cuenca, dejando á su derecha el conjunto montañoso. Pero añadamos que esta importancia no es capital, porque nuestro río, todavía pequeño, como próximo á sus fuentes, es pasable por otros puntos, á pesar de la aspereza de las márgenes.

También hemos indicado que las fragosidades del nudo

pueden servir de refugio á un ejército que no pueda sostenerse en campo abierto contra un adversario poderoso, siempre á condición de que le sea favorable el espíritu del país. Tropas desalojadas del principio de la Carpetana, pueden por tanto hallar abrigo tras de la primera parte del Tajo, tomarle como línea defensiva, reorganizarse á su amparo y amenazar las comunicaciones del que avance á Madrid.

Desde Fuentidueña á Talavera guarda también por el S. nuestro río á la capital de España. Los puntos principales son Aranjuez y Toledo. Aranjuez es posible que atraiga al beligerante que desde Valencia ó Andalucía adelante en son ofensivo, por tres razones: 1.^a Porque en él y sus cercanías se reúnen bastantes caminos procedentes de dichas comarcas. 2.^a Porque la fuerza defensiva del río resulta empobrecida por los muchos puentes y la división de las aguas en acequias. 3.^a Porque lo fértil del valle hace fácil la vida. Los defensores por tanto, deben contar con que su línea es débil. Y cruzando el Tajo y englobado el Jarama en el movimiento, ya las vías á Madrid son muchas, fáciles y cortas, por lo que la agresión supuesta puede considerarse casi lograda. Resulta en suma que el Tajo es elemento de poco valor, acaso sea de alguna más fuerza la línea del Jarama, continuada por el mismo Tajo desde la confluencia de ambos; pero veamos si lo que por aquí falta lo hallamos en otro sitio. Toledo, con menos confluencia de vías, con menos puentes, con las aguas en un solo cauce y con gran fortaleza local, ofrece á la defensa ventajas de nota. Tiene vecindario y recursos de alguna consideración, está vecina la fértil zona de la Sagra, y, si se la fortifica un poco, puede servir de apoyo á un cuerpo de tropas que, desde ella, extenderá su acción á los pueblos vecinos y entre otros al mismo Aranjuez, del que sólo dista una media jornada de Infantería. No logrará impedir que fuerzas más numerosas crucen el río, pero sí podrá tener constantemente amenazado el punto de paso y las comunicaciones. Estas circunstancias que concurren en la ciudad imperial harán siempre apetecible su posesión; si de dos beligerantes la tiene el más fuerte, se asegura sobre el río; si el más débil, puede con ella contrarrestar la diferencia de fuerzas, si esta diferencia no es mucha, lo cual significaría que á pesar de las facilidades de Aranjuez, la verdadera llave del Tajo es Toledo, y si dicha ciudad está algún día en armas contra Madrid, la acción

central contra las provincias meridionales resultará muy contrariada.

El Tajo medio no es línea defensiva de ningún centro de capital importancia. En operaciones desde Madrid sobre Extremadura y Portugal, ó viceversa, aparece al costado, pudiendo utilizarse como apoyo de ala, como línea de aprovisionamiento, ó para cruzarle en momento oportuno interponiéndole entre las tropas propias y las enemigas. Pero las asperezas y escasez de pueblos de sus orillas, lo hondo y torrencioso de su cauce, el no navegarse formalmente, el no tener vados y lo difícil que es echarle puentes militares, le hacen de mala condición para estos usos.

En la vecindad de la frontera es también poco probable que las orillas de nuestro río sean teatro de operaciones en grande por la escasez de buenos caminos, que impide la reunión de tropas numerosas en breve tiempo. Si el ferrocarril de Malpartida, ó de la derecha del Tajo, se prolongara desde Cañaveral por la misma orilla, y entrara por Portugal, sería otra cosa, pero siempre recordando el cuidado que hay que tener con la vecina cordillera Carpetana. Pero á pesar de lo dicho, desde Alcántara, además de poderse ayudar la marcha de Badajoz sobre Lisboa, se puede tomar por objetivo el atacar ó envolver el desfiladero de las puertas del Rodao, maniobra de gran interés, pues lograda quedaríamos dueños de la serra Talhada, que en ellas acaba, que es, como sabemos, una de las buenas líneas defensivas de Portugal, y amenazaríamos á Abrantes. Además, si llegara el caso de guerra defensiva, Alcántara, reconstruídos sus muros, haría gran papel.

Otro punto de interés sobre el Tajo es Almaraz. Los sucesos de la guerra, y la carretera general de Extremadura, que le cruza, pueden atraer á él los ejércitos. Ya sabemos que en la orilla izquierda y tocándole está la sierra de Miravete, cruzada en el puerto del mismo nombre por la indicada vía, lo cual da en conjunto una posición combinada de río y monte. Hay por consiguiente fortaleza natural que puede multiplicarse con lo que el arte ayude. Es sitio que hizo gran papel en las guerras de Sucesión y de la Independencia; es difícil envolverle, pero puede hacerse por los puentes del Arzobispo, Tajo arriba y del Cardenal, Tajo abajo.

El principal papel del Tajo inferior es defender á Lisboa por el S., y lo hace mejor que el superior á Madrid. La mayor anchura

ra y profundidad, los menos puentes, el dominar aunque no mucho, la margen derecha á la izquierda, la amplitud de la ría y el fortificado canal de desembocadura, son garantías de la capital portuguesa y suma de resistentes elementos. De la marcha á lo largo de la orilla derecha ya hemos hablado citando las líneas de Torresvedras, y añadiremos que si algún día tiene que hacerla un ejército, le conviene mucho mandar en el río principalmente para tres cosas. 1.^a Evitar que sus comunicaciones corran peligro de ser cortadas, lo cual podría ocurrir si los enemigos le remontaban por la margen izquierda. 2.^a Tener facilidad para comunicar con Badajoz, ensanchando así la base de operaciones y hasta cambiando de línea de comunicación si era preciso. 3.^a Auxiliarse con una escuadrilla que podría prestar muchos servicios, entre otros el de envolver uno de los extremos de las mismas líneas de Torresvedras si tornaban á construirse.

La marcha por la orilla izquierda á partir de Badajoz, no ofrece grandes dificultades hasta llegar al Tajo, pero éste sí es un obstáculo de gran monta. El cruce por cerca de la frontera aunque queden envueltas las puertas de Rodao y la serra Talhada, resultará, si es maniobra aislada, poco decisiva y aun aventurada y expuesta, porque queda difícil la comunicación con la base, hay que entrar en el terreno estrecho entre la serra de Moradal y el Tajo, chocar con Abrantes, luego con el Zézere y después con los otros obstáculos ya conocidos. Pero será movimiento eficaz si tiene por objeto tomar contacto con otro ejército que, á partir del Águeda, haya llegado á Coimbra, dejando aseguradas las comarcas del Duero y Mondego. El paso por Santarem ó sus inmediaciones probablemente obligaría á combatir en el momento mismo de hacerle ó muy poco después, en poco terreno y con un río enemigo á la espalda, siendo para esto extremadamente útil á Portugal su vía férrea de Lisboa á Constança. Nos queda al llegar á la ría en Aldea-Gallega, Barreiro y Almada. Las fortificaciones de esta última y demás que hay en el lado izquierdo del canal por donde el Tajo acaba, no es verosímil que resistan al empuje de un buen ejército, y esto vencido ya es posible ofender á Lisboa, pero no llegar á ella. Aquí entra la acción de los medios navales, que combinados con los terrestres pueden forzar la boca del río y ocupar el puerto, lográndose así el objeto de las operaciones.

CAPÍTULO XXIII

Cordillera Oretana.—División.—Primera parte.—Marcha é interrupción de la cordillera.—Ocaña.—Montes de Toledo y sus condiciones particulares.—Vertiente N.—Sierra de Altomira.—Río Algodor.—Vertiente S.—Sierra Jaramaña.—Río Gíguela y sus afluentes.—Llanos de la Mancha.—Pueblos.—Río Bullaque.—Caminos.—Consideraciones.

La Oretana es una cordillera que desde los altos de Cabrejas (Ibérica) corre al O. en sus dos primeros tercios y al S. en el último, acabando en el cabo de San Vicente con un largo total de cerca de ochocientos kilómetros. En dichos dos primeros tercios es española y en el restante portuguesa. Separa el Tajo, el Sado y otros ríos del Guadiana. La dividiremos en tres partes referentes cada una á distinto interés militar. 1.^a Desde el origen á la sierra de Guadalupe que se halla en el extremo S. E. de la provincia de Cáceres. 2.^a Desde ésta á la de Ossa, ya en Portugal. 3.^a Desde la de Ossa á la terminación.

Primera parte.—Desde los altos de Cabrejas corre al O. una línea de cerros y sierrecillas escasa de fragosidad y aspereza. Ciñe al principio muy de cerca los últimos afluentes del Guadiela, y luego el Tajo, sus pendientes al N. son bien marcadas, las al S. mucho menos y en algunos sitios casi imperceptibles. Denomínase sucesivamente altos de Pineda, sierra de Uelés, altos de Tarancón y mesa de Ocaña, hallándose Uelés y Tarancón, villas considerables, junto á las eminencias de sus nombres. La mesa de Ocaña es una planicie que se alza poco al S. E. de Aranjuez, extiéndose largamente hacia el S. en insensible declive, hacia el N. acaba en un borde al que siguen pendientes no muy rápidas al Tajo. En este borde se halla la villa de Ocaña, en buena situación para bajar fácilmente y en poco tiempo á dicho río y Real sitio. Córtase aquí la cordillera, pues las alturas al O. de la mesa son ramificaciones de los montes de Toledo; busquemos ahora el principio de éstos.

Al S. E. y no lejos de Ocaña, sobre el llano de la Mancha y junto al pueblo de Lillo, se alzan unas pequeñas cumbres llamadas altos de Lillo. Desde ellos corre al S. O. una pequeña ondulación coronada en algunos sitios de peñasquillos que se aperciben poco. Se va acentuando á medida que avanza, se trueca en línea de pequeños cerros, extiéndose por medio de espoloncillos hacia N. y S., cúbrese de bosques, y al mostrarse así recibe el nombre de las Guadalerzas. Próximas y semiparalelas á ella aparecen otras dos sierras, una por N. y otra por S. La primera principia junto á Mora y se llama sierra de Yébenes, la segunda junto á Puerto-Lápiche, nombrándose la Calderina. Esta última es la más áspera y encumbrada. El paralelismo entre las tres dura muy poco. La Calderina tuerce al N. y se une á las Guadalerzas, formándose á la incorporación los altos del Molinillo. Estos se prolongan al O., á poco llega á ellos la sierra de Yébenes, y queda formado el tronco principal de los montes de Toledo, del que pueden considerarse como raíces dicha sierra, las Guadalerzas y la Calderina. Continúan al O. paralelos al Tajo, del que solo distan unos cuarenta ó cincuenta kilómetros, forman una masa corpulenta, pero poco elevada, y toman diferentes nombres sin perder el general que tienen. Presentan la particularidad de que á veces les constituyen sierras que se extienden de N. á S., esto es, transversales á la dirección de la cordillera, siendo las más notable en este concepto las de Iruela y Altamira, que aparecen frente á Puente del Arzobispo, y entre las cuales queda una gran depresión que forma el puerto de San Vicente. Tras de la sierra de Altamira encontramos la de Guadalupe.

Los montes de Toledo se diferencian de las demás cordilleras presentando una especial singularidad. En la Cantábrica, la Carpetana y demás, lo primero que se encuentra, á partir de terreno inmediato, es una gran masa corpulenta y unida, un enorme fuste, por decirlo así, cuya arista superior presenta alturas y depresiones que son los picos y los puertos. Aquí es de otro modo, la corpulenta masa ó sea el fuste, se marca poco, los montes se alzan sobre terreno bajo, se tocan por sus bases, y quedan entre unos y otros largos callejones que son los pasos. Resultan éstos muy bajos, pero no fáciles de cruzar por las fuertes dominaciones que lateralmente tienen. Además la vegetación es robustísima y abundante, aparecen por todas partes grandes espesuras de

robles, encinas, alcornoques, acebuches y otros árboles mezclados con brezos, madroños y jaras, formando entre todo una capa tan espesa que el suelo desaparece. Resulta una verdadera selva en la que cuesta trabajo penetrar, los senderos se borran y bajo la capa de árboles y malezas existen barrancas, rocas y cavernas, sólo conocidas de los prácticos del país. Tal forma del suelo y tal vegetación, no es sólo de los montes, extiéndese por N. y S. en anchas zonas; de modo que la selva es grande, particularmente en su mitad occidental.

Vertiente N.—La contextura de la cordillera la divide en dos trozos, uno comprensivo de los descensos, desde los altos de Cabrejas á la mesa de Ocaña, y otro de los que hay desde los altos de Lillo á la sierra de Guadalupe. El primero es largo de E. á O., muy estrecho de N. á S., no hay en él poblaciones ni ríos de importancia, pero si una sierra, la de Altamira, que es un contrafuerte de la de Uclés. Corre al N., es algo áspera, no muy elevada, y acaba pronto sobre la confluencia del Tajo y Guadiela. El segundo trozo es llano en su extremo oriental, hacia Lillo, donde forma parte de la planicie de la Mancha, pero á poco principian á accidentarle repetidos contrafuertes de los montes de Toledo, siguiendo así hasta el final. Estos contrafuertes se encorvan y retuercen apareciendo por tanto no solo perpendiculares sino también oblicuos y aun paralelos á la cordillera principal. El todo resulta ser un país recorrido por muchas montañuelas, abierto en bastantes vallecitos y cubierto de frondosa vegetación. Márcase mucho en el último concepto la comarquita llamada la Jara, situada entre el Tajo y las sierras de Iruela y Altamira, se puede decir que es lo más espeso de la selva. Hay muchos riachuelos, de los que solo citaremos nominalmente el Algodor, que nace entre la sierra de Yébenes y las Guadalerzas, corre primero al N. E., luego al N. y escaso de aguas se une al Tajo entre Aranjuez y Toledo. Las principales poblaciones son: Tembleque, al S. de Ocaña y en tierra llana, Orgaz y Mora, próximas al Algodor y en suelo ya movido, y Navahermosa, mucho más al O. y en país accidentado.

Vertiente S.—Es mucho mayor que la anterior y también la naturaleza la divide en dos comarcas, una adyacente al trozo Oretano, hasta la mesa de Ocaña, y otra á los montes de Toledo. La primera constituye una gran parte de la llanura de la Mancha,

país monótono en el que la vista abarca anchísimos horizontes, los ríos se detienen y empantanán, y las aguas llovedizas no saben hacia donde correr. El único relieve que se nota es la sierra Jarameña, línea de pequeñas lomas que desde la de Uclés corre largamente primero al S. y luego al O. como buscando el principio de la Calderina. Los ríos son de curso lento, orillas, á veces pantanosas, y pobres de aguas, no porque tengan muy pocas, sino porque la evaporación y las filtraciones los disminuyen mucho. El principal es el Giguela, nace en los altos de Cabrejas, corre al S. O., corta la sierra Jarameña, pasa por cerca de Quintanar de la Orden y Alcázar de San Juan, pueblos grandes, sigue por Villarta de San Juan y Arenas de San Juan, donde más que río es un insalubre pantano, y poco después se junta al Guadiana. Recibe por la derecha el Riansares y el Amarguillo y por la izquierda el Záncara. El Riansares se origina al N. de la sierra de Uclés, corre al S., la corta, tuerce al S. O., pasa por Corral de Almaguer, pueblo grande, y afluye. El Amarguillo tiene sus fuentes entre las Guadalerzas y la Calderina, marcha al E. por Consuegra y Madrideojos, y se une al Giguela frente á Alcázar de San Juan. El Záncara baja de los altos de la Obispalía, (cordillera Ibérica), corre al S., cruza una angostura llamada estrecho de Haro, llega al Provencio, tuerce al O., y hace su junta con el Giguela entre Alcázar y Villarta de San Juan. Ninguno de estos ríos ofrece interés militar. Además de los pueblos citados hay otros muchos en esta comarca, varios de ellos grandes y ricos.

El trozo de la vertiente, al S. de los montes de Toledo, es una zona estrecha, particularmente en su extremo O., porque el Guadiana se acerca tanto á la Oretana, que sólo dista doce kilómetros de ella. El país, llano al principio, se llena á poco de contrafuertes de dicha cordillera, no altos, pero sí llenos de bosque y maleza. Llegan al Guadiana, escasean mucho los pueblos y resulta prolongada por ellos la selva que ya conocemos. Los ríos son torrentillos, hay varios, el principal es el Bullaque, que baja de los altos del Molinillo, corre al S. por un bonito aunque des poblado valle, pasa por junto á Piedra-buena y afluye al Guadiana. De pueblos es de citar Malagón, al pie de la Calderina.

Caminos.—Abundan en la comarca del Giguela y sus afluentes, siendo además todo el terreno de fácil tránsito por lo llano y unido, escasean en todo lo demás, siendo difíciles los que

cruzan los montes de Toledo en los sitios de mucha espesura. Los dividiremos en dos grupos. 1.º Los que recorren el país llano. 2.º Los que cruzan el montañoso.

PRIMER GRUPO.

1.º Un trozo de la carretera que, á partir de Madrid, cruzó el Tajo en Fuentidueña. Sigue á Tarancón, pasando la cordillera sin apenas indicación de puerto, en dicha villa se bifurca, un ramal continúa á lo largo de la falda S. del principio de la Oretana á Cuenca, y otro marcha por varios pueblos á Valencia, cruzando el Júcar por Valverde del Júcar.

2.º Otro trozo de la carretera que, á partir también de Madrid, cruzó el Tajo en Aranjuez. Desde aquí asciende por una larga cuesta á la mesa y villa de Ocaña, se trifurca, un ramal marcha á Tarancón, donde se une á uno de los de la carretera anterior, constituyendo ántre ambos la de Ocaña á Cuenca, otro sigue á Valencia por Corral de Almaguer, Quintanar de la Orden y otros pueblos, y el tercero á Andalucía por Tembleque, Madrideojos, Puerto-Lápiche y Villarta de San Juan, de este tercero arranca en Puerto-Lápiche otro ramal á Ciudad Real.

3.º Otro trozo del ferrocarril que igualmente descendió de Madrid á pasar el Tajo en Aranjuez. Se prolonga por Tembleque á Alcázar de San Juan, donde también se bifurca, encaminando un ramal á Valencia y otro á Andalucía.

4.º Ferrocarril de Aranjuez por Ocaña y Tarancón á Cuenca.

SEGUNDO GRUPO:

1.º Un trozo de ferrocarril de Madrid á Ciudad Real. Desde la estación de Puente Algodor (Tajo) sigue por Mora, las Guadalerzas, Malagón y puente sobre el Guadiana.

2.º Carretera desde Toledo por Orgaz, las Guadalerzas, puerto de la Matanza (Calderina), Malagón y puente del Emperador (Guadiana) á Ciudad Real.

3.º Carretera desde Toledo por Navahermosa, puerto del Milagro (montes de Toledo), valle del Bullaque, Piedrabuena y puente de Alarcos (Guadiana) á Ciudad Real. Cruza país poco poblado. Poco después de Piedrabuena arranca un ramal á Almadén, está en construcción y cruzará también terreno poco poblado.

4.º Carretera desde Talavera de la Reina al puerto de San Vicente (Oretana, cruce por entre las sierras de Iruela y Altamira).

5.º Carretera desde Puente del Arzobispo al mismo puerto de

San Vicente. Unida aquí á la anterior se prolongan ambas por otra vía, á trozos carretera y en otros camino de carros, hasta Medellín (Guadiana).

Otros muchos pasos tienen los montes de Toledo, todos difíciles no por su altura y pendientes, sino por las dominaciones laterales, naturaleza del suelo y escasez de pueblos.

La Oretana, desde el principio á Ocaña, es muy débil como elemento defensivo, bien se la tome como línea para guardar el Tajo de una agresión procedente de Valencia ó Andalucía, bien se pretenda evitar que entren en la Mancha tropas salidas de Madrid. Poco elevada, de ascenso fácil y sin fragosidades, no puede llenar el fin geográfico militar propio de las cordilleras. Si el arte supliese esta falta, Ocaña y Tarancón serían buenos puntos, ya para guarda del Tajo, ya para el descenso al Gíguela y al Záncara. El segundo trozo, en sus orígenes, también es débil, hay en él bosques y alturillas, pero toda acción defensiva apoyada en las Guadalerzas no puede formalizarse en grande escala, porque es fácil envolverla desde el vecino terreno llano, y sencillo el evitar el paso por tales asperezas, sin más que correrse un poco hacia el E. á Tembleque y Ocaña. Los montes de Toledo, desde que se unen las tres sierras de origen, ya son cosa distinta. Probablemente no serán nunca objetivo de grandes ejércitos por la escasez de pueblos y buenos caminos y porque su paso no conduce á ninguna ciudad crecida ú otro centro importante; pero sus bosques, barrancos y sinuosidades servirán de excelente abrigo á los guerrilleros, que moviéndose libremente por la extensa zona selvática, harán sus correrías ya al Tajo, ya al Guadiana, ya á los llanos de la Mancha; pudiendo además pasar sin dificultad ya á sierra Morena, ya á Extremadura, y teniendo siempre á la mano el abrigo de la espesura en la que, antes del trabajo de batirles, habrá el no pequeño de encontrarles. En cuanto al terreno llano, la Geografía no encuentra accidente aprovechable defensivamente, no hay montañas, los ríos son insignificantes y faltan pueblos murados, por lo tanto el débil tiene que buscar en otro país lo que éste le niega. Y nótese que en la interminable historia de las gueras españolas, la Mancha rara vez ha sido teatro de grandes luchas, siempre se la ve en poder del que asoma más fuerte ya desde el Tajo, ya desde la cordillera Mariánica.

CAPÍTULO XXIV

Cordillera Oretana, segunda parte.—Marcha de la Cordillera.—Vertiente N.—Sierras de Deleitosa y Miravete.—Río Almonte.—Cáceres.—Ríos Salor y Sever.—Serra de Niza.—Cemas d' Ouren.—Sierras d' Alcaçobas, de San Luis y d' Arrabida.—Ríos Sorraia y Canna.—Palmella.—Setubal.—Costa.—Vertiente S.—Río Rucas, Mérida.—Sierra de Albuquerque.—Ríos Gévora y Caía.—Badajoz.—Elvas.—Estremoz.—Evora.—Frontera.—Camminos.—Consideraciones.

A la sierra de Altamira sigue la de Guadalupe, grupo montañoso compuesto de alturas semejantes á las que forman los montes de Toledo, pero de más corpulencia y mejor trabazón entre sus partes. En ella se levantan los picos más encumbrados de la Oretana, de ella salen varios espolones y contrafuertes en direcciones distintas, por lo que su centro resulta ser un pequeño nudo; y siguen la vegetación abundante y la escasez de pueblos. Prolóngase después la cordillera por la mesa de Trujillo, la sierra de Montanchez y la de San Pedro. Es de advertir que, sin dejar su rumbo al O., hace aquí una curva cóncava al N. alejándose algo del Tajo, acercándose al Guadiana y volviendo á acercarse al Tajo. La mesa es de alguna extensión y más baja que las sierras vecinas; en ella está Trujillo, ciudad pequeña, pero importante, porque desde ella se puede acudir ya al puerto de Miravete (descenso del Tajo), ya al de Santa Cruz (bajada al Guadiana), ya á Cáceres. Las sierras de Montanchez y San Pedro son poco elevadas, sin gran aspereza, y abundantes en bosques; pero la zona de éstos es ya más estrecha que en los sitios anteriores, empezando á verse pueblos, aunque no muchos, cerca de las montañas. Concluida la sierra de San Pedro continúa la Oretana por la mesetilla de San Vicente, en la que se halla la pequeña villa de San Vicente de Alcántara, en posición dominante sobre ambas vertientes. Sigue la sierra de San Mamed, que entra en Portugal, cruzando por consiguiente la frontera, no es grande

ni alta, pero sí escabrosa. Al concluir la llaman los portugueses serra de Portalegre y en ella está la pequeña población del mismo nombre. Desde aquí la cordillera cambia de rumbo, empezando á correr hacia el S. Lo primero que nos presenta es una gran solución de continuidad en forma de lomos y mesetillas bajas sin aspereza y casi sin pendientes, que llega hasta enfrente y cerca de Badajoz por el O. Esta solución de continuidad perjudica mucho á Portugal, puesto que permite la marcha desde Badajoz á los pueblos situados sobre el Tajo enfrente de Lisboa, sin cruce de puertos ni asperezas. Tras ella, y como última eminencia, se alza la serra de Ossa, masa no grande, de alguna elevación, medianamente áspera, y compuesta de varias sierrecillas orientadas de N. O. á S. E. En realidad resulta ser un mazizo aislado, que aparece sobre la orilla derecha del Guadiana cuando este río principia á correr al S., marcando la frontera.

Vertiente N.—Es una extensa zona comprendida entre los montes relacionados y el Tajo; en su mitad oriental hay sierras y ondulaciones fuertes, en lo restante ondulaciones suaves, algunos llanitos y terrenos bajos. De la sierra de Guadalupe salen repetidos contrafuertes que marchan hacia el Tajo, acaban en sus orillas, y forman entre todos una comarquita montañosa y poco habitada. El último y principal de ellos corre desde el origen común al N. O., llamándose sierra de Deleitosa, llega al referido río, y torciendo al O. continúa á lo largo de su orilla con los nombres de sierra de Miravete y sierra de las Corchuelas. Aunque no son grandes montañas tienen importancia, la de Miravete por lo dicho al tratar del Tajo, y la de Deleitosa por guardar un flanco de la de Miravete. El río Almonte, primero que se nos presenta, nace en la sierra de Guadalupe, corre al O. por entre la de Deleitosa y la mesa de Trujillo, riega un terreno accidentado, escaso de pueblos y abundante en déhesas, y deja á su izquierda á Cáceres, ciudad pequeña, pero importante como principal de la comarca y punto de partida de muchos caminos que desde ella marchan á cruzar la Oretana. Sigue el Almonte á juntarse al Tajo con medianas aguas junto á Garrovillas de Alconetar. El Salor, segundo río que encontramos, baja de la sierra de Montánchez, corre al N. O. por un vallecito, deja próxima á su derecha la sierrecilla de Cáceres, se abre algo el valle y sin cruzar pueblos importantes se une al Tajo con pocas aguas por bajo de Alcántara. Nace el

Sever en la sierra de San Mamed y en tierra portuguesa, corre al N. tortuosamente, á poco empieza á servir de frontera, deja á la derecha á Valencia de Alcántara, villa española que fué plaza de guerra, á la izquierda Castello da Vide y otros pueblos portugueses que también lo fueron, y pobre de aguas afluye al Tajo donde éste deja de ser línea fronteriza y entra en Portugal. Limita por O. la comarca regada por Almonte, Salor y Sever la serra de Niza, ya portuguesa, contrafuerte de la de San Mamed que se dirige al Tajo, llega á él y forma con su áspera y saliente terminación uno de los lados de la estrechura de las puertas del Rodao. Al O., paralelo y próximo á la sierra de Niza corre el arroyo del mismo nombre. Limitando su valle también por O., se marcan unos lomos que parten de la serra de Portalegre, se dirigen hacia el Tajo, llegan á su proximidad, cambian de rumbo, y siguen paralelos á él por frente de Abrantes y Santarem, concluyendo poco después. Se llaman, cuando están frente á dichas ciudades, cemas d' Ouren y son mesetas coronadas por algunos picachos. Al S. de ellas hay un gran valle cuyo límite, también por S., es una postrera ramificación Oretana. Sale ésta de la serra de Ossa hacia el O., es al principio un lomo poco perceptible, se alza después ún poco en las serras d' Alcaçobas y de Monfurado, se acerca á la costa, se encrespa más, denomínase por aquí serra de San Luis y serra d' Arrabida y acaba avanzando en el mar el cabo Espichel. El gran valle existente entre esta ramificación y la de las cemas d' Ouren es pantanoso, deshabitado y triste, las aguas llovedizas llenan hoyadas sin salida, produciendo miasmas perjudiciales, los arroyos corren lentamente y se encuentran muchos prados escésivamente húmedos. Corren por él dos ríos, el Sorraia, Ervedal ó Zatas, y el Almançor ó Canha. Fórmase el primero de muchos arroyos que nacen en la parte oriental de la cuenca, el principal de ellos baja de la serra de Portalegre, corre al S. O. por junto á Crato y Aviz, recibe á los demás, camina lentamente y llega al Tajo frente á las Lecirias. El Canha baja de Monfurado y con pobre caudal afluye también al Tajo muy poco después que el Sorraia. Recordemos aquí las poblaciones de Aldea-Gallega, Borreiro y Almada, situadas en la orilla izquierda de la ría de Lisboa. Citemos también las ciudades de Palmella y Setubal. Palmella está en lo alto de la serra de San Luis y tiene algunas fortificaciones. Setubal es ciudad considerable,

plaza de guerra antigua asienta al pie de los montes cuya cumbre ocupa Palmella y tiene un regular puerto formado por la desembocadura del río Sado. Estas dos ciudades son importantes como puntos de una base de operaciones desde la que podrá marcharse contra la izquierda de la ría de Lisboa.

Costa.—Desde la boca del Tajo es baja y marcha al S. poco espacio hasta el cabo Espichel, desde aquí sigue al E. montuosa y escarpada hasta la desembocadura del Sado.

Vertiente S.—Es mucho más pequeña que la anterior, y la constituye el terreno entre la Oretana y el Guadiana. Junto á aquélla la accidentan varios contrafuertes cortos, siendo los mayores los originados en la sierra de Guadalupe, que llegan á la orilla izquierda del río referido, oprimiéndole en su curso, hasta poco antes de Villanueva de la Serena. Todo lo demás es terreno llano. De la sierra de Guadalupe baja el río Ruecas, recorre terreno accidentado, es torrentoso, y se une al Guadiana poco agua arriba de Medellín, con escasas aguas. Siguen otros riachuelos y la ciudad de Mérida, de considerable población y recursos, y junto al Guadiana. Cerca de la frontera hallamos la sierra de Alburquerque, contrafuerte Oretano que hay que citar, porque luego le veremos cruzado por un camino en el puerto de los Conejeros. Arranca del final de la sierra de San Pedro, corre al S. como hacia Badajoz y concluye pronto. Al O. de ella nacen dos ríos, el Gévora y el Caía. Originase el Gévora en la sierra de San Mamed y terreno portugués, corre al S., pasa á poco á España, vuelve á Portugal, retorna á España y con pocas aguas afluye al Guadiana en Badajoz. Baja el Caía de la serra de Portalegre, corre por el vecino reino paralelo y próximo al Gévora, y en su final le alcanza la frontera, que sigue por él hasta que también con escaso caudal se junta al Guadiana poco agua abajo de Badajoz. Poco al O. de su confluencia se halla la plaza portuguesa de Elvas, bien situada en un montecillo, algo antigua, no muy capaz y perfectamente conservada por mirarla nuestros vecinos como resguardo de la frontera. En el mismo concepto de la defensa de Portugal son de citar aquí: Estremoz, plaza antigua más débil que Elvas, se halla en las pendientes N. de la serra de Ossa, y Evora, ciudad rica y poblada que se halla al S. de la misma serra, y fuera por consiguiente de la comarca en estudio. Por último, dicha serra de Osa, prolongándose al S. E., lleva sus

puntas hacia el Guadiana, habiendo una que llega á él, escarpa la orilla y oprime la corriente. Se llama sierra de Monçaraz.

Frontera.—Abandona el Tajo á la confluencia del Sever, remonta éste casi hasta sus fuentes, cruza la sierra de San Mamed y al descenso corta el Gévora, busca y continúa por su afluente de la derecha el Abrilonga, vuelve á cortar dos veces el mismo Gévora, salta al Caía y se prolonga por él hasta el Guadiana. Su longitud en todo esto es unos ciento treinta kilómetros.

Caminos.—Es la comarca en donde abundan más los que pasan de una á otra nación, sin que por esto se pueda decir en absoluto que hay muchos de buenas condiciones. Los dividiremos en tres grupos; 1.º Hispano-portugueses. 2.º Españoles. 3.º Portugueses. Respecto á los cruces de la Oretana notaremos que los que se verifican en Portugal tienen lugar en la gran depresión ó interrupción que hay entre la serra de Portalegre y la de Ossa, sitio donde la cordillera apenas se nota, perdiendo por consiguiente todo valor militar. Y en cuanto á los pasos españoles quedarán notados en los caminos correspondientes.

Caminos Hispano-portugueses.

1.º La prolongación del ferrocarril llamado de la derecha del Tajo ó de Malpartida. Después de pasar á la izquierda de este río por el puente de Cañaverál ó de Garrovillas de Alconetar, sigue al S. por cerca de Cáceres, que queda al E., tuerce al O. y continúa por Valencia de Alcántara (último pueblo español), puente sobre el Sever (frontera), Marbao (primer pueblo portugués), Torre das Vargens y puente de Constança (Tajo). Desde aquí ya conocemos su prosecución á Lisboa. Esta vía no cruza la Oretana, en vez de ello marcha á lo largo de sus faldas septentrionales; y desde junto á Cáceres destaca un ramal á esta ciudad.

2.º Un gran trozo del ferrocarril de Badajoz á Lisboa. Entra en la comarca por el S. del Guadiana cruzándole de la orilla izquierda á la derecha por el puente de Don Álvaro, sigue por Mérida, Badajoz (última población española), puente sobre el Caía (frontera), Elvas (primera población portuguesa), cruce de la Oretana por la interrupción entre las serras de Portalegre y Ossa, Portalegre y Torre das Vargens, donde empalma con el anterior.

3.º Un gran trozo de la carretera general de Extremadura. Desde el puente de Almaraz (Tajo) sigue por el puerto de

Miravete (sierra de Miravete), cruza el Almonte, sube á la mesa y ciudad de Trujillo, descendiendo por el puerto de Santa Cruz, que se mira como el paso de la Oretana, continúa á Mérida (Guadiana, paso á la orilla izquierda), Badajoz (Guadiana, paso á la orilla derecha), puente internacional sobre el Caía (frontera), Elvas, cruce de la Oretana por la interrupción entre las serras de Portalegre y Ossa, Estremoz y Aldea-Gallega.

4.º Carretera desde Trujillo por Cáceres, Valencia de Alcántara, y puente sobre el río Sever (frontera) á Marbao y Portalegre. Desde aquí se prolonga, por un camino de carros, á Abrantés.

Hay otros varios caminos de pueblo á pueblo á través de la frontera.

Caminos españoles:

1.º Un trozo de la carretera de Salamanca á Badajoz. Tras el cruce del Tajo en las barcas de Alconetar sigue por Cáceres, puerto de Alcuéscar y Mirazorras (Oretana, sierra de Montanhez) y Mérida, donde se une á la general de Extremadura.

2.º Ferrocarril de Cáceres, por el mismo puerto de Alcuéscar, á Mérida. Por él comunican los dos internacionales.

3.º Camino de carros desde Cáceres por el puerto de la Roca, del Zángano ó de la Puebla de Obando (Oretana, sierra de San Pedro) á Badajoz.

4.º Carretera sin acabar, desde Alcántara por el puerto de la Aliseda (Oretana, sierra de San Pedro) á Badajoz.

5.º Carretera desde Alcántara por Valencia de Alcántara, meseta y villa de San Vicente de Alcántara (Oretana), puerto de los Conejeros (sierra de Alburquerque) á Badajoz. Resulta continuación de la vía de Ciudad-Rodrigo á Alcántara y paralela y próxima á la frontera.

6.º Camino carretero desde Mérida, sin cruzar el Guadiana, á Badajoz. Puede suplir al trozo de la carretera de Extremadura entre las mismas dos ciudades.

Caminos portugueses:

1.º Ferrocarril desde Estremoz por Evora á Barreiro. A su final destaca un ramal á Palmella y Setubal y otro á Almada.

2.º Carretera desde Villa-Velha de Rodao (Tajo) á Crato y Estremoz.

3.º Carretera desde Castello da Vide por Portalegre á Estremoz,

Estas dos últimas resultan paralelas y próximas á la frontera.

La solución de continuidad que aparece en la Oretana desde la serra de Portalegre á la de Ossa, lo insignificante de los ríos Gévora y Caía, y las vías de una á otra nación hacen facilísimas las comunicaciones entre España y Portugal. Este reino aparece por aquí desnudo del muro de montañas que en otros sitios le defienden, ó de otro modo la tal solución de continuidad es una brecha abierta en sus fronteras militares. La cubren, no del todo, con Elvas y Portalegre. Dada la guerra, dado este país por teatro de operaciones y supuesta la ofensiva de España, nuestros puntos de partida parecen ser, como cabezas de las principales vías, Badajoz y Valencia de Alcántara. Desde Badajoz el objetivo inmediato es Elvas, y tras el Extremoz y Evora. Sólo la primera constituye obstáculo serio, mas no debemos tenerla más que por plaza de segundo orden, pues su fortificación es ya antigua y no tiene la gran extensión que hoy se da á las de primera. Con las tres ya no hay accidente geográfico que impida el avance á la orilla izquierda de la ría de Lisboa. Aquí aparecen Palmella y Setubal. La posición dominante de la primera, el puerto de la segunda y la proximidad de las dos á Almada, Barreiro y Aldeagallega, harán necesaria su ocupación, que tampoco es muy difícil, porque sin ella no habría seguridad, ni en dichos tres pueblos ni en las comunicaciones.

Desde Valencia de Alcántara el primer objetivo es Portalegre. Tiene esta ciudad buena posición natural, pero no es plaza respetable, á su ocupación pueden acompañar las de Marvão, Crato y Castello da Vide, con lo cual se dominan las vías paralelas á la frontera, últimamente reseñadas, pudiendo por ellas correrse á Extremoz, para comunicar con las tropas procedentes de Badajoz, ó á Villa-Velha de Rodao, para tomar contacto con las que operen por la derecha del Tajo. Más tarde no aparece otra cosa que la casi inhabitada y fangosa cuenca del Sorraía medio, en la que no es verosímil que operen tropas numerosas. Los objetivos generales pueden ser dos, ó Lisboa, ó la ocupación de todo el Tajo para aislar las provincias portuguesas, al S. de este río, de las que hay al N. Respecto á lo primero ya hemos hablado (véase Tajo), lo segundo es difícil, porque la línea es larga, y la orilla derecha, que suponemos queda portuguesa, domina á la izquierda, siendo además la más rica, poblada y abundante en caminos. Pero si se

decidiera este último sería muy conveniente combinar el movimiento con otro hecho desde Sevilla cruzando el Guadiana bajo y ocupando el Alemtejo.

Si, cambiando el supuesto, nuestros vecinos se presentan en son ofensivo, sus puntos de partida son Elvas y Portalegre, y sus objetivos primeros Badajoz y Valencia. Ninguno de ellos es capaz de resistencia larga, Valencia porque no es plaza de guerra, y Badajoz porque todo lo que tiene es antiguo y viejo. Desde esta plaza la marcha parece que ha de seguir por la zona estrecha entre el Guadiana y las sierras de Montanchez y San Pedro, apreciando aquí la importancia de este trozo Oretano. Desde los puertos de Alcuescar, la Roca y la Aliseda, y á partir de Cáceres, puede amenazarse de costado al que haga la marcha indicada; éste, si quiere evitar la amenaza, tendrá que acometer las sierras, que aunque no grandes, siempre son posiciones de montaña. Mas tienen un lado débil, y es que quedan envueltas si se avanza desde Valencia sobre Cáceres; en cuyo caso la defensa tiene que irse á la línea del Tajo ó á la sierra de Guadalupe. Lo primero es lo más probable, y en caso tal, los puntos principales sobre este río parecen ser Alcántara y la conocida posición del puerto de Miravete y puente de Almaraz.

CAPÍTULO XXV

Cordillera Oretana, tercera parte.—Su marcha é interrupción.—Vertiente O.—Sierras de Caldeirao y Grandola.—Ríos Sado y Mira.—Vertiente S.—Montes de los Algarbes.—Vertiente E.—Rios Dégeve y Terger.—Beja.—Caminos.—Consideraciones.

Pasada la serra de Ossa la cordillera se interrumpe nuevamente. En vez de montañas aparecen mesetas semejantes á las que existen entre dicha serra y la de Portalegre, las que, en rumbo al S. siguen algún trecho hasta hallar la serra de Portel. Forma ésta un macizo aislado compuesto de sierrecillas orientales de

N. O. á S. E. Al S., próxima y semejante á ella, encontramos otra denominada serra del Mendro. Tras ésta y siempre hacia el S. aparece una nueva y mayor solución de continuidad. Las nuevas mesas por las que se admite que sigue la cordillera, son bastante unidas y algo extensas, se llaman sucesivamente campo de Beja y campo d' Ourique. Esta última toca ya con el sistema Cunéico ó montes del Algarbe. Forman éstos una curva, cóncava al S., que se extiende de O. á E. desde el cabo de San Vicente hasta el Guadiana, los constituye una masa considerable, se alzan bastante en algunos picos, y tiene, aunque en menor escala que las grandes cordilleras, grietas, umbrías, quebradas, peñascos, asperas y frondosidades. Llevan varios nombres, de los que el más comunmente conocido es el de serra de Monchique. Esta tercera parte de la Oretana, además de las dos vertientes, una al E. y otra al O. que por su dirección la corresponden, tiene una tercera al S. derivada del sistema Cunéico y motivada por la dirección que lleva la línea principal de este mismo sistema.

Vertiente O.—Es la más extensa y la componen un gran valle regado por el Sado, un ramal de la serra de Monchique y otros valles pequeños entre contrafuertes de la misma. De hacia la parte media de ésta arranca el ramal, marcha al N. O., se llama serra de Caldeirao, llega junto á la costa, tuerce al N., continúa con el nombre de serra Grandola y concluye enfrente y cerca de Setubal. No son grandes montañas. Entre ellas y las serras de Portel y Mendro con más los campos de Beja y Ourique, queda el valle del Sado. Se extiende de S. á N., es ancho, accidentado al principio, ondulado después, llano al final y escaso de pueblos. Nace el Sado en el principio de la serra de Caldeirao, cerca de Ourique, corre al N. sin regar poblaciones de importancia, llega á Alcázar de Sal, villa considerable, tuerce al O. y desemboca en la ría de Setubal. De la ciudad de este nombre ya hemos hablado, añadiremos ahora que la entrada en la ría es difícil por obstruirla bancos de arena. Los otros contrafuertes y valles están entre la serra de Caldeirao y la mitad occidental de la Monchique. De los segundos el mayor es el más septentrional, se extiende de E. á O. y le riega el Mira ú Odemira. Nace este riachuelo en la unión de las mismas serras de Caldeirao y Monchique, corre en el rumbo del valle y desemboca formando ría por Villanova de mil fontes. A su mediodía hay una

comarquita montuosa formada por los contrafuertes y vallecitos restantes.

Vertiente S.—La constituye una zona pequeña y accidentada, entre la serra de Monchique y la costa, desde el cabo de San Vicente á la boca del Guadiana. Hay en ella muchas sierracillas que se extienden de E. á O., tanto más bajas cuanto más cerca de la costa se alzan; se unen entre sí por eslaboncillos que van de N. á S., entre ellas serpentean muchos arroyos por barrancos y vallecitos, este riego abundante, unido á lo hermoso de la temperatura, origina una vegetación vigorosa, resultando ser un pintoresco y agradable país este rincón de los Algarbes. Visto de frente y desde el mar, aparece como una gradería de montes cuyo último y más alto escalón es la serra de Monchique. Los ríos son todos pequeños, los pueblos principales están en la costa, encontrándose Lagos, Villanoba de Portimao, Faro, Tavira, Villareal de San Antonio y otros. Los citados tienen los mejores puertos, y todos están defendidos por fortificaciones, la mayor parte antiguas.

Costa.—Desde la boca del Sado sigue al S.; al principio baja, después accidentada por espolones de la serra Grandola, más tarde, y á la desembocadura del Odemira, baja otra vez y torna á levantarse hacia el cabo de San Vicente. Tuerce aquí al E., siguiendo alternativamente escarpada y llana. Son de notar las llamadas flechas de Tavira, grupo de islas de arena que aparece enfrente de la ciudad del mismo nombre y de la de Faro.

Vertiente E.—Es también pequeña y la forma una banda de terrenos entre la cordillera y el Guadiana. Divídese en valles orientados de O. á E., los más septentrionales son anchos y poco accidentados, los meridionales, estrechos y montañosos. El primero le hallamos entre las mitades orientales de las serras de Ossa y de Portel, que prolongan sus puntas hasta el mismo Guadiana, no tiene pueblos importantes y le riega el Dégebe; el segundo se abre entre la serra de Portel y la del Mendro, le recorre el riachuelo Odearce, tampoco tiene poblaciones de nota; y el tercero entre la del Mendro y la de Alcaria-Ruiba, su principal población es Beja, y su mayor río el Terger ó Cóbres. Dégebe, Odearce y Terger afluyen al Guadiana. Beja se halla en el campo de su nombre, y aunque ciudad pequeña, es la población principal de este poco habitado país. La serra de Alcaria-Ruiba

parte de la de Monchique, corre al N. E., no es grande ni fragosa en alto grado, se acerca al Guadiana, llega á él y forma sobre su orilla unos escarpados que se corresponden con otros que forma, en la opuesta, la terminación de un contrafuerte Mariánico. Resulta una estrechura por la que cruza el río referido. Al S. de la serra de Alcaria-Ruiba los valles se muestran cada vez más estrechos, los montes entre ellos son también contrafuertes de la serra de Monchique, que conclúyen sobre el Guadiana; los riachuelos afluyen igualmente á este río, el último es el Odeleite que ya corre por estrechuras, y como pueblos principales están Mértola y Alcoutín, también junto al mismo Guadiana.

Caminos.—Es la comarca más escasa, de los de buenas condiciones, que hay en la península. Los principales son:

1.º Un ferrocarril que arranca del de Estremoz por Évora á Barreiro poco después de Évora. Corre al S. por Beja; aquí se bifurca, un ramal marcha al E., cruza el Guadiana por Serpa y concluye. El otro continúa al S., cruza la serra de Monchique por la portella dos Termos y acaba en Faro. Está en proyecto la prolongación del primero á Huelva.

2.º Carretera desde Setubal por Alcázar do Sal á Beja y Mértola. En Beja parte otro ramal, aun no acabado, que marchará por el puerto de Mu (serra de Monchique) á Faro.

3.º Carretera desde Lagos por Villanova de Portimao, Faro y Tavira á Villarreal de San Antonio, junto á la desembocadura del Guadiana.

Siguiendo con el supuesto de una guerra entre Portugal y España, notamos que la comarca descrita, apartada como está de los grandes centros de vitalidad portuguesa (Lisboa y Oporto) y de las vías que á ellos conducen, se presta á pocas consideraciones militares. Únicamente el trozo septentrional, hacia Évora y Setubal, formará parte del teatro de operaciones cuando éstas sean de Badajoz sobre Lisboa ó viceversa. Lo demás parece que no puede ser objetivo para los españoles más que en el caso indicado en el capítulo anterior, de que desde Sevilla se venga, ó á ocupar el Alentejo, ó á auxiliar y cubrir otro movimiento principal de Badajoz sobre Lisboa. En cuanto á los portugueses sólo les convendría buscar en este país una base ofensiva en el caso poco probable de que quisieran marchar sobre Sevilla combinadamente con otro ejército inglés movido desde Gibraltar con igual fin.

Vista la comarca en general, Beja como población principal, dominante sobre las vertientes Oriental y Occidental, y punto de confluencia de caminos, aparece importante. Los Algarbes, por sus montañas, pueden servir para la guerra irregular, pero con el inconveniente de ser un territorio pequeño.

CAPÍTULO XXVI

Guadiana.—Su división.—Alto, medio y bajo Guadiana.—Puentes y caminos principales que le cruzan.—Caminos principales á lo largo de sus orillas.—Consideraciones.

El Guadiana, en los dos primeros tercios de su curso, corre, en general, al O. por las comarcas españolas de la Mancha y Extremadura. En el tercio final marcha al S., al principio es fronterizo, luego portugués, y al último fronterizo segunda vez. Su curso total, desde Ruidera, es de unos ochocientos treinta y cuatro kilómetros, pertenece á España en quinientos ochenta y cuatro, aproximadamente, la primera vez que constituye la frontera lo hace en unos setenta, corre en Portugal sobre unos ciento treinta, y en los cincuenta restantes es frontera segunda vez. Le dividiremos en tres partes armonizando con la división de la Oretana. Guadiana alto, que comprenderá hasta que sale de unos desfiladeros entre contrafuertes de dicha cordillera y de la Mariánica; medio, hasta que entra en Portugal, y bajo, hasta la desembocadura.

Ya se habló (cordillera Ibérica, tercera parte) del origen del Guadiana en las lagunas de Ruidera, de su curso al N. O. por Argamasilla de Alba, y de su desaparición por evaporación y filtraciones en el despoblado de Villacenteno. Prescindiremos de la discusión de si este río desaparecido es ó no el mismo que más tarde aparece con el mismo nombre, porque no conduce á ningún pensamiento militar. Lo cierto es que cerca y al S. del principio de la Calderina aparece una laguna formada por muchos manantiales llamados «ojos del Guadiana». De ella, y en rubo al O., sale un gran brazo, que es el Guadiana mismo. Marcha por un país muy llano, vuelven las evaporaciones y filtraciones, y el río disminuye, concluyendo pronto la apariencia de grande con que empezó. En este principio deja cerca y á la derecha á Malagón,

y también próximo del lado opuesto á Daimiel, pueblos los dos grandes y ricos. Poco después tuerce al S. quedando también vecina y á la izquierda Ciudad Real, capital de provincia no grande, pero sí rica, en terreno llanísimo y con bastante cruce de caminos. En la orilla derecha y á alguna distancia se halla Piedrabuena. Tras breve espacio vuelve el Guadiana á cambiar de dirección dirigiéndose al N. O. La población acaba, el terreno de las orillas se accidenta, por la derecha llegan contrafuertes Oretanos, por la izquierda Mariánicos, ni unos ni otros son muy altos, pero sí están cubiertos de bosque y maleza. Por entre sus silenciosas espesuras lleva el río sus tranquilas aguas siempre al N. O., acercándose á los montes de Toledo como si quisiera cortarlos y convertirse en afluente del Tajo. Mas al encontrar de frente la gruesa masa de la sierra de Guadalupe, halla imposible seguir en su empeño, tuerce de pronto al S. O., cruza sucesivamente tres estrechuras llamadas portillo de la Cijarra, puerto Peña y peñas de Cogolludo, abiertas entre contrafuertes de dicha sierra y de la cordillera Mariánica, y tras el último el valle se abre y puebla, concluyendo las montañas y el Guadiana alto.

Guadiana medio.—Principia corriendo muy lentamente al O., el cauce se ensancha, las orillas se allanan y aparece sucesivamente junto á él Villanueva de la Serena (iz.), Don Benito (iz.) y Medellín (iz.), pueblos grandes. Tras el último hace una inflexión notable. Tuerce al S. O., vuelve á poco al N. O. y algo después torna de nuevo al O., resultando tres recodos que acaso alguna vez sean aprovechables militarmente. En el vértice del último está Mérida (d.), ciudad pequeña pero importante por los caminos que la cruzan. Sigue el río muy lento y muy ancho, compónese de grandes tablas de agua que desembocan unas en otras por medio de chorreras, resultando ser una larga serie de grandes charcas, y así llega á Badajoz. Esta ciudad, bastante rica y poblada, es plaza de guerra fonteriza con Portugal, pero sus fortificaciones, aunque en regular estado, son antiguas, incompletas y débiles para resistir la artillería moderna. Alzase en la orilla izquierda del río; y su más importante defensa, el fuerte de San Cristóbal está en la derecha. Muy poco después, y al llegarle por la izquierda el Caía, tuerce el Guadiana al S. y empieza á ser frontera, quedando portuguesa la orilla derecha y española la izquierda. El cauce se va estrechando, las aguas principian á

moverse más, y las orillas ya no son tan llanas. Aparecen en Portugal, Elvas, plaza de guerra á corta distancia del río, y Jero-menha junto á él; en España, Olivenza, también á corta distancia de la corriente, poco después afluye por la izquierda el arroyo Friega-Muñoz, y desde esta unión deja el Guadiana de ser frontera y penetra en el reino vecino.

Guadiana bajo.—Continúa por él hacia el S., ya encauzado, profundo y con orillas altas, á poco cruza una estrechura entre la serra de Monçaraz, derivación de la de Ossa, y la de Santa María, derivación de la cordillera Mariánica; poco después pasa otra angostura entre la serra del Mendro y la de las Mentiras, ramificación también Mariánica, tras esto aparecen en la orilla derecha y lejos Beja, y en la izquierda y cerca Serpa. Poco más tarde, y ya muy rápido, atraviesa el pulo ó salto del Lobo, tercer estrecho abierto entre la serra de Alcaria-Ruiba, contrafuerte de la de Monchique, y la de Ficalho, que lo es de la de Andévalo (Mariánica). Principia aquí á bajar una serie de cascaditas, riega á Mértola (d.), población no grande, y poco después recibè por la izquierda el Chanza y con él la divisoria política. Vuelve á ser frontera, continúa lento al S., y llega al mar entre Ayamonte (España) y Villarreal de San Antonio (Portugal). Es vadeable mientras corre al O., y se navega en pocos kilómetros desde Mértola.

Afluentes principales:

DE LA DERECHA

NOMBRES	PUNTO DE LA AFLUENCIA	CAUDAL ORDINARIO DE AGUAS
Giguela . . .	Poco después de los ojos..	Corto.
Bullaque.. .	Cuando empieza á entrar entre los contrafuertes Oretanos y Mariánicos..	Corto.
Ruecas. . . .	Cerca de Medellin.	De alguna consideración
Gévora. . . .	Badajoz.	De alguna consideración
Caía	Donde principia á ser fron- tera por primera vez. . .	Corto.
Degebe. . . .	Guadiana portugués. . . .	Corto.
Odearce. . . .	idem	Corto.
Terger.	idem	Corto.
Odeleite. . . .	idem	Corto.

DE LA IZQUIERDA

NOMBRES	PUNTO DE LA AFLUENCIA	CAUDAL ORDINARIO DE AGUAS
Javalón. . . .	Poco después de Ciudad Real.	Corto.
Zújar.	Junto á Villanueva de la Serena.	De alguna consideración
Matachel. . .	Entre Medellín y Mérida.	De alguna consideración
Friega - Muñoz.	Donde penetra en Portugal.	Insignificante.
Alcarrache. .	Duero portugués, poco agua abajo de la afluencia del del anterior. . .	Corto.
Ardila.	Duero portugués; un poco agua arriba del estrecho entre las sierras del Mendro y las Mentiras. . . .	Considerable.
Chanza.	Donde empieza segunda vez á ser frontera el Guadiana.	De alguna consideración

Puentes principales y caminos á través del Guadiana.—Dejando aparte, por su poca importancia, los del Guadiana del Ruidera, pasaremos á los del que nace en los ojos. El alto tiene en principio muchos, pertenecientes á los molinos de sus orillas, con más los del ferrocarril desde Madrid y el camino de Toledo á Ciudad Real; mas ninguno ofrece interés militar porque el río se vadea facilísimamente, y por la presteza con que, en último caso, se podría envolver su nacimiento. Siguiendo en su curso aparece el de Alarcos, en la carretera de Ciudad Real á Piedrabuena y más tarde otros varios, á los que priva también de consideración lo malo de las vías que por ellos cruzan y lo despoblado del país.

Los puentes del Guadiana medio son de importancia en las guerras con Portugal.

Hallamos: 1.º El de Badajoz para la carretera de Lisboa á Madrid.

Agua arriba.

2.º y 3.º Los de Mérida, uno para la misma carretera y otro para el ferrocarril de Mérida á Sevilla.

4.º El de Don Alvaro, para el ferrocarril de Lisboa por Torre das Vargeus, Badajoz y Mérida á Medellín, Ciudad Real y Madrid.

5.º El de Medellín para varios caminos de carros que concurren en dicha villa.

Agua abajo:

No hay ninguno.

En el Guadiana bajo no hay más puente que el de Serpa, para el ferrocarril de Barreiro, por Beja á dicha villa.

Caminos á lo largo del Guadiana.—1.º Un trozo de la carretera general de Extremadura desde Badajoz á Mérida en la orilla izquierda. 2.º El camino de carros de la misma á la misma ciudad en la derecha. 3.º El trozo de ferrocarril de Lisboa á Madrid por Badajoz, comprendido entre el mismo Badajoz y Don Alvaro por el lado derecho, y entre Don Alvaro y Villanueva de la Serena por el izquierdo.

El Guadiana alto, en su principio, no ofrece interés porque es muy fácil de cruzar y no sirve de línea defensiva á nada importante, más tarde, cuando cruza la ancha zona de bosques entre los contrafuertes Oretanos y Mariánicos, podemos decir respecto á él dos cosas: 1.ª Que á su través y con seguridad pueden los guerrilleros correrse de una á otra de dichas cordilleras ensanchando el campo de acción para sus atrevimientos. 2.ª Que la tal zona de montes, bosques y despoblados, incomunica, por decirlo así, la Mancha con Extremadura, incomunicación importante, porque merced á ella un ejército que entra en España por Badajoz y Mérida, difícilmente seguirá á Ciudad Real y sus llanos, viéndose obligado á cruzar la Oretana y pasar del Guadiana al Tajo.

El Guadiana medio, hasta que tuerce al S. y empieza á mover sus aguas y ahondar su cauce, tiene más apariencia que realidad de gran río; podemos decir de él, que con Badajoz poseemos su llave, y que no es obstáculo para nuestra entrada en Portugal. No sucede lo mismo á nuestros vecinos. Cierto que para entrar en España les basta con cruzar el Caía y Gévora, pero no pueden dejar en poder de enemigos á Badajoz, porque quedarían muy comprometidas sus comunicaciones y retirada. Como al cruzar

Caña y Gévora se marcha por la orilla derecha del Guadiana, síguese que es para nosotros una línea defensiva, puesto que tendrán que cruzarle si han de operar formalmente y por ambas márgenes sobre Badajoz. Además, la curva que en el cambio de dirección forma al empezar á servir de frontera, es cóncava para nosotros, circunstancia favorable porque desde su interior podemos acudir por líneas cortas á los puntos amenazados.

El Guadiana bajo podría cruzarle un ejército español que desde Sevilla marchase á ocupar el Alentejo, ó á apoyar otras tropas á partir de Badajoz operasen sobre Lisboa, maniobra que ya se ha indicado. Y también podría atravesarle un ejército portugués en marcha sobre Sevilla, pero es poco probable tal movimiento, porque sobre no ser Sevilla más que un objetivo secundario y excéntrico, no es posible que el agresor prescinda de Badajoz, desde donde podría partir una contraofensiva que tal vez le pusiera en grave apuro.

CAPÍTULO XXVII

Cordillera Mariánica.—División.—Primera parte.—Marcha de la cordillera.—Vertiente N.—Llanos.—Ríos Azuer y Javalón.—Las cuatro sierras—Almadén.—Los Pedroches.—La plaza de armas—Sierras de Zarzacapilla y Hornachos.—La Serena.—Vertiente S.—Lomas de Chiclana y de Úbeda.—Ríos Guadalimar y sus afluentes—La Carolina.—Ríos Rumbiar, Jándula y Yeguas.—Montes de Navalazarza, y cabezo de Valpeños.—Sierras de los Santos y de Córdoba.—Ríos Guadalmellato y Guadiato.—Caminos.—Consideraciones

La cordillera Mariánica corre al O. desde la sierra de Alcaraz (Ibérica), con la que está en contacto, hasta el Guadiana, junto á su desembocadura. Tiene un largo total de quinientos cincuenta kilómetros aproximadamente.

Notemos respecto á ella: 1.º Que es límite meridional de la mesa central, por lo que, cruzándola de N. á S., hay corta subida

y larga bajada. 2.º Que aunque está entre Guadiana y Guadalquivir no es divisoria exacta entre ellos, porque varios afluentes del segundo nacen á su N. y corren al S. atravesándola. 3.º Que por lo dicho resulta ser en bastantes sitios una serie alternada de macizos montañosos y cortaduras. 4.º Que hay que estudiarla porque su condición de línea de montes la hace importante, en el orden militar, sin que obste para ello la particularidad de que la corten ríos y arroyos.

Para ello la dividiremos en dos partes. 1.ª Desde el principio hasta la sierra de la Calaveruela, cumbre próxima al sitio donde se tocan las provincias de Córdoba, Sevilla y Badajoz. 2.ª Desde dicha sierra á la conclusión.

PRIMERA PARTE.—Comienza formándola uno de los macizos antes indicados, el cual se llama, tomado en conjunto, loma de Chiclana, y en su línea septentrional cerros de Villamanrique. Por ellos va la directriz de la cordillera. Esta loma está limitada al E. por la primera de las cortaduras referidas, en cuyo fondo corre el Guadarmena, separándola de la sierra de Alcaraz, y al O. por otro corte surcado por el Guadalen. Sigue á este primer macizo un segundo, entre el Guadalen y el Guarrizar, á éste un tercero entre el Guarrizar y el Magaña ó Despeñaperros, al tercero un cuarto entre el Despeñaperros y el Rumblar, y á éste un quinto entre el Rumblar y el Jándula. Hasta el corte de Jándula las montañas ó macizos no tienen más nombre que el común de sierra Morena, pero, una vez pasado, se denominan sierra Mardrona, la cual, aproximadamente, se halla donde se tocan las provincias de Ciudad Real, Jaén y Córdoba. Aquí concluyen las cortaduras y continúa la cordillera, siempre al O. ya unida y sin soluciones, por sierrecillas pequeñas y bajas que se denominan sucesivamente sierra del puerto Calatraveño, Peña Ladrones y sierra de la Grana. Un poco al S. del extremo occidental de esta última aparece la de la Calaveruela ya algo mayor, dividiendo aguas entre el Zuñar y el Matachel, que van al Guadiana, y el Guadiato y Bembezár, que van al Guadalquivir; y en ella como se dijo, se halla aproximadamente el punto donde se tocan las provincias de Córdoba, Sevilla y Badajoz. La cordillera Mariánica es poco elevada, á pesar de que mirada desde el valle del Guadalquivir parece que la componen montes considerables. Está llena de rocas y precipicios en las cortaduras: en lo demás, aunque hay

peñascos á sitios, las cumbres y laderas son suaves y están cubiertas de árboles y malezas, y las nieves duran poco aun en los inviernos más crudos. En suma es accesible en muchos sitios, aunque no abundante de caminos. Es muy corta su pendiente al N. y muy larga la opuesta, que llega entrecortada y barrancosa casi á la orilla del Guadalquivir.

Vertiente N.—Llamamos así á la porción de terreno desde el trozo Mariánico reseñado, hasta el Guadiana; mas ya sabemos que no es exacta tal denominación, pues como ya se dijo, nacen en ésta y cortan la cordillera los afluentes ó subafluentes del Guadalquivir, Guadarmena, Guadalen, Guarrizar, Magaña, Rumblar y Jándula. Hecha esta salvedad examinemos el terreno en cuestión de E. á O. y hallaremos en él llanos, montes y valles. Lo primero que se nos presenta es un trozo de la Mancha, llanísimo al N. y algo ondulado al S. En su parte oriental se llama campo de Montiel y en la occidental campo de Calatrava. Corren en él: 1.º El insignificante Azuer. 2.º El Javalón. Nacen ambos en el campo de Montiel, corren al N. O., pasa el primero por Manzanares y Daimiel, pueblos grandes, y poco después del mismo Daimiel afluye al Guadiana. Deja el segundo cerca y á su derecha á la rica Valdepeñas, pasa al campo de Calatrava, y se junta igualmente al Guadiana. Además de los pueblos citados en la comarca hay otros también grandes y ricos, siendo Almagro uno de los principales. Al O. del bajo Javalón hallamos un ramal Mariánico de notoria importancia. Arranca de la cordillera en los macizos de ésta entre Magaña y Rumblar, y Rumblar y Jándula (4.º y 5.º), y muy poco al O. del famoso paso de Despeñaperros. Le forman unas ondulaciones fuertes que van hacia el N. poco trecho, tuercen al N. O., se prolongan largamente en este rumbo, crecen en elevación, marchan oprimiendo al Guadiana por su orilla izquierda y encaminándose hacia la sierra de Guadalupe, mas cuando van á llegar á ella, el mismo Guadiana rompe por entre las dos masas de montañas y corta nuestro ramal cruzando las angosturas del portillo de la Cijarra, puerto Peña y peñas de Cogolludo. Esta línea de montañas no es alta, pero si muy ancha; al principio la constituyen cuatro sierrecillas paralelas y próximas entre sí, las cuales en su prolongación se cortan, vuelven á alzarse, se levantan, se deprimen, se encorban, se tocan, se separan y con caprichosas é irregulares variantes llegan á su fin.

El paso de estas montañas se hace por repetidos puertecillos vecinos entre sí, entre ellas aparecen valles, de los que el mayor es el de Alcudia, y pueblos, contándose como los más importantes Puertollano y Almadén, famoso éste por sus minas de mercurio. Este ramal montañoso puede ser muy importante; por él se ponen en contacto las asperezas Oretanas con las Mariánicas, y desde él se amenaza uno de los flancos de todo ejército que avance del Tajo á Despeñaperros ó de Despeñaperros al Tajo. Además hay que cruzarle si se opera de Ciudad Real sobre Córdoba ó viceversa. Para evitar nomenclaturas le llamaremos, tomándole en conjunto, las cuatro sierras. Al O. de ellas se nos muestra una comarca angular cuyos lados son, por una parte las mismas cuatro sierras y por otro la continuación de la cordillera desde la sierra Madrona á la Calaveruela, estando el vértice en la unión de sierra Madrona con cuatro sierras. Llámase tal comarca los Pedroches de Córdoba y es un valle alto, desigual y lleno de montañuelas y peñascos que se alzan aquí y allá. Sus pueblos principales son Hinojosa del Duque y Pozoblanco, y sus ríos mayores el Zújar y el Guadalmez. Nace el segundo en el vértice de sierra Madrona y corre al N. O. junto á la más meridional de las cuatro sierras: origínase el primero en la Calaveruela y marcha al N. E. A consecuencia de estas contrapuestas direcciones se juntan, y desde que tal hacen continúan con la dirección del Guadalmez, pero con el nombre de Zújar, yendo á buscar el Guadiana y afluyendo á él poco agua arriba de Villanueva de la Serena.

Continuando al O. hallamos que de la Calaveruela parte al N. un espolón que forma á poco una meseta llamada la Plaza de armas, en ella se bifurca dirigiendo un ramal al N. E. y otro al N. O. El primero tiene, entre otros nombres, el de sierra de Zarzacapilla y ciñe por la izquierda la primera mitad del Zújar; el segundo está formado por la sierra de Hornachos y otras, y llega cerca del Guadiana entre Medellín y Mérida. Ni uno ni otro constituyen una línea continua, componiéndose de montañas varias unidas entre sí por collados. El espacio entre ambos es una comarca llamada la Serena, accidentada por montañuelas, partida en vallecitos, escasa de pueblos y abundante en pastos. En ella es de notar Almorechón, por una bifurcación de líneas férreas que luego veremos.

Todo este terreno de la Serena, los montes que la ciñen, los Pedroches y las cuatro sierras, forma el país montuoso que separa Extremadura de la Mancha. Aunque es detalle de orden muy secundario en el orden geográfico militar el conocer la verdadera divisoria entre Guadiana y Guadalquivir, la daremos á conocer. Principia en los cerritos que digimos ciñen por S. la cuenquecilla de Ruidera (cordillera Ibérica tercera parte), continúa formando una línea de colinas paralela y próxima á los altos de Villamanrique y macizos mariánicos hasta el que hay entre el Despeñaperros ó Magaña y el Rumblar. Únese aquí á las cuatro sierras, sigue por la más septentrional de ellas hasta pasado Puertollano, tuerce al O., corta las otras, y por la más meridional torna á la cordillera encontrándola en sierra Madrona. Desde aquí siguen juntas cordillera y divisoria por la sierra de puerto Calatraveño, Peña Ladrones y sierra de la Grana hasta la Calaveruela.

Vertiente S.—Es más pequeña y accidentada que la anterior, la forman casi toda ella las prolongadas pendientes Mariánicas, habiendo además en algunos sitios, y pegada al Guadalquivir, una estrecha zona de terreno ondulado. Dichas pendientes aparecen en muchos lugares como sierrecillas semiparalelas á la principal, lo cual hace que el ascenso á ésta sea como por una gran grade-ría. Esta forma, unida á la poderosa vegetación, da hermoso aspecto á toda la sierra Morena. Sabemos que la componen, en parte, gruesos macizos entre los ríos que la cortan, siendo el primero la loma de Chiclana, ceñida al E. por el Guadarmena y al O. por el Guadalén; el segundo el que se alza entre Guadalén y Guarrizar, y el tercero el excitante entre Guarrizar y Despeñaperros ó Magaña. Al S. de estas masas encontramos la loma de Úbeda, larga lengua de tierra tendida de E. á O. que hemos considerado como ramal de la Ibérica (cordillera Ibérica, cuarta parte) y ahora miramos como derivación Mariánica, porque la pendiente iniciada en los macizos referidos se continúa por ella hasta el Guadalquivir. Queda paralela á la cumbre principal, la limitan por N. el Guadalimar, por S. el mismo Guadalquivir, y por O. la junta de estos mismos dos ríos, la forman terrenos que, vistos de O. á E., se van encumbrando hasta formar la sierra de cuatro villas, cuando se acerca á la de Segura, y existen en ella, además de las ciudades de Úbeda y Baeza, varios pueblos grandes. Esta loma es importante. Resguardada al N., S. y O. por ríos, y al E. por montes,

rica y poblada, sirve para abrigar á un ejército que trate, no de defender la Mariánica, sino de amenazar y entorpecer al que, tras de cruzarla, quiera operar hacia Córdoba, bajando el Guadalquivir, ó hacia Jaén cruzándole. El Guadalimar, desde el puerto del Arrenal donde nace, marcha primero al O., luego al S. O., cruza por entre las lomas de Úbeda y Chiclana, y con aguas algo considerables se junta al Guadalquivir. Son tributarios del Guadalimar el Guadarmena y Guadalén; de este segundo el Guarrizar y del Guarrizar el Magaña. La cortadura Mariánica hecha por el mismo Magaña, constituye el paso famoso de Despeñaperros. Visto de N. á S. aparece primero como un enormísimo barranco y después como una encumbrada mesa de agria subida y lenta bajada. En el barranco está una aldeilla llamada las Correderas, en la mesa primero Santa Elena y luego la Carolina, y al final del descenso Linares y Bailén. Todos estos pueblos son importantes para vigilar y guardar los pasos, Linares lo es además por rica y populosa, y para observar la loma de Úbeda, que cae muy cerca, y Bailén por una bifurcación de caminos que luego notaremos. También es de citar Vadollano, poco al E. de Linares, por otra bifurcación de caminos. Al barranco de Despeñaperros sigue el cuarto macizo Mariánico, á éste el Rumblar, al Rumblar el quinto macizo, á éste el Jándula y tras él sierra Madrona con las fuentes del Yeguas. Los macizos marcan la pendiente lenta al Guadalquivir, al que afluyen dichos tres ríos, siendo pequeños Rumblar y Yeguas, y Jándula algo mayor.

El trozo de la vertiente entre las sierras Madrona y de la Calaveruela tiene distinta forma. Parte de la primera hacia el S. O. un contrafuerte llamado sucesivamente monte de Navalazarza y cabezo de Valpenoso; y de la segunda otro al S. E., recio y fuerte denominado sierra de los Santos. Por sus contrapuestas direcciones marchan como á unirse, pero antes de que tal suceda concluyen ambos, quedando entre sus puntas un boquete de unos veinticinco kilómetros de ancho. Este boquete está cubierto por la sierra de Córdoba, entre la cual y las puntas del cabezo de Valpenoso y sierra de los Santos quedan dos espacios; uno al O. estrechísimo, escabroso y cruzado por el Guadiato, y otro al E. no tan estrecho ni accidentado y cruzado por el Guadalmellato. Este segundo próximo á la importante ciudad de Córdoba, y cruzado por los caminos que desde la otra vertiente conducen á

ella, resulta ser por estos sitios la puerta de Andalucía. La sierra de Córdoba es peñascosa, pero no extensa ni muy alta, y está tan próxima á la ciudad de su nombre, que la domina del todo y puede tenérsela por una ciudadela natural. El espacio entre el monte de Navalazarza y el cabezo de Valpenoso por E., la sierra de los Santos por O. y la de Córdoba por S., es una pendiente resquebrajada y barrancosa por la que, y procedentes del puerto Calatraveño y sierra de la Grana, corren varios arroyos que reunidos forman el Guadalquivir, éste sigue al S., pasa por entre la sierra de Córdoba y el cabezo de Valpenoso, y poco agua arriba de Córdoba se une al Guadalquivir. El Guadiato nace en la sierra de la Calaveruela, corre al S. E. por el estrecho valle de Belmez y Espiel, pasa por entre la sierra de Córdoba y la de los Santos recorriendo la garganta que entre ellas hay, y afluye el Guadalquivir junto á Posadas. Por último, el Bembezar nace también en la Calaveruela, corre por barrancos á lo largo de la falda S. de la misma sierra de los Santos, y se junta al Guadalquivir poco después que el Guadiato.

Podemos advertir en este lugar que no hay inconveniente ni dificultad en cambiar el método seguido para describir la cordillera, en la parte comprendida entre la sierra Madrona y la Calaveruela. Puede enseñarse que desde aquélla sigue la Mariánica por los montes de Navalazarza y Valpeñoso, la sierra de Córdoba y la de los Santos, describiendo una curva á modo de arco de circunferencia cóncavo al N. Entonces la sierra de puerto Calatraveño, peña Ladrones y de la Grana serán un contrafuerte septentrional á manera de cuerda del arco que las otras describen y el Guadalquivir y el Guadiato dos ríos más de los que cortan la mesa montañosa. El concepto militar no variaría con esta alteración.

Caminos.—No abundan las carreteras ni los ferrocarriles en el trozo de cordillera reseñado, habiendo en cambio bastantes caminos de carros y de herradura. Antes que los que la cruzan y como preliminar metódico hay que citar el ferrocarril que, á partir de la línea de Andalucía en Manzanares, corre al O. por Almagro, Ciudad Real, Puertollano, las Cuatro sierras, Almadén, Almorchón (estación importante en la Serena), Villanueva de la Serena, Don Benito y Don Álvaro (Guadiana). Es parte de la línea de Madrid por Badajoz á Lisboa. Por la misma razón

mencionaremos la carretera, no concluida de Ciudad Real, puente de Alarcos (Guadiana), Piedrabuena y terrenos poco poblados á Almadén (véase cordillera Oretana, primera parte). Otra carretera también sin acabar, corre igualmente de Ciudad Real á Almadén por la orilla izquierda del Guadiana, pero nó junto á él.

Las vías á través de la Mariánica las dividiremos en tres grupos: 1.º el de Alcaraz, 2.º el de Despeñaperros, 3.º el de Córdoba.

PRIMER GRUPO.—1.º La carretera ya reseñada (cordillera Ibérica, tercera parte) desde Albacete por Alcaraz, paso de Genabe ó barranco del Guadarmena, entre la sierra también de Alcaraz y los altos de Villamanrique, loma de Úbeda, Úbeda, Baeza y puente sobre el Guadalquivir á Jaén.

SEGUNDO GRUPO.—1.º Un trozo del ferrocarril del S. ó de Andalucía. Baja por Manzanares, Valdepeñas, paso de Despeñaperros por el fondo de la garganta en que corre el Magaña (Mariánica) y estación de Vadollano. Aquí se bifurca, un ramal, que llamaremos oriental, busca la orilla derecha del Guadalimar, luego la también derecha del Guadalquivir, cruza este río por el puente de Espeluy y se prolonga á lo largo de la izquierda. Desde Vadollano á Espeluy describe una curva cóncava al O. El otro ramal, que llamaremos accidental, es á modo de una cuerda de la curva dicha, de Vadollano marcha por Linares, cruce del Guadalquivir por otro puente de Espeluy, cruce con el anterior en la estación también de Espeluy y prolongación á Jaén. Para usos militares estos dos trozos de Vadollano á Espeluy pueden mirarse como una sola línea compuesta de dos vías próximas entre sí.

En el ramal oriental y de la estación llamada de Baeza arranca otro que corre al S. E., cruzando Guadalimar y Guadalquivir. Es el principio del ferrocarril de Almería.

2.º Otro trozo de la carretera general de Andalucía. Baja como el ferrocarril por Manzanares, Valdepeñas, paso de Despeñaperros (Mariánica), en el que el camino está á media ladera en el costado occidental del barranco, las Correderas, Santa Elena, la Carolina y Bailén. Aquí se bifurca, un ramal bajando el Guadalquivir, sigue á Córdoba, y otro cruzándole en el puente de Menjibar marcha á Jaén.

3.º Carretera desde la Carolina á través de Guarrizarr, Guadalén y Guadalimar á Úbeda. Es parte de la de Madrid á Almería.

Hay además bastantes senderos, de los que podemos citar dos poco al O. de Despeñaperros, que cruza los puertos de Moradal y del Rey, y otro al E. de la misma garganta que atraviesa el llamado barranco Hondo ó paso de Villamanrique. Está como á media distancia entre los de Genabe y Despeñaperros, y por él se construyen dos carreteras, una desde Albacete y otra desde Valdepeñas.

TERCER GRUPO.—1.º Ferrocarril desde Almorchón (la Sereña) por el paso de Valsequillo (Mariánica, sierra de la Grana), orillas del Guadiato, Belmez y Espiel á Córdoba.

2.º Carretera desde Almadén por el puerto Rubio (Mariánica, sierra del puerto Calatraveño) y Espiel á Córdoba.

Estas dos últimas vías cruzan por el boquete que queda entre el cabezo de Valpenoso y la sierra de Córdoba, en el que está un desfiladero llamado de la Mano de Hierro dominado por un castillo antiguo.

Hay otros caminejos difíciles de seguir, más por lo ancho de la zona montañosa que por lo crecido de las asperezas, y varias carreteras en construcción que cruzarán las sierras, unas al E. y otras al O. de los pasos marcados, terminando en los pueblos ribereños del Guadalquivir.

La Mariánica en el trozo descrito es el accidente físico que defiende á Castilla de Andalucía ó á Andalucía de Castilla. Pero su relativa accesibilidad y su dulce clima hacen que no sea un elemento tan fuerte como los Pirineos, la Cantábrica ó la Carpetana. Hasta hace poco no había más paso con buen camino que el de Despeñaperros, que, á título de único, absorbía toda la importancia, hoy la ha perdido en mucha parte, puesto que por el ferrocarril y carretera á Córdoba pueden ser más decisivas las operaciones, en particular si se hacen de la Mancha sobre Andalucía, porque la ciudad nombrada es el punto de más valor sobre el Guadalquivir. Cierto es sin embargo que para llegar á ella la zona montañosa es más ancha, pues hay primero el cruce de las cuatro sierras y luego el de la cordillera, al paso que basta con atravesar la segunda en Despeñaperros para llegar á Bailén y Linares. Pero á pesar de esto, como la posesión de Córdoba implica la de una excelente base ofensiva de operaciones con relación á todas las grandes ciudades de Andalucía, la de una comarca fértil y poblada, y la de muchos y buenos caminos en

direcciones varias, creemos que el trozo Mariánico vecino á ella ha de ser el más recorrido por los ejércitos y por consecuencia el más importante. En él hallamos la garganta de la Mano de Hierro, como punto el más indicado para centro de la acción defensiva, lo mismo que en el grupo de vías por Despeñaperros encontramos, como sitio principal, el desfiladero del mismo nombre y la mesa en que asientan Santa Elena y la Carolina. Pero tales posiciones pueden envolverse, cosa no muy difícil por la accesibilidad y fraccionamiento de las sierras, por lo que la defensa no puede ceñirse á ellas solas. Es imposible marcar todos los lugares por donde puede ocurrir tal eventualidad, pero indicaremos como muy marcados, en el concepto en cuestión, el camino por el barranco hondo y la carretera de Albacete por el barranco de Genabe á Úbeda, que llevarían al agresor á las lomas de Chiclana y Úbeda ó sea retaguardia del paso mismo de Despeñaperros. Por último, también es de indicar que asegurada la sierra de Córdoba con fortificaciones combinadas con otras en la Mano de Hierro, se tendría un punto de valor decisivo sobre el paso, sobre la ciudad y sobre el Guadalquivir.

CAPÍTULO XXVIII

Cordillera Mariánica, segunda parte.—Marcha de la cordillera.—Vertiente N.—Río Matachel.—Sierras de Zafra, Santa María y el Alor.—Últimas montañas, ríos y valles.—Frontera.—Vertiente S.—Ríos Huesna, Viar y Cala.—Sierras de Santa Bárbara y de Puerto alto.—Ríos Odiel y Tinto.—Montañas, llanos y terrenos bajos.—Huelva.—Costa.—Caminos.—Consideraciones.

La cordillera, á partir de la Calaveruela, sigue al O., partiéndose al principio en dos cumbres paralelas y próximas entre sí. La septentrional es prolongación tortuosa de la misma Calaveruela, lleva, entre otros nombres, los de sierra de Llerena y sierra ó mesa de Bienvenida. La meridional parece continuar la sierra de los Santos; y se llama sucesivamente sierra de Cazalla y sierra

de Tudia. Esta segunda es la línea principal, y entre ambas queda una hoyada que podríamos llamar intermariánica, en la que nace el río Viar. Pronto acaba la duplicidad de cumbres, la mesa de Bienvenida tuerce al S. y se une á la sierra de Tudia, quedando cerrada la hoya referida. Sigue la Mariánica, ya en una sola línea, por la continuación de la misma sierra de Tudia, pero corto trecho, pasando pronto á la de Aracena. Álzase ésta próxima, paralela y al S. de aquélla, uniéndose ambas por un eslabón que se llama sierra de Hinojales, y quedando la punta occidental de la de Tudia en la vertiente N. Extiéndese la de Aracena de E. á O., es el trozo Mariánico de más altitud, y tuerce por fin al S. O., cambiando su nombre por el de sierra de Andévalo. Pierde ésta gradualmente fragosidad y elevación, se esparce en líneas de pequeños cerros y en tal forma concluye sobre la última parte de la orilla izquierda del Guadiana, siendo ésta la terminación de la cordillera. Siguen en ella las pendientes cortas á la vertiente N., largas y como escalonadas á la opuesta; la aspereza y fragosidad limitadas, la vegetación frondosa y el clima dulce. La divisoria entre Guadiana y Guadalquivir al principio, y entre Guadiana, y Tinto y Odiel después, marcha por las sierras de Llerena, Bienvenida, Tudia, Hinojales, Aracena y Andévalo.

Vertiente N.—Es una comarca extensa, llana en su menor parte, montañosa en todo lo demás. Lo primero que encontramos al N. de la sierra Llerena es un trozo de país algo accidentado junto á la cordillera y llano después. Riégame el Matachel, río que nace en la Calaveruela, corre al N. O., cruza la fertilísima tierra de Barros, y afluye al Guadiana con algunas aguas entre Medellín y Mérida, cerca de él asientan: Llerena, al pie de la sierra de su nombre; Zafra al N. O. de Llerena, y Almendralejo en tierra de Barros, poblaciones considerables. Al O. del Matachel bajo siguen llanos surcados por arroyos hasta pasado Badajoz. Al S. E. y cerca de esta ciudad está la Albuhera, célebre por la batalla de su nombre reñida en 1811. Limita lo reseñado y forma divisoria con la comarca accidentada, una línea de sierras que desde la Bienvenida marcha al N. O. por las de Zafra, Santa María y el Alor, á concluir cerca del Guadiana junto á Olivenza. No forma cordillera y se compone de montañas varias relacionadas entre sí por collados fáciles de cruzar. Para formar idea del terreno que nos

falta de reseñar, observemos que la sierra de Bienvenida viene á ser el vértice de un ángulo cuyos lados son: uno, la línea formada por dichas sierras de Zafra, Santa María y el Alor, y otro, la continuación y final de la cordillera por las de Tudia, Aracena y Andévalo. El ángulo resulta abierto al O. y su interior se compone alternativamente de valles y líneas montañosas que corren de E. á O., ó sea desde los lados angulares hacia el Guadiana. Las sierras son muchas, pero no grandes, unas seguidas, otras cortadas, y de varias salen espolones que dividen los valles mayores en otros pequeños. Resulta en conjunto una comarca muy accidentada, llena de bosques y dehesas, pero exenta de altas cumbres y grandes asperezas. Notamos en ella. 1.º El arroyo Friega-Muñoz, notable solo porque en su confluencia con el Guadiana, la frontera Hispano-Portuguesa, que venía por dicho río, se aparta de él y empieza á cortar la comarca que describimos. 2.º Un ramalito de la sierra de Santa María, que ciñe por S. el vallecito del Friega-Muñoz y acaba sobre el Guadiana enfrente de la conclusión por la orilla opuesta, de la de Monçaraz. 3.º El río Alcarrache, que nace en la sierra de Santa María, corre por España, entra en Portugal y afluye al Guadiana. 4.º La sierra de Jerez que, originándose en la de Zafra, entra también en Portugal y se divide en ramalillos que también concluyen sobre el Guadiana. 5.º El Ardila, río el mayor de esta comarca, nace en la sierra de Tudia, corre tortuosamente al O., deja cerca y á la derecha á Jerez de los Caballeros, á la izquierda y algo más lejos á Fregeñal de la Sierra, poblaciones principales del país, entra en Portugal y se une al Guadiana junto á Moura. 6.º La sierra ó picos de Aroche, montañas peñascosas que prolongan la sierra de Tudia, entran en el reino vecino y se parten en ramales que terminan igualmente sobre el Guadiana, finando uno que se denomina sierra de las Mentiras, enfrente de donde, por el opuesto lado concluye la serra del Mendro. Esta sierra de Aroche está cortada de S. á N. por el Múrteiga, afluente del Ardila. 7.º El Chanza, río que baja de los picos de Aroche y por su falda meridional, corre como excepción, al S. O., llega á él la frontera después de haber cruzado Alcarrache y Ardila, siguen juntos frontera y río, cruzan por entre las sierras de Santa Bárbara y de Ficalho, y llegan al Guadiana acabando el río y siguiendo la frontera por el mismo Guadiana. 8.º La dicha sierra de Santa Bárbara, ramal de la de

Andévalo, corre al O., la corta el Chanza, tras de la cortadura entra en Portugal llamándose serra de Ficalho, y llega, como las anteriores, al Guadiana enfrente de la terminación, por la otra orilla, de la de Alcaria-Ruiba, quedando entre las puntas de ambas la estrechura llamada salto de Lobo.

Frontera.—Ordenando lo dicho sobre ella, hallamos que se aparta del Guadiana á la confluencia de Friega-Muñoz, marcha al S. E., corta la sierra de Santa María, el Alcarrache, la sierra de Jerez y el Ardila. Tuerce al S. O., sigue cortando los picos de Aroche, llega al Chanza, continúa por él, con él cruza por entre las sierras de Santa Bárbara y Ficalho, y con él llega al Guadiana, por el que sigue hasta concluir. Su largo total en todo este trozo es de unos ciento treinta kilómetros. Esta frontera es puramente convencional, las militares, en el terreno reseñado, son, para Portugal el Guadiana, y para nosotros la masa montañosa formada por el principio de las sierras enumeradas y la cordillera Mariánica, que se alza tras ellas.

Vertiente S.—Compónese como la anterior de dos comarcas, una montuosa y otra llana, aquélla menor que ésta y formada exclusivamente por derivaciones Mariánicas. Hállanse en ella afluentes del Guadalquivir y los ríos Tinto y Odiel, con cuenca independiente. Las pendientes de la cordillera en la parte que las constituyen las sierras de Cazalla y Tudia ya no llegan por estos sitios á la orilla del Guadalquivir; concluyen antes, y el valle se va gradualmente ensanchando hasta llegar á ser espacioso y despejado. Encontramos en primer lugar, y aparte de insignificantes arroyos, tres ríos; el Huesna, el Viar y el Cala. Nace el primero en la sierra de Cazalla, el segundo, en la hoya existen entre las de Llerena y Bienvenida por N., y las de Cazalla y Tudia por S., de la que sale rompiendo por entre las dos últimas; y el tercero en la de Tudia. Los tres corren al S. surcando hondamente la masa Mariánica; salen al valle y se unen al Guadalquivir, el Huesna junto á Tocina, el Viar cerca de Cantillana y el Cala poco agua arriba de Sevilla. De poblaciones basta con citar á Cazalla de la sierra al pie de la de su nombre.

Al O. del Cala hallamos unos contrafuertes Mariánicos dignos de particular mención por ser divisorios entre los ríos Tinto y Odiel, y el Guadalquivir. Aparecen próximos al extremo oriental de la sierra de Aracena y son sierrecillas paralelas á la expresada

y entre sí. La primera se llama de Santa Bárbara, es corta y algo áspera; la segunda es la de Puerto-alto, vecina á la anterior y menor que ella; siguen otras poco notables, y tras las últimas un lomo poco marcado que llega hasta la costa.

Tomando en conjunto las sierras nombradas, con más las de Aracena y Andévalo, resulta que forman una larga curva cóncava al S., cuyo interior es la cuenca del Tinto y el Odiel. Es fuertemente accidentada en su parte N., á la proximidad de la sierra de Aracena, luego ondulada, más tarde llana y junto á la costa pantanosa y baja. Nace el Tinto en la sierra de Puerto-alto, corre al S. tortuosamente, cruza algunas estrechuras, sale pronto al llano, pasa por Niebla, en el condado de su nombre, se acerca al mar, llega á Moguer, donde se trueca en una ría ancha, fangosa, con islas bajas, esteros y canalizos, y afluye el Odiel. Baja éste de las inmediaciones de Aracena, población principal en la sierra de su nombre, corre como el Tinto, primero entre montes y luego por el llano, llega á Gibraleón, poco después empieza á formar otra ría también ancha y fangosa, sigue á Huelva, recibe el Tinto, continúan los esteros, bajos é islas pantanosas, y desagua en el Atlántico por tres bocas. Huelva es ciudad de bastante vecindario y riqueza, su puerto es de entrada difícil y sólo á propósito para buques de poco calado, pero muy seguro.

Costa.—Extiéndese desde la boca del Guadiana á la del Guadalquivir, es toda ella arenosa, baja y en muchos sitios pantanosa, tiene dunas y bajos, el puerto mejor es el de Huelva.

Caminos.—En toda la comarca de que tratamos escasean los de buena calidad, y los que hay de orden inferior sólo son transitables fácilmente en los trozos llanos de ambas vertientes. Los más importantes constituyen un solo grupo, comprensivo de las líneas de marcha desde Badajoz y Mérida sobre Sevilla y Huelva.

Son: 1.º Ferrocarril desde Mérida (Guadiana) por Almendraledo, Zafra, Llerena, puerto de Llerena (sierra de Llerena, Mariánica), hoyada Mariánica, puerto de Cazalla (sierra de Cazalla, Mariánica) Cazalla de la Sierra y Tocina (Guadalquivir) á Sevilla.

2.º Carretera de Badajoz por la Albuhera, Zafra y puerto de Monesterio (sierra de Tudia, Mariánica) á Sevilla. Con esta carretera principal se ponen en contacto las cuatro siguientes que con el ferrocarril (núm. 1) forman el conjunto de vías sobre Sevilla.

3.º Carretera desde Mérida por Almendralejo á unirse á esta principal cerca de Zafra.

4.º Otra desde Don Benito por la comarca de la Serena, Llerena y paso por la mesa de Bienvenida (Mariánica) á incorporarse también á la principal poco después del puerto del Monesterio.

5.º Otra que arranca de la principal en la Albuhera, sigue por Jerez de los Caballeros, Fregenal de la Sierra, puerto de Arroyo-Molinos de León (sierra de Tudia, Mariánica) y se une á la misma principal pasado el puerto de Monesterio y después de la unión de la núm. 4.

6.º Otra, ramal de la anterior, que arranca de ella en Fregenal de la Sierra, sigue por el puerto de Almonaster (sierra de Aracena, Mariánica) y Aracena, uniéndose á la que llamamos principal (núm. 2) cerca de Sevilla.

7.º Ferrocarril á Huelva. Arranca del núm. 1 en Zafra, sigue por Fregenal de la Sierra, puerto de Almonaster (sierra de Aracena, Mariánica) y Gibraleón á Huelva. Es la última parte del que circunvala la frontera portuguesa.

8.º Carretera á Huelva. Está formada en parte por trozos de las números 2, 5 y 6. Su itinerario es Badajoz, la Albuhera, Jerez, Fregenal, puerto de Almonaster, Gibraleón y Huelva. Prolonga las vías de Ciudad Rodrigo á Alcántara y de aquí á Badajoz.

Es también de notar un ferrocarril que comunica el de Almorchón á Córdoba con el de Mérida á Sevilla por la falda N. de la Calaveruela y la sierra de Llerena. Parte de primera de estas vías en la estación de Peñarroya y llega á la segunda en la de Fuente del Arco. Dedúcese que también es Almorchón un punto de partida sobre Sevilla.

Son también de añadir: 1.º Ferrocarril de Sevilla (Guadalquivir) por Niebla (Tinto) á Huelva. 2.º Carretera también desde Sevilla (Guadalquivir) por Niebla (Tinto) á Huelva. Prolóngase por Gibraleón (Odiel) á Ayamonte.

La comarca reseñada no es probable que sea teatro de operaciones importantes. Está lejana del centro de España, y aunque toca con Portugal, lo hace en el sitio menos á propósito para la guerra en grande escala. Las tropas que la recorrerán serán las que marchen de Badajoz y Mérida sobre Sevilla ó viceversa. Puede ser que alguna vez con motivo de sublevaciones ó alborotos en Andalucía, convenga operar rápidamente sobre la ciudad

más importante de este país, para destruir el foco principal, dominar el centro de más influencia moral y herir la viva imaginación de los habitantes con un golpe de efecto. Para esto se presentan fáciles las concentraciones de tropas en Mérida y Badajoz, y la marcha á Sevilla, ya por la vía férrea que arranca de la primera de estas ciudades, ya por la carretera que sale de la segunda. El único obstáculo que aparece en la Mariánica, acaso pueda cruzarse por el ferrocarril, pero sinó hay que forzarla en el puerto de Monesterio. No constituye éste una posición de grandes elementos, y se puede envolver por ambos lados por las carreteras que parten de Llerena y Fregenal de la Sierra. Tras él la bajada hasta el Guadalquivir no ofrece dificultad, llegándose á su orilla derecha, pero queda la de cruzarle, porque Sevilla está en la izquierda. De este cruce hablaremos en el capítulo siguiente. El trozo de cordillera que discutimos, juntamente con sus ramificaciones, puede ser el lugar de refugio de tropas batidas hacia Badajoz por ejércitos portugueses. Posicionadas en Jerez de los Caballeros, Fregenal, Llerena y demás pueblos, pueden reforzarse de Andalucía, llamar la atención del enemigo dificultando sus adelantos al interior de España, y si los hace, amenazarle en sus comunicaciones.

La localidad más importante en toda la serranía es acaso Aracena. Desde ella se baja sin dificultad á Sevilla ó á Huelva, se está á la vista del paso de Monesterio, acechando ocasiones, y es difícil de atacar por lo accidentado del terreno inmediato.

CAPÍTULO XXIX

Guadalquivir.—Su división.—Guadalquivir alto.—Guadalquivir bajo.—Afluentes.—Puentes y caminos principales que le cruzan.—Caminos paralelos.—Consideraciones

El Guadalquivir corre al N. N. E. al principiar su curso, al O. después y al S. en su final. Su curso total es de unos cuatrocientos kilómetros, todo por las provincias de Andalucía. Le dividiremos en dos partes, armonizando con la división hecha en la cordillera

Mariánica; Guadalquivir alto, que comprenderá desde el nacimiento á la confluencia del Genil; y bajo, desde aquí á la desembocadura.

Guadalquivir alto.—Ya sabemos que nace en el ángulo agudo que se forma entre las sierras de Pozo-alcón y Cazorla; (cordillera Ibérica 4.^a parte), que corre al N. N. E. por el hondo, selvático y escabroso barranco que se abre entre las mismas dos sierras; que llega á tropezar con la de Cuatro villas; que, no pudiendo romperla, tuerce al O. por entre ella y la de Cazorla, cruzando la garganta llamada salto ó tranco de Monzoque, y que tras esto sigue contorneando por S. la loma de Úbeda, que queda en la orilla derecha. Al hacer esto último el valle principia á abrirse, en la loma aparecen las ciudades y pueblos que en ella hay, Villacarrillo, Torre-Pero-Gil, Úbeda y Baeza, y en la orilla opuesta, á alguna distancia y junto á la falda occidental de la sierra de su nombre la ciudad de Cazorla. Terminada la loma sigue el río por Mengíbar (iz.) y Espeluy (iz.), deja próximos, á la derecha á Bailén y á la izquierda á Jaén, continúa por Andújar (d.), ciudad rica, por Marmolejo (iz.), Montoro (iz.) y otros pueblos crecidos y llega á Córdoba (d.). Esta ciudad con su riquísima campiña, su numeroso vecindario, su bella posición sobre el río y los ferrocarriles y carreteras que la cruzan, es un centro de importancia capital, pues desde él se puede marchar, remontando la corriente, á la loma de Úbeda, bajándola, á Sevilla, cruzándola, á Granada y Málaga, y cruzando la Mariánica, á Ciudad Real. Sigue al Guadalquivir á Almodóvar del Río (d.), Posadas (d.) y Palma del Río (iz.), donde recibe el Genil.

Guadalquivir bajo.—Conduce sus aguas por un valle muy despejado, corre tortuosamente por Lora del Río (d.), Tocina (iz.) y otros pueblos, hasta Cantillana (d.), donde tuerce al S., siguiendo por entré amenísimas orillas hasta Sevilla. Asienta esta gran ciudad en la orilla izquierda, teniendo en la derecha el crecido arrabal de Triana. Además de sus condiciones de capital de provincia y de región militar, de su numerosísimo vecindario y su gran riqueza, tiene Sevilla otra, que las supera á todas. Todos los andaluces, especialmente los de O., la reconocen como reina y señora del país, así es que posee una autoridad moral que nadie la disputa. Es por lo tanto de capitalísima importancia. Poco agua abajo de la ciudad se divide el Guadalquivir en tres brazos, lla-

mados del E. ó de Tarfia, de en medio, y del O. ó de la Torre. Entre los dos primeros queda la isla menor y entre el segundo y tercero la mayor, que son bajas y encharcadas, así como los terrenos de las orillas que aparecen llenos de marismas, siendo esta comarca la mayor de terreno pantanoso que hay en la península. Unidos después los tres brazos, marcha el río á su desembocadura, que tiene lugar por una sola boca, obstruida por una barra, y junto á la bella y rica población de San Lúcar de Barrameda (iz.) Es navegable en los últimos cien kilómetros, desde Sevilla, y se puede tener por invadeable desde Palma del Río. Sin embargo, sobre esto último no hay regla cierta, porque el volumen de sus aguas es muy variable.

Afluentes principales:

DE LA DERECHA

NOMBRES	PUNTO DE LA AFLUENCIA	CAUDAL ORDINARIO DE AGUAS
Guadalimar.	Entre Baeza y Mengíbar..	Considerable.
Rumblar.. .	Entre Espeluy y Andújar.	Corto.
Jándula. . .	Entre Andújar y Marmolejo..	Corto.
Yeguas.. . .	Entre Marmolejo y Montoro..	Corto.
Guadalme- llato.	Entre Montoro y Córdoba.	Corto.
Guadiato.. .	Junto á Posadas..	De alguna consideración
Bembezar. .	Entre Posadas y Palma del Río..	Corto.
Huesna.. . .	En Tocina..	Corto.
Viar.	En Cantillana.	Corto.
Cala.. . . .	Poco agua arriba de Sevilla.	Corto.

DE LA IZQUIERDA

Guadiana menor.. . .	En el punto medio mientras el Guadalquivir ciñe la loma de Úbeda.	Considerable.
Guadalbu- llón.	Junto á Menjíbar.	Corto.

NOMBRES	PUNTO DE LA AFLUENCIA	CAUDAL ORDINARIO DE AGUAS
Salado de		
Porcuna. . .	Entre Marmolejo y Montoro.	Corto.
Guadajoz. . .	Junto á Córdoba.	Corto.
Genil.	En Palma del Río.	Crecido.
Corbones. . .	Entre Lora y Tocina. . . .	Corto.
Guadaira. . .	Junto á Sevilla.	Corto.
Salado de		
Morón. . . .	En el brazo de Tarfia ó del E.	Corto.

Puentes principales y caminos á trav3s del río.—Los del Guadalquivir alto los podemos dividir en dos grupos: 1.º Los próximos al paso por la Mariánica por Despeñaperros, útiles ya para marchar sobre Almería, Jaén ó Granada, á partir de dicha cordillera, ya para operar contra ésta viniendo desde aquellas ciudades. 2.º Los de Córdoba y sus inmediaciones, propios ya para preparar el paso de la Mariánica por la Mano de Hierro, ya para dirigirse á Sevilla y Cádiz, ó á Granada y Málaga.

Puentes y caminos del primer grupo:

1.º El de Menjíbar para uno de los dos ramales en que se divide en Bailén la carretera general de Andalucía. El de que se trata marcha á Jaén y Granada.

Agua arriba hallamos:

2.º, 3.º y 4.º Los tres de Baeza, uno antiguo, otro para la carretera de Albacete á Jaén, y otro para el ferrocarril á Almería.

5.º y 6.º Los dos de Úbeda, uno antiguo y otro para la carretera de la Carolina á Almería.

7.º El llamado de la Cerrada, para una carretera desde Torre-Pero-Gil (loma de Úbeda) á Cazorra.

Agua abajo:

8.º y 9.º Las dos de Espeluy, para los dos ramales en que se divide el ferrocarril de Despeñaperros en Vadollano, los cuales se reunen después del paso de los puentes. De Espeluy sale un ramal á Jaén y Puente-Genil y otro á Córdoba y Sevilla.

10. El de Andújar, para la carretera general de Andalucía en su ramal desde Bailén á Córdoba, Sevilla y Cádiz.

11. El de Marmolejo, semiarruinado.

PUENTES Y CAMINOS DEL SEGUNDO GRUPO:

1.º y 2.º Los dos de Córdoba, uno para dos carreteras, una á Sevilla y otra á Granada; y otro para el ferrocarril á Écija y Cádiz, por un lado y á Granada y Málaga por otro. La separación de esta línea se verifica á poco de pasado el puente.

Agua arriba:

3.º y 4.º Los de las ventas de Alcolea, muy próximos entre sí y no lejanos de Córdoba. Sirven para la carretera y ferrocarril al mismo Córdoba, Sevilla y Cádiz.

5.º El de Montoro.

Agua abajo:

6.º El de Palma del Río.

Los puentes sobre el Guadalquivir bajo sirven para operaciones desde Badajoz y Mérida sobre Sevilla ó viceversa.

Hallamos: 1.º, 2.º y 3.º Los tres de Sevilla, dos para las carreteras á Badajoz y Huelva, y comunicación de la ciudad con el barrio de Triana, y otro para el ferrocarril á Huelva.

Agua arriba:

4.º El de Tocina, para el ferrocarril de Sevilla á Mérida.

5.º El de Lora del Río, para el ferrocarril de Córdoba á Sevilla.

Agua abajo:

No hay puentes ni cruza el río camino alguno importante.

Caminos á lo largo del Guadalquivir.—Hay que enumerarlos con alguna detención. Tenemos como principales: 1.º Un trozo de la carretera de Albacete á Jaén. Entra en la loma de Úbeda por su extremo oriental, la recorre casi toda y sale de ella por uno de los puentes de Baeza. Es la vía por donde mejor pueden moverse las tropas que defienden la loma, porque desde ella pueden acudir á todas partes. 2.º El ramal de la carretera general de Andalucía desde Bailén á Cádiz. En Bailén aparece en la orilla derecha, sigue por ella próxima al río hasta Andújar, por cuyo puente pasa á la izquierda; continúa por ésta; también cercana á la corriente, hasta las ventas de Alcolea, tornando por uno de sus puentes á la margen derecha, por la que se prolonga hasta Córdoba, donde vuelve á la izquierda. Desde aquí, aunque sigue paralela al río, ya no marcha junto á él, sino algo apartada; y al llegar á Alcalá de Guadaíra, cerca ya de Sevilla, se bifurca, dirigiendo un ramal al mismo Sevilla y otro á Cádiz. Esta vía, pues, cruza el río tres veces, teniendo la corriente lateral

y próxima de Bailén á Córdoba, y algo apartada de Córdoba á Cádiz. 3.º El ferrocarril del S. ó de Andalucía. Aparece cerca de Bailén en la orilla derecha, pasa en seguida á la izquierda por el puente de Espeluy, sigue por ésta, cercano al río, hasta los de Alcolea, por uno de los cuales vuelve á la derecha, continúa por ésta, siempre junto al Guadalquivir y pasando por Córdoba, hasta Lora, torna aquí á la izquierda y por ella se prolonga á Sevilla, Utrera y Cádiz. Resulta ser una vía de condiciones semejantes á la anterior, próxima y muy á propósito para combinarse con ella en cualquiera operación de guerra. En Espeluy sale el ramal á Jaén y Puente Genil.

En todo el alto Guadalquivir la margen ventajosa es la derecha, por ser más elevada que la izquierda, como formada que está por las últimas alturas de las pendientes Mariánicas, y por hallarse en ella las poblaciones principales Baeza, Úbeda, Andújar y Córdoba, cuya posesión da las de sus puentes y trozos inmediatos del río. En el Guadalquivir bajo ninguna orilla domina á la otra. El cruce del alto no es difícil por los muchos puentes, poca anchura y frecuentes vados, particularmente en tiempos seco. Los inconvenientes son que la corriente es rápida y que á veces el cauce está hondo y entre orillas escarpadas. De todos modos, y por la denominación antes indicada, es más fácil el paso de la margen derecha á la izquierda que al contrario. Los puntos principales son, á todas luces, Bailén y Linares, por un lado y Córdoba por otro, aquellos por los puentes muy próximos de Mengíbar y Espeluy, y ésta por los suyos. Desde Bailén ó Linares se cae inmediatamente sobre Jaén amenazando á Granada, ó se defienden el río y el paso de la Mariánica por Despeñaperros. La loma de Úbeda, lateral y próxima á la posición misma de Despeñaperros, es el sitio de donde se puede partir para envolverla, avanzando desde ella á Linares, ó á Bailén y la Carolina. También desde la loma se amenaza á Jaén por la carretera de Albacete á esta ciudad. Córdoba es una ciudad importantísima, desde ella se puede marchar por buenos caminos á Sevilla, Málaga, Granada, Bailén y la Mancha, y se vigila y protege el puesto de la mano de Hierro en la Mariánica. La domina la sierrcilla de su nombre, á ella podrán dirigirse preliminarmente los que quieran atacar la ciudad.

El Guadalquivir bajo, más ancho y crecido que el alto, tiene

como misión principal la de resguardar á Sevilla. Hasta hace poco podía llenarla bastante bien, pues no tenía más puentes que uno en el mismo Sevilla, más hoy con la construcción de los de Tocina y Lora, le resulta una debilidad marcada, pues por ellos se envuelve el río y la ciudad en cuestión. Sevilla es también un centro ofensivo para marchar sobre Huelva, Cádiz, Córdoba y Badajoz.

De Sevilla abajo no presenta objeto el cruce de nuestro río y es difícil de hacer por las marismas que le rodean.

Es de notar que hallándose sobre el Guadalquivir, Córdoba y Sevilla, y muy próxima Bailén, habrá ocasiones en que se remontará ó descenderá por tener como base una de dichas poblaciones, y otra de las mismas como objetivo. Supongamos la marcha de Bailén sobre Córdoba. Como ambas están en la orilla derecha y el terreno no es impracticable, aunque la carretera y ferrocarril pasen á la izquierda, las tropas, en sus marchas de maniobra, no tienen que hacer el mismo paso, porque al verificarlo interponen el río como obstáculo para llegar á su objetivo, y aun para la fácil conservación de sus comunicaciones. Hay más, marchando constantemente por la orilla derecha, se está siempre al arrimo de la Mariánica para acogerse á ella en caso de un revés. Para seguir de Córdoba á Sevilla, sí que hay que cruzar el Guadalquivir, porque están en distinta orilla.

CAPÍTULO XXX

Cordillera Penibética.—División.—Primera parte, marcha de la cordillera.—Vertiente N.—Antecordillera.—Sierras de Huetor y Harana.—Hoya de Baza.—Alto Guadiana menor.—Sierras de Loja y Algarinejo.—Vega de Granada.—Alto Genil.—Granada.—Loja.—Mesa de Arriate.—Vega de Antequera.—Alto Guadalhorce.—Antequera.—Bajo Guadiana menor.—Sierras de Jaén.—Río Guadalbullón.—Jaén.—La campiña.—Ríos Salado de Porcuna.—Guadajoz y bajo Genil.—Ecija.—Vertiente S.—Río Almería.—Sierras de Gador, Contraviesa y de Lújar.—Alpujarras.—Ríos Adra y Guadalfo.—Monjes de Colmenar.—Hoya de Málaga.—Bajo.—Guadalhorce.—Málaga.—Sierras Parda y de Mijas.—Sierra de Tolox y Crestellina.—Costa.—Caminos

Consideraciones

La cordillera Penibética, separa, no exactamente, la vertiente occidental de la meridional; por su extremo E., ó sea en su principio, se relaciona con la Ibérica en la parte de ésta llamada sierra de Baza, su otro extremo ó principal conclusión es el cabo de Tarifa ó punta de Marroquí; tiene de largo total unos cuatrocientos kilómetros corre tortuosamente de E. á O. en los primeros trescientos y de N. á S. en los últimos cien. Se compone de dos grandes cuerpos montañosos, la sierra Nevada al E. y la serranía de Ronda al O., unidos entre sí por medio de un largo eslabón. La dividiremos en dos partes, 1.^a la sierra Nevada y el eslabón, 2.^a la serranía de Ronda, resultando esta división en armonía con las del Guadalquivir y la Mariánica.

PRIMERA PARTE.—Al S., paralela y próxima á la sierra de Baza empieza á levantarse la Nevada, marcándose de aquélla á ésta únicamente un lomo poco perceptible que ya mencionamos en otro lugar llamándole collado de Fiñana (cordillera Ibérica, cuarta parte). La primera cumbre es el cerro de Montenegro, que aparece al N. O. y no lejos de Almería. Desde él, y creciendo enormemente, extiéndese la sierra hacia el O. con pocas tortuosidades mostrando altísimos picos, entre los que sobresalen como

los más encumbrados, no solo de la cordillera sino de toda la Península, los de Mulhacén y Veleta, que se levantan respectivamente á tres mil quinientos cincuenta y cuatro y á tres mil cuatrocientos setenta metros de altitud. No tiene de largo la sierra Nevada más que unos cien kilómetros, y termina en el llamado cerro del Caballo. Sobre encumbrada es asperísima, no cabe en este libro detallada descripción de su terrible fragosidad, de sus crestas, simas, tajos, cavernas y precipicios; baste decir que el conjunto es un coloso en el orden de montañas y que los detalles están en proporción con el conjunto. Continúa la cordillera por la sierra Almijara, que no es prolongación de la Nevada, sino que está á su mediodía, paralela y próxima, sirviendo de lazo de unión entre ambas un lomo que desde el cerro del Caballo corre al S. y al que podríamos llamar collado de Leerín, tomando este título del valle alpujarreño de igual nombre que se abre al E. del mismo collado. No tiene la sierra Almijara tanta altitud y aspereza como la Nevada; preséntase próxima á la costa y corre de E. á O. Cambia á poco de rumbo y nombre, corriendo al N. O. y llamándose sierra Tejada ó de Alhama; vuelve á cambiar tornando al O. con la denominación de sierra de Abdalajis, y por último tuerce al S. O., marchando en tal dirección con el nombre de sierra Prieta. Estas sierras, de Abdalajis y Prieta, figuran una curva, alrededor y cerca de Málaga, y constituyen, en unión con la de Alhama ó Tejada y la Almijara, el largo eslabón que une la Nevada á la serranía de Ronda. Son de bastante aspereza, y lo más notable de ellas es el Tajo de los Gaitanes, profunda cortadura abierta entre la de Abdalajis y la Prieta. Tras esta última y á su O. aparece la pequeña, alta y accidentada mesa de Ronda, y en ella la rica y populosa ciudad del mismo nombre.

Vertiente N.—Es extensa y de muy variadas formas. Hay en ella montañas, valles, terrenos ondulados y pequeños llanos; su terreno corresponde en parte á la banda N. de la terraza Granadina, y en parte al gran valle de Guadalquivir. Aparece dividida en dos comarcas, una entre la Penibética y una línea de montes paralela á ella, que llamaremos antecordillera, y la otra entre ésta y el río dicho.

La antecordillera arranca de la Ibérica en la sierra de Pozoalcón, donde principia también la de Cazorla, y por consiguiente junto al origen del Guadalquivir. Corre al S. O. por entre Jaén y

Granada con los nombres de sierra de Cabra del Santo Cristo, de Alta-Coloma, de Moclín, de Montefrío ó Parapanda y de Priego. Divídese esta última en varios ramalillos de los que el más meridional concluye sobre la orilla derecha de un trozo del Genil medio. Vuelve la misma antecordillera á levantarse en la margen izquierda de dicho río marchando al O. por las sierras de Archidona, Arcas, Camorras y Yeguas, hasta llegar á la cumbre llamada peñón de Algamitas, que se alza al N. de Ronda, no lejos, casi bajo el mismo meridiano que esta ciudad, y, aproximadamente, donde se tocan las provincias de Málaga, Sevilla y Cádiz. Tiene varias cortaduras para dar salida á los ríos, las principales son dos, una en la sierra de Cabra del Santo Cristo, por la que cruza de S. á N. el Guadiana menor, y otra la ya dicha entre las sierras de Priego y Archidona, por la que corre el Genil de E. á O. De las sierras que la constituyen las de Cabra del Santo Cristo, Alta-Coloma, Moclín, Montefrío y Priego, no son muy elevadas, pero sí gruesas y barrancosas; las de Archidona, Arcas, Camorras y Yeguas son pequeñas.

Resulta una línea larga, cuyo rumbo, visto muy en general, es de E. á O., y cuyo valor militar puede ser de importancia hasta la sierra de Priego y escaso en todo lo demás. El terreno entre la Penibética y su antecordillera está dividido en tres trozos por eslabones que parten de la primera y corren al N. á encontrar la segunda. Estos tres trozos son la hoya de Baza, la hoya ó vega de Granada y la hoya ó vega de Antequera. Los eslabones son: 1.º Uno que arranca del alto Mulhacen (sierra Nevada) se compone de sierras paralelas entre sí y á la misma Nevada, siendo las principales la de Huetor y la de Iznalloz ó Harana, y concluye llegando á la de Alta-Coloma. Separa la hoya de Baza de la de Granada. 2.º Otro que se desprende de sierra Tejeda, toma hacia el N., llámase sierra de Loja, llega al Genil medio por la orilla izquierda, córtala dicho río, álzase de nuevo en su orilla derecha, denominase aquí sierra de Algarinejo, y siguiendo el mismo rumbo que traía se une á la de Montefrío. Separa este eslabón la hoya ó vega de Granada de la de Antequera. 3.º Otro que parte de la mesa de Ronda, recto al N., le constituye una cinta de terreno elevado y no llano, se denomina mesa de Arriate, pudiera bien llamarse sierra y acaba en el peñón de Algamitas. Cierra por O. la vega de Antequera, y es límite por el mismo lado

de toda la comarca que describimos. Notemos que el Genil corta el segundo eslabón por entre las sierras de Loja y Algarinejo, y muy poco después la antecordillera entre el ramal más meridional de la de Priego y la de Archidona, resultando por esta proximidad que ambas cortaduras constituyen casi una sola y bastante larga.

La hoya de Baza es un extenso y alto valle ceñido: al N., por las sierras de Pozo-alcón, Cabra de Santo Cristo y parte de la de Alta-Coloma; al E. por las de María, Oria, Baza y collados que entre sí las unen; al S. por la mitad oriental de la Nevada; y al O. por las de Huetor é Iznalloz, ó sea el primer eslabón. Esta hoya se llama así muy propiamente, es una comarca no muy fértil, accidentada en la vecindad de las sierras que la ciñen y casi llana en su parte media. Sus principales púeblos son Baeza, Cullar de Baza y Guadix, de alguna consideración los primero y tercero, y sus ríos el Guadal ó Grande y el Guadix ó Fardes. Fórmase aquél con la reunión de muchos arroyos procedentes de las sierras de la cordillera Ibérica, y éste de otros originados en la Nevada, ambos son pequeños, pero se unen, y al hacerlo forman el Guadiana menor, que ya merece alguna consideración, y que corre al N. y sale de la hoya cortando la sierra de Cabra de Santo Cristo.

La vega de Granada es otro gran valle limitado al N. por parte de la sierra de Alta Coloma, y las de Monclín, Montefrío y Priego, al E. por las de Huetor é Iznalloz; al S. por la mitad occidental de la Nevada, con más las de Almjara y Tejeda y al O. por las de Loja y Algarinejo. Es la vega de que tratamos un país hermosísimo, fértil, ameno y pintoresco sobre toda ponderación; un vergel en el que la madre naturalaza ha prodigado sus dones más espléndidos. Le riegan abundantemente el Genil y muchos riachuelos afluentes suyos. Nace aquél en la laguna Largo, situada en la pendiente N. del Mulhacen, baja por espantosos barrancos, corre luego tranquilamente y de E. á O. por la vega, llega á Granada, sigue á Loja, sale de la vega cruzando como ya sabemos por entre las sierras de Loja y Algarinejo, toma al N. O., corta la antecordillera por entre las sierras de Priego y Archidona y sale de la comarca que describimos. Más tarde volveremos á encontrarle. En la vega hay muchos pueblos, entre ellos y como importante está Alhama en las caídas al N. de la sierra de su nombre ó Tejeda.

La hoya ó vega de Antequera es otro valle menor que los anteriores; largo de E. á O. y estrecho de N. á S. Ciérranle por N. las sierras de Archidona, Arcas, Camorras y Yeguas; por E. las de Algarinejo y Loja; por S. las de Abdalajis y Prieta; y por O. la mesa de Arriate. Es una vega parecida á la de Granada, pero de terreno más movido. Su río principal es el Guadalhorce, que no afluye al Guadalquivir como el Genil y Guadiana menor, sino que corta la Penibética y va al Mediterráneo. Nace en la sierra de Loja, corre al O., deja á la derecha á Archidona, á la izquierda á Antequera, de nuevo á la derecha á Bobadilla, tuerce al S. y con empuje grande acomete á la Penibética, cortándola en el hondísimo tajo de los Gaitanes, saliendo por la abertura á la vertiente S. Antequera es ciudad rica y centro de la comarca, hállase edificada al pie de la sierra de Abdalajis, cuyas cumbres la dominan, confluyen en ella muchos caminos, por los que se puede marchar á Córdoba, Granada, Málaga y Ronda, y tiene próximos varios pasos de la Penibética, que pueden desde ella utilizarse ó vigilarse. Archidona es la segunda población de la hoya, y Bobadilla, pueblo pequeño, pero de interés como nudo de vías férreas.

El país entre la antecordillera y el Guadalquivir es una extensa zona, accidentada á las inmediaciones de la primera, ondulada después y llana á sitios á la vecindad del segundo; en ella está la riquísima campiña de Córdoba. Estudiándole de E. á O., lo primero que en él encontramos es un terreno de valles y montañas en el que se hallan Cazorra, pequeña ciudad al pie de la sierra de su nombre; el bajo Guadiana menor, que tras el cruce de la sierra de Cabra del Santo Cristo sigue al N. á confluir con el Guadalquivir; y la sierra Mágina, próxima y paralela á la de Alta-Coloma, corta, elevada y ríscosa. De ella salen hacia el N. varios contrafuertes que acaban pronto, y entre los que se abren vallecitos regados por arroyos que luego van al mismo Guadalquivir. Más al O. hay una comarca montañosa. La constituyen ramificaciones de las sierras de Alta-Coloma, Moclín, Montefrío y Priego, próximas entre sí, que marchan en rumbos varios, se tocan, se separan, se combinan, destacan espolones y forman, en suma, un caprichoso é irregular conjunto. No son montañas altas, pero sí cortadas y barrancosas, resultando que sumadas con las que las dan origen, forman una zona accidentada entre la campiña de Córdoba y la vega de Granada. Las más de citar son las de Jaén

que desde la Alta-Coloma corren al N. terminando junto á la ciudad de su nombre, y la de Cabra, que á partir de la de Priego, marcha al N. O. no largo trecho. En este grupo montañoso nacen tres ríos, el Guadalbullón, el salado de Porcuna, y el Guadajoz. Dan origen al primero varios arroyos que brotan en la sierra de Alta-Coloma é inmediatas, bajan por largos barrancos, se unen y forman el río que corre al N. por cerca de Jaén, y con pocas aguas afluye al Guadalquivir junto á Mengíbar. Jaén es ciudad considerable, está edificada en sitio alto, domina sus cercanías, desde ella puede vigilarse ó acometerse el Guadalquivir, y es un puesto avanzado sobre Granada. El salado de Porcuna nace cerca de Martos, corre al N. O., y con pocas aguas se junta al Guadalquivir entre Marmolejo y Montoro. El Guadajoz se forma de arroyos procedentes de la sierra de Priego y sus inmediatas, corre al O. por cerca de Baena, sale á la campiña, recorre un país muy fértil, y con aguas algo considerables se une al Guadalquivir cerca y por bajo de Córdoba. Al O. del Guadajoz alto hallamos un terreno extenso, levemente accidentado, junto á las sierras de Arcas, Camorras y Yeguas, y llano después. Hay en él un trozo poco fértil, que algunos llaman estepa Bética. Cruza por él el bajo Genil, que sale ya algo crecido del barranco, entre las sierras de Priego y Archidona, corre al N. O., pasa por Benamejé y Puente-Genil, pueblos ricos, sigue por Écija, ciudad grande, rica también y cruzada por la carretera de Córdoba á Sevilla, y la vía férrea del mismo Córdoba á Marchena y Utrera, lo cual, y el ser ya el río un tanto caudaloso, puede en algún caso darla importancia. Desde aquí y por terreno escaso de pueblos sigue el Genil á Palma del río, donde se une al Guadalquivir con aguas considerables. Entre él y el Guadajoz está el país más productivo y los pueblos mayores, entre los que se pueden citar á Montilla, Aguilar, Lucena y Cabra.

Vertiente S.—Es más pequeña que la anterior, tiene muchas montañas y muchos valles, todos pequeños, menos el de la hoya de Málaga. Hallamos lo primero el río de Almería, que nace en el collado que une la sierra de Baza con la Nevada y cerca del pueblo de Fiñana, del que toma nombre el collado, corre al S. E. por entre dichas dos sierras, riega un buen vallecito, sigue por entre la punta occidental de la sierra Alhamilla y la oriental de la de Gador, y desemboca poco al E. de Almería en

el golfo del mismo nombre. Almería es grande y rica, tiene algunas fortificaciones antiguas y un puertecito. Sigue un país recorrido por una cadena de montes interpuesta entre sierra Nevada y la costa. Tomada de E. á O. lleva sucesivamente los nombres de sierra de Gador, sierra Contraviesa y sierra de Lújar. Tras esta última, y separada de ella por una brecha llamada tajo de los Vados, se alza la sierra Almijara, que, como sabemos, formá parte de la Penibética. Las tres sierras nombradas son corpulentas, altas y ásperas, aunque no tanto como la Nevada, y entre ellas y ésta queda una zona larga de E. á O., corta de N. á S., asperísima, recorrida en todos sentidos por contrafuertes de los montes que la ciñen, subdividida en vallecitos, y llena de crespas rocas, hondos precipicios y agudos picos. Llámase las Alpujarras. Al S. de las sierras del Gador, Contraviesa y Lújar no hay más que una estrecha banda de tierra á sitios accidentada y á sitios llana. La recorren dos ríos, el Grande ó de Adra y el Guadalfeo. El de Adra se forma de arroyos originados en sierra Nevada, riegan vallecitos alpujarreños, se unen, forman el río, corre éste al S., cruza por entre las sierras de Gador y Contraviesa, y desemboca por Adra, pueblo rico con un puertecito. El Guadalfeo también se forma de arroyos que tras de nacer en sierra Nevada, recorren vallecitos de la Alpujarra, siendo el más occidental de ellos el de Lecrín, corre al S., cruza por el tajo de los Vados, estrecha garganta entre las sierras de Lújar y Almijara, y concluye en el Mediterráneo junto á Motril, población mayor y más rica que Adra. Tierra adelante se nos presentan espolones de las sierras Almijara y Tejeda con vallecitos y riachuelos entre ellos. El último de estos es el llamado de Vélez, que pasa por junto á Vélez Málaga, hermosa villa situada en una amenísima Vega. Ciñe por O. el valle recorrido por el río de Vélez un contrafuerte de la sierra de Abdalajis, que corre al S., y al llegar cerca de la costa forma una masa corpulenta coronada por una mesa que se llama montes de Colmenar. Este contrafuerte es el lindero oriental de la hoya de Málaga, el septentrional lo son las sierras de Abdalajis y Prieta, y el occidental las Parda y de Mijas. Son éstas un contrafuerte que arranca de sierra Prieta, corre al S. E. hasta cerca de la costa, tuerce al E. continúa paralelo é inmediato á la misma costa y termina cerca de los montes de Colmenar. La hoya malagueña es el conjunto de una porción de vallecitos que

acaban en uno principal recorrido por el bajo Guadalhorce. Entre valle y valle hay sus montecillos, y el todo es un país pintoresco, fértil y muy poblado. El Guadalhorce tras de cruzar la Penibética por el Tajo de los Gaitanes, sigue tortuosamente por entre campos y colinas, terminando en el Mediterráneo con aguas considerables poco al O. de Málaga. Esta grande y populosa ciudad está situada al pie de los montes de Colmenar, es riquísima por sus florecientes agricultura, industria y comercio, posee un puerto regular y concurrido, pero no le defiende más que el insignificante castillejo de Gibralfaro. Pasadas Málaga y su hoya sólo nos queda una estrecha zona de terreno entre las sierras Parda y de Mijas, y un contrafuerte de la Prieta, que por su dirección, parece continuarla, y tiene sucesivamente los nombres de sierra de Tolox ó de las Nieves, sierra Bermeja y sierra Crestellina ó de Estepona. La primera es alta, corpulenta y áspera, constituyendo el centro de uno de los nudos montañosos de la serranía de Ronda, las Bermeja y Castellina van perdiendo elevación y fragosidad, acabando la última, ya muy deprimida, en el cabo Sardina. La zona entre estas sierras y las Parda y de Mijas es de montañas y vallecitos, en ella y sobre la costa se encuentran Marbella y Estepona.

Costa.—Desde el cabo de Gata corre al O. Aparece lo primero el golfo de Almería, es pequeño y sus playas bajas á sitios y en otros montuosas. Le termina la punta de las Sentinas. Más adelante, hasta Málaga, es también alternativamente alta y baja, y no tiene más que puertecitos de escaso valer, siendo los principales Adra y Motril. Desde Málaga tuerce al S. O., forman salientes ásperos las puntas de varios espolones de la sierra de Mijas, tras de lo que es baja y arenosa hasta el cabo de Sardina. No hay en ella ninguna fortaleza de nota, pero Almería y Málaga tienen dos buenas posiciones que convenientemente preparadas las guardarían y defenderían; Almería el cerro de la Alcazaba, y Málaga el de Gibralfaro. Enfrente de Adra y como á mitad de distancia entre este pueblo y la costa africana aparece la isla Alboran, sin puerto ni pueblo, pero en la que tiene estación el cable telegráfico submarino de Almería á Melilla.

Caminos.—Vista en general, no aparece escasa de ellos la comarca descrita, por más que haya sitios, como es sierra Nevada, donde existen muy pocos y esos muy malos. Donde más se

encuentran siendo, además de las carreteras, utilizables los caminos de carros por lo accesible del terreno, es en la campiña y zonas inmediatas. Dividiremos los principales en dos secciones: 1.^a los que cruzan la antecordillera, dirigiéndose desde el Guadalquivir á Guadix, Granada ó Antequera. 2.^a Los que cruzan la cordillera yendo desde dichas tres ciudades á las de la costa.

Caminos de la primera sección.—1.^o Un trozo de la carretera de la Carolina á Almería. Tras el paso del Guadalquivir por el puente de Úbeda, sigue al S. por el puerto de Huelma (antecordillera, sierra de Cabra del Santo Cristo) entra en la hoya de Baza y llega á Guadix.

2.^o Un trozo de ferrocarril desde la estación de Baeza á Almería. Tras el paso del Guadalquivir por el puente de Baeza, sigue al S., cruza la sierra de Cabra del Santo Cristo por una depresión entra en la hoya de Baza y llega á Guadix.

3.^o Un trozo de la carretera general de Andalucía en su ramal de Bailén á Granada y Málaga. Tras el puente de Mengíbar (Guadalquivir), continúa por Jaén, el estrecho de la Cerradura, que es un estrechísimo barranco en las sierras de Jaén, y el puerto Carretero (sierra de Alta-Coloma) á Granada.

4.^o Carretera sin concluir desde Córdoba por Baena, y Puerto-Lope (sierra de Monclín) á Granada.

5.^o Un gran trozo de carretera de Córdoba á Málaga. Marcha por Montilla, Aguilar, Lucena, Benamejé (Genil) y el puerto del Rey (sierra de Arcas) á Antequera.

6.^o Un trozo del ferrocarril de Córdoba á Granada y Málaga. Se dirige por Montilla, Aguilar; Puente-Genil y la Roda á Bobadilla (hoya de Antequera). El paso de la antecordillera se verifica cerca de la Roda y apenas se nota.

Las vías relacionadas se comunican entre sí por medio de otras muchas en la zona existente entre el Guadalquivir y la antecordillera, pero en la que hay entre ésta y la cordillera los caminos son más escasos. De ellos, dos son los principales. Uno el ferrocarril que, procedente de Murcia, entró en la hoya de Baza por el puerto de la Calaveruela en la sierra de Lúcar (cordillera Ibérica, cuarta parte) llegando á Baza. Desde aquí está en construcción á Granada, y desde esta ciudad, y ya concluido, sigue por las orillas del Genil, Loja, Archidona y Antequera á Bobadilla. Crúzase aquí con el del número 6, y sigue á Ronda.

Otro; una carretera que prolonga las que vinieron de Murcia por las cumbres de Topares, el collado de las Vertientes y el puerto de la Calaveruela á Guadix. Desde esta ciudad sigue por el puerto de los Dientes de la Vieja (paso entre las sierras de Hueter y Harana), Granada, Loja, Archidona, Antequera y Bobadilla. Se prolonga también á Ronda. Como se ve estas dos vías corren próximas entre sí y tras de la antecordillera, lo cual las da valor para acudir á los pasos de esta.

Caminos de la segunda sección.—1.º La continuación de la carretera de la Carolina á Almería. Desde Guadix, donde le dejamos, sigue por el paso de Fiñana (collado del mismo nombre) con poca indicación de puerto, y orillas del río Almería, á Almería. Este trozo de carretera, y el antes mencionado de Guadix por los Dientes de la Vieja á Granada, constituyen la de Granada á Almería.

2.º La continuación del ferrocarril de la estación de Baeza á Almería. Desde Guadix sigue como la carretera anterior por Fiñana y las orillas del río Almería.

3.º Carretera desde Granada por el puerto del Suspiro del Moro (paso fácil en la terminación O. de sierra Nevada), collado y valle de Lecrín (Alpujarras), tajo de los Vados (paso entre las sierras de Lújar y Almirajara) y Motril á la costa.

4.º Carretera desde Granada por Alhama, puerto de las ventas de Zafarraya (Penibética, sierra Tejeda) á Vélez-Málaga y la costa.

5.º Carretera desde Granada por Loja, puerto de los Alazores ó de Alfarnate (Penibética, sierra de Tejeda) montes de Colmenar y cuesta de la Reina (largo descenso de dichos montes) á Málaga.

6.º Un trozo de la carretera de Córdoba á Málaga. Desde Antequera, donde la dejamos en la sección anterior, sigue por el puerto de Boca del Asno (Penibética, sierra de Ábdalajis) á su terminación. Entre el puerto y Málaga no hay pueblos, por lo que suele seguirse un camino lateral de carros no malo.

7.º Otro trozo del ferrocarril de Córdoba á Málaga. Desde Bobadilla, donde le dejamos, sigue á su fin por el tajo de los Gaitanes (Penibética) y la hoya de Málaga.

Los puertos de los Alazores y de la Boca del Asno están

próximos entre sí, y tienen cerca otros pasos de la cordillera medianamente difíciles.

Transversales á los caminos relacionados hay bastantes, el principal es una carretera, en parte terminada y en parte no, que desde Almería marcha por Adra, Motril, Almuñécar, Vélez-Málaga, Málaga, Marbella y Estepona á San Roque y Algeciras.

De dos modos podemos considerar la comarca reseñada, ó con relación al Guadalquivir y terrenos á su N., ó con referencia á las costas africanas vecinas á las nuestras de Almería y Málaga. En el primer concepto hallamos una pronta conclusión. Siendo el país una pequeña porción de la península, no puede defenderse del ataque de todo lo demás, porque sea la que quiera la fortaleza de los lugares, la desigualdad de fuerzas sería tan grande, que anularía la mejor combinada resistencia. Es el caso de la destrucción del reino moro de Granada. Ahora bien, un auxilio extranjero, un apoyo fuerte ó una debilidad del agresor ocasionada por divisiones intestinas ú otras causas, variando los términos del problema, podrían también variar la solución. También sería caso distinto el de una guerra de independencia en que el país entero guerrease, siendo soldados todos los hombres y teatro de operaciones todo el terreno. En cualquiera caso la antecordillera es el escudo de Granada, Antequera y Guadix, ó la línea de partida contra los pueblos de la campiña y los de las márgenes del Guadalquivir. Como línea defensiva no es de gran fuerza, porque no se compone más que de montañas secundarias, especialmente hacia Antequera, que no tiene por delante más que las insignificantes sierrecillas de Arcas y Camorras. Algo más fuerte es hacia Granada, porque mayores son la de Alta-Coloma, Moclín y Montefrío, y porque pueden utilizarse con ellas sus vecinas de ambas vertientes. Pero todo esto es poco. Y á propósito de Granada, que merece especial atención puesto que es lo principal que por aquí hay, debemos notar que, en unión de su vega, está rodeada de montañas, pareciendo á modo de un gran campo natural atrincherado. Pero estas trincheras tienen muchos portillos, ya conocemos los principales, que son los puertos de los Dientes de la Vieja, Carretero, Lope, Suspiro del Moro, Zafarraya de los Alazores y camino de Antequera á Loja, y preciso es convenir en que hay que contar poco con un muro que tantas brechas tiene.

Consideremos ahora la misma antecordillera como línea

defensiva de Jaén, la campiña y el valle del Guadalquivir. También es débil; no sólo por las mismas razones expuestas, sino porque á la vez carece de las montañas transversales ó eslabones que conocemos en la región opuesta, por lo que los ofensores, una vez vencidas las cumbres divisorias, tienen ante sí una anchísima comarca por la que pueden extenderse sin que se lo estorbe ningún accidente de consideración.

Pasando á la Penibética encontramos que es una línea de montañas crecidas y por lo tanto de mejores condiciones defensivas que su antecordillera. Pero lo que aquí principalmente aparece es el peligro que tal vez correrán algún día Málaga, Almería y demás pueblos costaneros por su proximidad á la costa africana. No son de temer los marroquíes, mas sí los franceses. Si hay guerra con ellos, es muy probable que operen con sus barcos, á partir de la Argelia, sobre nuestras costas, al par que lo hagan con sus ejércitos por los Pirineos. Triste es decirlo, pero es ciertísimo que ni Almería ni Málaga tienen medios de resistencia, por lo que es casi seguro que sufrirían, cuando menos, la vejatoria visita del enemigo. Al llegar á este punto empieza á resaltar la importancia de la Penibética. Es un gran obstáculo que impide avanzar al interior de España al agresor que se apodere de dichas dos ciudades. Desde Granada y Antequera se puede acudir á todos los sitios amenazados, y la gran masa compuesta de sierra Nevada, las Alpujarras y las sierras de Gador, Contraviesa y Lújar, casi intransitable por falta de caminos, queda interpuesta entre los que, á partir de Almería por un lado, y de Motril y Málaga por otro, puede seguir el enemigo. Además, las asperísimas Alpujarras tienen dos salidas naturales, una al E., lateral á la carretera de Almería, y otra al O. lateral también á la de Motril, se puede por consiguiente sacar partido de ellas para incomodar los flancos del ofensor que avance. Ciertamente que el paso de Fiñana (Almería á Granada) no ofrece dificultad, pero sí la hay en los Dientes de la Vieja, que aparecen más tarde, con más que si admitimos la llegada á Guadix y la amenaza á Granada, aparecen á favor de la defensa otros accidentes geográficos de gran valía. Son estos las vías de Murcia á la hoya de Baza, una por las cumbres de Topares, otra por el collado de Vertientes y dos por el valle del Almanzora, Purchena y el puerto de la Calaveruela, por los cuales se puede caer sobre Guadix, amagando la retaguardia

del enemigo y cortándole de Almería, su base de operaciones. En la vía de Granada á Málaga, Loja es un punto interesantísimo, está muy cerca del paso de la cordillera por el puerto de los Alazores y de otros secundarios que hay próximos, desde ella se vigilan todos, y ocupa el fondo de un desfiladero que es preciso cruzar para entrar en la vega.

CAPÍTULO XXXI

Cordillera Penibética, segunda parte.—Marcha de la cordillera.—Ronda.—Tarifa.—Vertiente O.—Antecordillera.—Serranía de Ronda.—Mesas de Arcos, de Medina y de la Meca.—Cabo de Trafalgar.—Sierra de Cabras.—Alto Guadalete.—Barbate.—Laguna de la Janda.—Guadalete bajo.—Jerez de la Frontera.—Isla de León.—Bahía de Cádiz.—San Fernando.—Ríos Corcyones y Guadaira.—Vertiente E.—Río Guadiaro.—Bahía de Algeciras.—Algeciras.—Gibraltar.—Caminos.—Consideraciones

En la pequeña y accidentada mesa de Ronda se halla la rica y populosa ciudad del mismo nombre, importante, ya como cabeza de la serranía, ya porque desde ella se puede bajar á los valles del Guadalquivir y el Guadalete, y al campo de Gibraltar. Desde dicha mesa la Penibética corre al S. tortuosamente. Fórmala, como primera montaña de esta segunda parte, la alta, áspera y breñosa sierra de Grazalema, que se muestra muy poco al O. de la misma Ronda. Su extremo N. se prolonga como en dirección al peñón de Algamitas, en ella está la villa llamada también Grazalema, y por la punta S. la prolonga la sierra de Ubrique también fragosa y áspera. Esta sierra de Ubrique termina en un notable pico llamado del Algibe, que se halla aproximadamente bajo el paralelo de Cádiz. Tras él continúan las montañas, ya más pequeñas, pero siempre crespas y rudas, con los nombres de sierra de la Gitana, de Ogen y otros, hasta concluir en la del Cabrito. En la punta de esta última y sobre la costa se halla la ciudad y plaza de Tarifa, con bastante vecindario y

recursos, y fortificaciones parte antiguas y parte nuevas. De la ciudad parte un istmo artificial constituido por una carretera que marcha á una que antes era isla y hoy resulta península, cuyo extremo S. es la punta Marroquí ó cabo de Tarifa. Esta ciudad tiene mucha importancia en dos conceptos: 1.º porque está próxima á Gibraltar, y puede ser uno de los puntos de la base de operaciones contra dicha plaza, si el ejército español las hace, ó uno de los centros de resistencia si las tropas inglesas quieren penetrar en España. 2.º Porque es la punta más avanzada de la península en el estrecho, y por tanto un buen sitio para dominarle. Marchando el trozo de Penibética descrito de N. á S., sus vertientes son naturalmente una al O. y otra al E.

Vertiente O.—Es una comarca extensa, en la que lo primero que debemos reseñar es la continuación de la antecordillera. El último punto de ella que conocemos es el peñón de Algamitas, desde el cual corre á la mesa de Ronda el eslabón largo y estrecho de la mesa de Arriate. Á partir de dicho peñón la antecordillera sigue al O., llamándose sierra de Algodonales, no es grande ni alta, acércase al Guadalquivir bajo, tuerce al S. O., cambia de nombre tomando el de sierra de Gibalbín, se deprime convirtiéndose en un lomo, y acaba sobre la costa constituyendo un terreno algo levantado entre la desembocadura del Guadalquivir y la bahía de Cádiz.

Siguiendo el método del capítulo anterior, el terreno que primero nos toca describir es el comprendido entre la Penibética y dichas sierras de Algodonales y Gibalbín. Afecta en algo la forma de un triángulo, cuyos lados son: uno desde el peñón de Algamitas hasta Tarifa; otro desde el mismo peñón al saliente costanero entre Cádiz y San Lúcar de Barrameda, y el tercero la costa entre dicho saliente y la misma Tarifa. El interior de este triángulo se divide en dos comarcas; una al E. extensa y montañosa, y otra al O., algo más pequeña, accidentada al principio, ondulada más tarde, llana después y hasta pantanosa en algunos sitios. En la montañosa hallamos un gran trozo de la renombrada serranía de Ronda.

Una violentísima conmoción debió, en los tiempos prehistóricos, levantar por estos sitios la superficie terrestre rompiéndola y destrozándola por fuerza irresistible. La sacudida produjo un desquiciamiento total, una ruina completa, así es que

no busquemos nada regular y ordenado. Hallamos erguidos peñones, retorcidas sierras, hondos abismos, salientes cantiles, cortantes aristas, angostas brechas, profundos barrancos, tajos espantosos é impetuosos torrentes, todò roto, hecho pedazos y formando en conjunto una comarca tan áspera como la que más de España. La divisoria entre el país muy quebrado y el que no lo es tanto la forma una línea que á partir de la unión de las sierras de Algodonales y Gíbalbín, corre al S. por una serie de mesetas llamadas de Arcos, de Medina y de la Meca. Esta última llega á la costa y avanza en el mar varias puntas, una de las cuales es el famoso cabo de Trafalgar. La parte de serranía que aquí tenemos se puede dividir en dos zonas; una al N., que abraza el alto Guadalete, y otra al S., comprensiva del Barbate y otros riachuelos. Separa una de otra la sierra de Cabras, que desde el pico de Algibe corre al O. hasta llegar á la mesa de Medina. La zona N. es más áspera que la S., se encuentran en ella las sierras mayores y las más hondas y tortuosas grietas, barrancos, tajos y peñascales. El Guadalete se compone de dos brazos principales, el Guadalete propiamente dicho y el Majaceite. Nacen casi juntos, el primero en la falda E. y el segundo en la S. de un gran monte vecino á Grazalema, corren, en revuelto giro por vallecitos y gargantas, pasa el Guadalete por Villamartín, Bornos y Arcos de la Frontera, recibe por la izquierda el Majaceite y sale de la serranía. La zona S. de ésta se halla ceñida al N. por la sierra de Cabras, al E. por el trozo de la Penibética desde el pico del Algibe hasta la conclusión, al O. por mesas de Medina y la Meca, y al S. por una línea de montes que forma la costa desde Tarifa hasta el cabo de Trafalgar. El interior está accidentado por contrafuertes de los montes de cintura, menos un sitio hondo en el que hay una laguna llamada de la Janda. El Barbate nace en el pico del Algibe, corre al S., pasa por Alcalá de los Gazules, entra en la antedicha laguna, sale de ella, pasa por Veger de la Frontera, corta la cordillera de la costa y termina en el Atlántico. El país ondulado y llano ó sea el que hay al O. de las mesas de Arcos, Medina y la Meca, está surcado por el bajo Guadalete y varios arroyos. Aquel, al salir de entre los montes, corre al S. O., deja próxima á la derecha á la grande y riquísima Jerez de la Frontera, sigue al puerto de Santa María, ciudad también crecida y rica, y acaba en la bahía de Cádiz. Tiene ciento treinta y ocho

kilómetros de curso, es navegable en su última parte, está obstruida su boca por una barra peligrosa, y á su final aparecen junto á las orillas algunas marismas. Hallamos además en este país otros pueblos grandes, como son: Medina-Sidonia, al pie de la mesa de su nombre; Puerto-Real, sobre la bahía de Cádiz; y Chiclana, próxima á ella. La bahía de Cádiz es un entrante de mar ceñido del lado de tierra por una costa baja, y del opuesto por la célebre isla de León. Tiéndese ésta de N. O. á S. E., dejando en cada uno de estos rumbos una comunicación entre el Atlántico y la bahía. La entrada á ésta es por la del N. O., que, aunque ancha, es difícil por estar erizada de escollos; la del S. E. es un canalizo largo, estrecho, tortuoso y de poco fondo, que se llama río ó canal de Sancti-Petri; sobre el que hay puentes para pasar á la isla. El puerto es capaz y seguro y está dividido en dos senos por un saliente de la costa. Esta es en muchos sitios pantanosa, las aguas la penetran formando una complicada red de canalizos, que en el país llaman caños, de lo que resultan esteros é islotes. En uno de estos últimos, tocando con el río de Sancti-Petri, está el arsenal de la Carraca para construcción de buques de guerra. La isla de León, estrecha en su parte media y más ancha en sus puntas, parece á modo de dos penínsulas unidas por un istmo. El extremo N. O. que es el menor, está ocupado casi todo por la ciudad de Cádiz. Rica, populosa, comercial, ceñida por las aguas que no la permiten extenderse y rodeada de muros y castillos antiguos, es Cádiz de reconocida importancia por lo que en sí vale, por su gran puerto, porque guarda el arsenal de la Carraca; por su vecindad á Gibraltar y á la costa Africana, y por su buena situación como punto de partida y regreso para los buques que vayan ó vuelvan de las Canarias ó América. Sus principales fortalezas son los castillos de San Sebastián y Santa Catalina, en unos peñascos que aparecen al O. de la ciudad; el de San Lorenzo ó de Puntales, sobre la angostura de la bahía que marca los dos senos en que ésta se divide; y la cortadura de San Fernando, en el sitio más estrecho del todo de la isla. A pesar de sus muros y fortalezas, Cádiz es ciudad muy expuesta en caso de un cañoneo desde el mar, por lo cual se trabaja para dotarla de mejores defensas, cosa difícil por falta de terreno. En el extremo S. E. de la isla está San Fernando, ciudad también importante, y sin otra guarda que el canal de Sancti-Petri y el fuertecillo de igual

nombre, que se halla á la salida del Océano del mismo canal.

El país entre la antecordillera y el Guadalquivir es algo accidentado junto á la sierra de Algodonales, y casi llano en todo lo demás. Le surcan los ríos siguientes: El Corbones, que nace en el peñón de Algamitas, corre al N. O., deja á la derecha á Osuna, á la izquierda á Marchena y Carmona, ciudades ricas, y con pocas aguas afluye al Guadalquivir entra Lora del Río y Tocina. Carmona está edificada en unas lomas y puede tener algún valor para defender á Sevilla, que cae muy cerca, de un ataque procedente de Córdoba. El Guadaira, que baja de la sierra de Algodonales, corre al N. O. por Morón y Alcalá de Guadaira, pueblos también grandes, y se junta al Guadalquivir por bajo de Sevilla. Siguen el Salado de Morón y otros riachuelos, el país es llano y hasta pantanoso por las marismas del Guadalquivir, los pueblos escasean, pero hay tres buenos, Utrera, Cabezas de San Juan y Lebrija.

Vertiente E.—La constituye una pequeña parte de la serranía; es por lo tanto limitada, áspera y forma á modo de una banda que corre de N. á S. desde la mesa de Ronda hasta la costa. La ciñen por E. las sierras de Tolox, Bermeja y Crestellina, y por O. la de Grazalema, Ubrique y demás de la Penibética hasta Tarifa. De la de Tolox, que es la más encumbrada de la serranía, y de la mesa de Ronda, que está á su O. y tocando con ella, se desprenden líneas de montes que corren al S., ocupan casi todo el terreno, no dejan entre sí más que hondos barrancos y acaban cerca de la costa. Los pueblos están en mesetillas y en las pendientes de las montañas. El río principal es el Guadiaro, que nace en la sierra de Tolox, corre al O. por la mesa y ciudad de Ronda, en la que se despeña por el hondísimo tajo del mismo nombre, tuerce al S., sigue por un barranco, al salir de él cruza un estrecho trozo de terreno llano y desemboca en el Mediterráneo con aguas de alguna consideración, cerca y al N. E. de Gibraltar. Recibe por la derecha el Hoz-garganta y por la izquierda el Genal, que son dos torrentes semejante á él.

En el extremo S. de la vertiente hace el mar una gran entrada, que se llama la bahía de Algeciras, rodeada de una pequeña zona de terreno poco accidentado, en la que se encuentran Algeciras, ciudad pequeña con mediano puerto y medianamente defendida por antiguas é incompletas fortificaciones, y San Roque, un poco

tierra adentro y en terreno ondulado. La costa de esta bahía es baja en la parte interior y montañosa en las puntas que forman la entrada, la occidental llamada punta Carnero es una cumbre áspera y corpulenta, la oriental es el famoso peñón de Gibraltar. Detengámonos un poco á estudiarle. El ramal montañoso que ciñe por O. el Hoz-Garganta, después de deprimirse vuelve á alzarse en una cumbre larga de N. á S. como unos cuatro kilómetros y estrecha de E. á O. como medio kilómetro en la parte que más. Esta elevación es la tan nombrada sierra Carbonera que se muestra poco al O. de San Roque. Su altitud alcanza unos cuatrocientos metros. Su acceso por el N. es fácil, por E. y O. difícil, y por el S. extremadamente penoso y casi imposible si se defiende con vigor. Su cumbre se llama llano de Cañete y es efectivamente poco movida, pero en su extremo meridional está hendida de N. á S. por un enorme tajo llamado de la Cruz que la divide en dos puntas estrechas á modo de dos espolones incommunicados uno con otro por la hondura del tajo. La estrechez de estas puntas hace que haya sitio escaso para emplazamiento de artillería apuntada sobre Gibraltar, pero en los llanos de Cañete puede situarse bastante con fuegos sobre San Roque, Algeciras y todo el campo por un lado y sobre el bajo Guadiaro por otro. Resulta ser la sierra Carbonera un macizo montañoso y casi aislado que se alza sobre terreno ondulado. Se la ha comparado á un pez con la cabeza hacia el N. y la cola partida en dos, por los tajos de la Cruz, hacia el S. Como posición es muy dominante sobre lo que la rodea, excepto sobre el peñón de Gibraltar, que es algo más alto. Al S. de las dos puntas y del tajo de la Cruz aparece un terreno poco levantado que se llama la Pedrera y marchando por él como unos cinco kilómetros se llega al famoso peñón. Es esta una península que avanza en el mar entre las aguas del Mediterráneo y las de la bahía de Algeciras. Marchando hacia él por la Pedrera se aperciben las primeras al O. y las segundas al E. Parece que van á juntarse porque el terreno va bajando y de unas á otras no hay más que un escaso kilómetro. Pero de pronto se alza entre ellas el colosal peñón, tajado en su falda N., que es á la que se llega, prolongándose al S. y marcando dos vertientes una al O. y otra al E. Aquella, que resulta al Mediterráneo, es escarpadísima y está inhabitada, y ésta que da á la bahía, igualmente escarpada en lo alto, no lo es en lo bajo,

quedando en tal sitio un terreno estrecho en el que asienta la ciudad. El que llega á ella por tierra se encuentra á la izquierda con el monte inaccesible, y por la derecha con una línea de sólidos muros que va del peñón á la bahía cortando el terreno estrecho que hay entre aquél y ésta. En estos muros está la única entrada que la plaza tiene por tierra. Penetrando por ella se llega á la ciudad, que está á la izquierda; apareciendo al otro lado el puerto con sus muelles, las aguas de la bahía y las robustas murallas bien conservadas, bien entendidas y bien artilladas. Siguiendo adelante se sale de la ciudad, aparecen algunas quintas y jardines y el último pico del peñón. Tras esto el terreno se estrecha, y el monte acaba en pendientes fuertes, llegándose pronto á punta de Europa, conclusión poco áspera de peñón y península. De cuatro á cinco kilómetros es el largo total de uno y otra. La cumbre del peñón no es llana, se muestran en ella cuatro picos, el primero ó septentrional de 413 metros de altura, el segundo de algo menos, el tercero de 425 y el cuarto de 415. La fortaleza de Gibraltar consiste en sus muros armados con fuertes baterías en todos los sitios accesibles, inclusa punta de Europa, en casamatas abiertas en el macizo del monte y en el artillado de la cumbre, obra reciente y de la que se sabe muy poco porque no la han visto más que los que han trabajado en ella. Se juzga que estará en las cumbres primera y tercera para dominar lo que pueda hacerse en sierra Carbonera. Añadiremos que ésta y el peñón están bajo el mismo meridiano y que muy cerca de la puerta de tierra de la ciudad hay un pueblo español que se llama Línea de la Concepción, ó más abreviadamente la Línea. Es de vecindario numeroso, pero pobre, y tan cerca está que casi se puede decir, por anómalo que parezca, que es un arrabal español de una ciudad inglesa. Con las condiciones relatadas y dueña Inglaterra por su dominio en los mares de reforzar ó renovar la guarnición cuando quiera, compréndese que Gibraltar haya pasado por inespugnable.

Costa.—A partir del cabo Sardina sigue arenosa y baja hasta el peñón de Gibraltar, aquí se hace áspera mientras le contornea, vuelve á ser baja en el fondo de la bahía de Algeciras, torna á alzarse en punta Carnero, sigue montañosa hasta el cabo de Trafalgar y desde aquí se va progresivamente suavizando hasta la bahía de Cádiz, donde nuevamente se presenta baja y aun

pantanosas á sitios. En el trozo restante hasta la boca del Guadalquivir es también baja, pero firme. Los puertos mejores son Cádiz y el fondeadero de Puente-Mayorga en la bahía de Algeciras. De fortalezas hay la de Gibraltar, alguna descuidada y antigua en la isla Verde, que es pequeña y aparece en la bahía y cerca de Algeciras y la moderna pero incompleta de Tarifa.

Caminos.—Malos y pocos en la serranía, bastantes y de buen tránsito en todo lo demás. Antes de enumerar los principales, hemos de fijarnos en dos consideraciones. Visto el terreno que describimos, resalta que el interés militar que puede ofrecer, no es el de cruzar el trozo Penibético de Ronda á Tarifa, sino otros dos que son: 1.º El de ayudar á Cádiz cuando lo necesite. 2.º El de considerar la serranía entera como elemento defensivo contra un avance de los ingleses á partir de Gibraltar, en cuyo caso Ronda es centro y eje de la defensa; ó bien imaginar un ataque á dicha plaza, siendo entonces la misma Ronda un punto capital para la reunión de tropas y medios, ó lo que es lo mismo, una base de operaciones. A partir de aquí hallamos conveniente variar el método hasta ahora seguido en el estudio de las vías de comunicación, poniéndole en consonancia con las ideas expuestas, y dividiendo las que reseñemos en tres grupos, uno referente á Cádiz, otro á Ronda y otro á Gibraltar.

CAMINOS DEL PRIMER GRUPO:

1.º Carretera desde Sevilla por Alcalá de Guadaíra (Guadaíra), Utrera, el monte Gil (antecordillera, extremo de la sierra de Gibalbín), Jeréz de la Frontera, Puerto de Santa María (Guadalete), Puerto Real, puente-Suázo (río de Sancti-Petri) y San Fernando á Cádiz. Síguese poco en las marchas en el trozo de Utrera á Jeréz por carecer de pueblos, en su lugar se usa un camino carretero que pasa por cabezas de San Juan y Lebrija.

2.º Ferrocarril de Sevilla á Cádiz, próximo á la carretera anterior casi en todas partes.

3.º Carretera desde Ronda por el puerto de Mures (sierra de Grazalema), Grazalema, Villamartín (Guadalete), Bornos y Arcos de la Frontera á Jeréz, donde empalma con la núm. 1. En algunos trozos no está acabada.

4.º Carretera que arranca de la anterior en Arcos, siguiendo por Medina-Sidonia á Chiclana.

5.º Carretera desde San Roque por Algeciras, Tarifa (Penibética), puerto de Facinas (cordillera de la costa), orilla meridional de la laguna de la Janda, Veger de la Frontera (Barbate) y Chiclana (empalme con la anterior) á Puente Suazo, donde se junta con el núm. 1.º

CAMINOS DEL SEGUNDO GRUPO:

1.º El núm. 3 del grupo primero, tomado en sentido inverso ó sea como vía de Jerez por Arcos de la Frontera, Bornos, Villamartín (Guadalete), Grazalema y puerto de Mures (sierra de Grazalema) á Ronda.

2.º Carretera desde Cabezas de San Juan por el paso de los cortijos de Alocaz (antecordillera, sierra de Gibalbín) á Villamartín, donde se une con la anterior y sigue á Ronda.

3.º Carretera construida de Écija á Osuna, y en construcción, por la mesa de Arriate, de Osuna á Ronda.

4.º Ferrocarril desde Bobadilla (en el de Córdoba á Málaga) á Ronda. Prolonga el de Granada á Bobadilla.

5.º Carretera desde la estación de Gobantes (en el mismo ferrocarril de Córdoba á Málaga) á Ronda. Resulta continuación de la de Granada á Bobadilla, porque Gobantes está al S. y muy cerca del mismo Bobadilla.

CAMINOS DEL TERCER GRUPO:

1.º Ferrocarril de Ronda por toda la serranía á San Roque y Algeciras. Prolonga el de Bobadilla á Ronda (segundo grupo, número 4).

2.º Carretera en construcción de Ronda por la serranía Gancia, San Roque y Algeciras á Tarifa. Otros varios caminos de carros y herradura, muy medianos los más, llegan también á San Roque y Algeciras procedentes de pueblos de la serranía.

3.º El quinto del grupo primero tomado inversamente, ó sea Cádiz, San Fernando, puente Suazo (canal de Sancti-Petri), Chiclana, Veger de la Frontera (Barbate), puerto de Facinas (cordillera de la costa), Tarifa (Penibética), Algeciras y San Roque.

4.º Prolongación del anterior. Carretera desde San Roque por Estepona y Marbella á Málaga.

Á más de estas vías es aquí de citar la férrea, compuesta de trozos de varias, que podemos llamar de circunvalación porque con efecto circunvala la serranía. Tomándola desde Cádiz hallamos que marcha por Jeréz, Utrera, Marchena, la Roda y Bobadilla

á Málaga. La longitud de esta vía circunvalante disminuirá si se construye el ferrocarril proyectado de Jerez á Ronda, en cuyo caso será Cádiz, Jerez, Ronda, Bobadilla y Málaga. Hay también ferrocarriles en proyecto de Jerez por Medina-Sidonia á Algeciras, y de Cádiz por la costa al mismo Algeciras con prolongación por San Roque, Estepona y Marbella á Málaga.

La comarca reseñada desempeñará importante papel si tenemos guerra con Inglaterra. Mientras esta nación siga siendo la dominadora de los mares, es difícil que tengan éxito los sitios de Gibraltar, más que por la fortaleza de la plaza, por la facilidad con que sus poseedores pueden reforzarla y proveerla. Pero pudiera disminuir el poder inglés ó surgir una situación no prevista por la razón humana, y llegar el caso de atacar la plaza. Los medios geográficos para el ataque considerado aisladamente no son muchos, pero sí los hay para impedir que los barcos lleguen á ella y la aprovisionen y refuercen. Son las costas de la bahía, que artilladas, la baten toda, pudiendo creerse que ningún armamento naval podrá llegar á la plaza si tiene que sufrir el fuego de un número considerable de gruesos cañones emplazados en la costa desde punta Carnero á Algeciras, teniendo en cuenta el gran alcance de la moderna artillería, que basta para esto. Si se pudiera lograr la incomunicación de la plaza con las escuadras, estaba vencida la mayor dificultad. Para ello sería menester guardar mucho á Tarifa, que es por donde puede envolverse el trozo de costa de que tratamos. Si se consiguiera la incomunicación referida, si ningún barco pudiera llegar á la plaza, si ésta no tuviera medio de recibir refuerzos, municiones y víveres, claro es que el sitio no sería más que cuestión de tiempo. Y en este caso los objetivos son dos, la plaza y el peñón. Claro es que no podemos circunvalar una ni otro, ni los dos juntos, mas contra la primera hay medios ya en la costa, ya en los terrenos ondulados cerca de San Roque, ya en sierra Carbonera, ya en la Pedrera. Cierto que las baterías establecidas en estos sitios están dominadas por las del peñón, pero en cambio podrían reunirse muchos fuegos convergentes. También es de notar que los de sierra Carbonera cogerían á una parte de la ciudad de enfilada. Con paciencia, tiempo y artillería se podría llegar al fin, respecto á la plaza; y en cuanto al peñón no hay para qué cañonearle ni asaltarle, si los sitiadores no podrían subir, tampoco los sitiados podrían

bajar, todo sería cuestión de vigilancia, tiempo y trabajo de ingeniero, para cortar caminos y senderos. Se puede afirmar que la inespugnabilidad de Gibraltar es ya cosa pasada, merced á los progresos de la artillería.

Mas todo esto no es más que un lado de la cuestión, el otro aparece preguntando ¿puede Gibraltar servir de base ofensiva á un ejército que quiera penetrar en España? Si observamos que á más de la plaza, podría, bajo el imperio de una escuadra poderosa, verificarse un desembarco en cualquier punto de la bahía, y que Algeciras y San Roque carecen de defensa, concluiremos con que al amparo y bajo la base de la plaza, el ejército puede llegar y apoderarse de la costa y de todo el terreno bajo del campo, haciendo de él una base cuyo punto principal es Gibraltar. Supongámonos que esto sucede, por el momento notemos: 1.º el gran valor de sierra Carbonera, cuya cumbre, por los llanos de Cañete, domina grandísimo espacio lo mismo al E. que al O., desde ella se puede inquietar, molestar y hacer bajas á las tropas que en el campo estén; 2.º que si se pierde hay al N. y costa distancia otra llamada sierra Almenara que la domina, y 3.º que hay otras muchas cumbres en la circunvalación del campo que pueden llenar el mismo fin. La cuestión entonces sería táctica y de número, lo mismo en tropas que en material. En cuanto á número, por muy crecido que fuese el ejército inglés lo sería más el español; en cuanto á valor é instrucción ni nos ganan ni les ganamos, y en cuanto á material lo probable es que tengan más y mejor que nosotros. Todo puede compensarse, quedando siempre á nuestro favor el conocimiento del país y el espíritu de los habitantes. Resultarían probablemente muchos combates con gran merma de hombres en las filas de ambos contendientes ¿De quien sería la victoria final? Muy aventurado fuera el afirmar que por unos ó por otros, pero no lo es el decir que un ejército numeroso, metido en una concha dominada por las cumbres vecinas, está en mediana situación. Pero admitamos que logra ventaja. Se puede salir de la hoya de Algeciras en tres direcciones. 1.^a Hacia Ronda cruzando la serranía. 2.^a Hacia Cádiz á lo largo de la costa del Atlántico. 3.^a Hacia Málaga á lo largo de la del Mediterráneo. Lo primero es muy difícil por la escasez de caminos y la gran aspereza del terreno. Las tropas defensoras, desde Ronda, pueden acudir á cualquiera sitio y combatir con

ventaja. La marcha á Cádiz es difícil también, los obstáculos son, lo accidentado de la mitad del terreno, la plaza de Tarifa, lo expuestas que las comunicaciones quedarían, puesto que los caminos corren á lo largo de un trozo de la serranía desde la que no solo se les amenaza lateralmente, sino que se les puede cortar de su base de operaciones, y el tropezar al final con el canal de Sancti-Petri, en el que podrían restablecerse las buenas fortalezas que tiempo atrás hubo. Puede esta marcha, como hecha á lo largo de la costa, tener el auxilio de una escuadra; pero, aun lograda, es de logro muy incompleto, porque aunque Cádiz, débil en concepto defensivo, capitule ante el temor de un cañoneo, la entrada en la bahía es difícil por los muchos bajos que la obstruyen y porque desde Rota se puede combatir al que la intente, y la permanencia en la misma bahía, y aun en la ciudad, resulta poco menos que imposible si se artilla la costa inmediata. Ya hubo en Rota fortalezas que respondían á la indicación hecha. La marcha de Gibraltar á Málaga halla como primer entorpecimiento el bajo Guadiaro, torrentoso, algo crecido y con muy estrecha zona para el punto de paso, después el camino es fácil y la costa baja en muchos sitios, por lo que, y mejor que en el caso anterior, un armamento naval puede ayudar á las tropas de tierra, por fin, y como últimos medios geográfico-defensivos, existen las sierras Parda y de Mijas, que no valen gran cosa para el objeto. Resulta en suma, que como Málaga es una ciudad abierta, esta marcha, aunque la más larga, es la menos difícil. El principal obstáculo para llevarla á cabo es que los caminos que habrían de seguirse están amenazados lateralmente y de cerca por el trozo de la Penibética que precede á la serranía de Ronda, especialmente por la sierra Crestellina ó de Estepona, bajando la que se puede, como en el caso anterior, cortar al agresor de su base.

La serranía de Ronda es comarca á propósito para la guerra irregular, y á la que debe acogerse un ejército que no pueda en rasa campaña sostenerse contra un adversario superior. No es país pobre ni escaso de pueblos, como podría creerse conociendo su aspereza, pero resulta casi imposible operar en ella con ejército grueso, sobre todo por la gran dificultad de los arrastres en los senderos, malamente llamados caminos, que la cruzan. Faltan además puentes sobre los ríos, de modo que las tropas que

sé acojan á ella hallan un poderoso auxilio encastillándose en sus breñosas asperezas. Por el contrario, si el dueño de la serranía es el más fuerte, baja fácilmente, ya por Osuna y Morón hacia el Guadalquivir, ya por Bornos y Arcos al bajo Guadalete, ó ya á San Roque y Algeciras. Es un centro del que se puede sacar un partido análogo al que se ha sacado de las montañas de Navarra y Guipúzcoa ó del Maestrazgo. El problema de la defensa de Cádiz es difícil, porque falta terreno, pero tal vez se daría un paso para su solución ganando el suelo que falta sobre el mar ó sobre la bahía, por medio de escolleras y terraplenes en el sitio estrecho que une las dos penínsulas. Una vez ganado y combinando, los fuegos de las baterías que en tal sitio se estableciesen con los de los castillos de San Sebastián y Santa Catalina, con los de Rota y con los de algunos barcos de poco calado, recia contextura y buen armamento, el ataque á la ciudad ya no sería fácil.

CAPÍTULO XXXII

Posesiones españolas.—En la costa N. de Africa.—Ceuta.—Peñón de Vélez de la Gomera.—Alhucemas.—Melilla.—Islas Chafarinas.—Islas Baleares.—Ibiza.—Formentera.—Mallorca.—Cabrera.—Menorca.—Islas Canarias.—Lanzarote.—Fuerteventura.—Gran Canaria.—Tenerife.—Gomera.—Palma.—Hierro.—Derecho de España á un terreno en la vecina costa Marroquí.—Río de Oro.—Hinterland del Sahara.—Posesiones en el Golfo de Guinea.—Fernando Póo.—Annobón.—Corisco.—Elobeys.—Hinterland de Guinea

España tiene en la costa N. de África cinco posesiones que enumeradas de O. á E., se llaman: Ceuta, peñón de Vélez de la Gomera, Alhucemas, Melilla é islas Chafarinas. De ellas, Ceuta y Melilla son continentales é insulares todas las demás.

Ceuta.—Es una ciudad edificada enfrente de Gibraltar, de la que sólo la separa el estrecho del mismo nombre, de unos quince kilómetros de anchura. La costa africana avanza en el mar por estos sitios un promontorio elevado y de forma peninsular; en el

istmo está la ciudad, y en el promontorio, cuya masa principal es el monte Hacho, la principal fortaleza, llamada también castillo del Hacho. Es Ceuta ciudad pequeña y de pocos recursos por sí misma, tiene un puerto poco abrigado y fortificaciones de condiciones variadas. Las del lado de tierra son buenas y bastante completas, con relación á los ataques que puedan hacer los marroquíes, únicos énemigos que hasta ahora son de temer por este lado. Por los demás sitios hay menos fortaleza, pero el Hacho podría convertirse en una de primer orden. El terreno próximo á la ciudad es español, y la línea fronteriza con Marruecos está cubierta de una cintura de fuertes, siendo los principales los de Isabel II y Príncipe Alfonso, y las torres de Mendizábal, Aranguren y Benzú. Constituye Ceuta una Comandancia general independiente de todas las regiones militares.

Peñón de Vélez de la Gomera.—Es un islote fortificado, próximo á la costa y ocupado por una corta guarnición y un presidio, cuyo personal, con algún que otro particular, forman el total de la población.

Alhucemas.—Es otro islote semejante al anterior, está en la grande y desabrigada bahía de su mismo nombre.

Melilla.—Es una pequeña plaza situada en una peninsulilla poco al E. del cabo de Tres-Forcas, su puerto vale poco, sus muros, aunque no muy fuertes, la defienden de sus vecinos los rifeños marroquíes, y sus habitantes se reducen á la guarnición, empleados, personal del presidio y algunos comerciantes. Su término, que no es grande, tiene como Ceuta una cintura de fuertes, siendo los principales los llamados Cabrerizas altas, Cabrerizas bajas, Rostrogordo y Sidi Guariach ó Purísima Concepción.

Islas Chafarinas.—Son tres muy pequeñas. Se llaman del Congreso, de Isabel II y del Rey, hállanse próximas al cabo del Agua y no lejos del límite occidental de la Argelia. Entre las tres queda un buen fondeadero. No las ocupa más que una corta guarnición.

El peñón de Vélez, Alhucemas, Melilla y las Chafarinas constituyen otra Comandancia general independiente, cuya capital es Melilla.

En concepto económico todas estas posesiones son gravosas á la nación. Militarmente sirven de algo, para refrenar los instintos piráticos de los moros rifeños, y solo Ceuta, por su mayor

vecindario y buena situación sobre el estrecho, es útil para vigilar éste ó para servir de base de operaciones, como ya sirvió en la guerra de 1859 á 1860. Se cree que si en Melilla se agrandase el puerto haciéndole abrigado y seguro, adquiriría la hoy pequeña é improductiva ciudad alguna importancia comercial.

Islas Baleares.—Forman un grupo que aparece en el Mediterráneo cerca de la costa oriental de la península. Son tres principales, Ibiza, Mallorca y Menorca, dos secundarias, Formentera y Cabrera, y una porción de islotes. Se tienen por una dependencia geográfica de la península por la razón siguiente. La línea montañosa que hemos llamado sistema Contestano, y que termina en los cabos de San Antonio, San Martín y la Nao, se considera continuada submarinamente hasta Ibiza, por una faja de terreno de menos fondo que el que hay á sus lados; lo mismo sucede luego entre Ibiza y Mallorca y entre Mallorca y Menorca, de modo que se cree que estas tres islas tienen por armazón trozos levantados del sistema referido, separados entre sí y de la península por otros trozos sumergidos. Desde los cabos terminales del sistema Contestano hasta unos islotes vecinos á Ibiza hay ochenta y cinco kilómetros, de Ibiza á Mallorca ochenta y uno y de Mallorca á Menorca treinta y siete, tomadas estas distancias como mínimas entre los salientes de las islas.

Ibiza.—Es una masa que afecta en su perímetro la forma oval, oriéntase de S. O. á N. E., recorriéndola en el mismo sentido una cordillera poco elevada, la cual la divide en dos vertientes, una al N. O. que es la mayor, y otra al S. E. De dicha cordillera salen contrafuertes que llegan á las costas haciéndolas ásperas, al pár que montuoso el todo de la isla. Su mayor largo de S. O. á N. E. entre cabo Llentrisca y punta Grosa es de treinta y cinco kilómetros; y su ancho en rumbos opuestos de dieciocho. La capital es Ibiza, pequeña ciudad en la costa de S. E., y en terreno elevado y de agria pendiente al mar; es plaza de guerra antigua, pero bien conservada, y tiene un puertecito abrigado. La segunda población es San Antonio, en la costa N. O., es menor que Ibiza, pero tiene mayor y mejor puerto. Las demás no son más que pueblecitos pequeños. El principal camino es una carretera de Ibiza á San Antonio, que cruza la cordillera de la isla por el coll de San Rafael. Rodean á Ibiza varios islotes.

Formentera.—Es pequeña, aparece al S. cerca de la

anterior, mediando entre ambas unos islotes que parecen indicar un istmo roto. Afecta forma triangular, es poco montuosa, y su corta población se divide en tres parroquias, siendo la principal San Francisco Javier.

Mallorca.—Es la mayor de las Baleares, muéstrase al N. E. de Ibiza, y afecta la forma de un trapecio, cuyos ángulos miran á los cuatro puntos cardinales. Sus mayores dimensiones son desde punta Rebasaba (ángulo al O.) á cabo de Pera (ángulo al E.) noventa y nueve kilómetros; y desde cabo Formentor (ángulo al N.) á cabo Salinas (ángulo al S.) setenta y nueve. De los cuatro lados del trapecio los del N. O. y S. E. son montuosos, presentándose sus costas sin más que pequeños salientes y entrantes. Los otros dos (del N. E. y S. O.) son por el contrario llanos y bajos casi en todas partes, haciendo en ellos el mar dos grandes entradas, la bahía de Alcudia en el primero y la de Palma en el segundo. Los montes del lado N. O. que son los principales, forman una cadena continua, á la que llamaremos cordillera Mallorquina, la cual puede, por su dirección, mirarse como continuación de la Ibizense. Es de mediana altitud, áspera, quebrada y difícil de cruzar en muchas partes. Destaca espolones hacia la costa vecina, los cuales concluyen en ella formando escarpados y haciéndola inaccesible en muchos sitios. Del otro lado, ó sea hacia tierra, salen contrafuertes no muy largos, de los que los principales son dos, uno que viene á formar el lado occidental de la bahía de Palma, y otro que, en forma de lengua se introduce en la de Alcudia dividiéndola en dos partes, el puerto mayor ó de Alcudia, al E. y el menor ó de Pollenza, al O.

Los montes del lado S. E. del trapecio son más pequeños, menos ásperos y menos continuos. Corren desde el cabo de Pera, en cuya vecindad alcanzan su mayor elevación, denominándose montes de Artá. Destacan espolones de los que los del lado de la costa hacen á ésta firme y algo montuosa á sitios, de los del lado opuesto el principal es uno que avanza á formar un cabo que limita la bahía de Alcudia. La parte media de la isla es una meseta baja en la que no aparece más que alguna que otra pequeña alturilla. No hay ningún río que merezca mencionarse.

Las principales poblaciones son: Palma, ciudad rica, grande y hermosa, y plaza de guerra antigua, en mediano estado. Hállase sobre la gran bahía de su nombre, tiene un puerto capaz y seguro,

fertilísimo campo y bastante industria y comercio. A su O., próxima y defendida por el castillo de San Carlos, hay una profunda ensenada que se llama puerto Pí.

Soller, cerca de la costa del N. O., de la cordillera Mallorquina y del mediano puerto de su mismo nombre, que sin embargo es el mejor de la costa dicha.

Pollenza, junto al puerto de su nombre, que es muy seguro pero de poco fondo.

Alcudia, ciudad antigua hoy en gran decadencia, plaza de guerra en mal estado y habitación poco sana á causa de varias lagunas que tiene inmediatas. Su situación sin embargo es excelente, pues se halla en el principio de la lengua de tierra que divide la gran bahía de su nombre en los puertos de Pollenza y Alcudia, y tan próxima á ambos, que puede contar los dos como suyos. El puerto de Alcudia es capaz y seguro y le defienden algunas fortificaciones poco importantes.

Felanitz, cerca de la costa S. E., tiene próximo á Puerto Colón que aunque pequeño es el mejor de dicha costa.

Manacor, cerca de los montes de Artá, es la segunda población de la isla.

Inca, entre Palma y Alcudia.

Caminos.—Hay muchos y de fácil tránsito, á excepción de los que cruzan ó faldean la cordillera Mallorquina. Los principales forman un sistema radial cuyo centro es Palma. Son los siguientes:

1.º Carretera por el puerto de Soller (cordillera Mallorquina) á Soller.

2.º Carretera por Inca á Alcudia, con un ramal á Pollenza.

3.º Carretera á Manacor.

4.º Carretera á Felanitz y puerto Colón.

5.º Ferrocarril de Inca, aquí se bifurca, un ramal corre al E. á Manacor, y otro al N. á la Puebla (vecindad de Pollenza á Alcudia).

La isla de Mallorca es muy rica y la principal de las Baleares en este sentido.

Cabrera —Isla pequeña, peñascosa, cubierta de bosque bajo y casi inhabitada, que aparece unos catorce kilómetros al S. O. del cabo Salinas (extremo S. de Mallorca). Lo único que hay en ella de notable es el puerto, llamado también de Cabrera, pequeño pero hondo, seguro y de excelente defensa, fortaleciendo las

cumbres que le dominan. Estas condiciones, su proximidad á Palma y el no estar guardado más que por un mal castillejo, han hecho que la opinión se fije en él, pidiendo que se guarde mejor, porque su pérdida comprometería las Baleares.

Menorca.—Preséntase al N. E. de Mallorca, tiene forma prolongada, primero al E. y luego al S. E. Su mayor largo es de cincuenta y dos kilómetros, desde el cabo Bajolí ó de Menorca (extremo occidental), hasta el de la Mola (extremo oriental). Su ancho, casi igual en todas partes, es de unos quince kilómetros. Toda la isla forma una bien unida mesa que concluye en crestas escarpadas casi en todas partes. No tiene ninguna cordillera y sí solo alguna que otra alturilla aislada, de las que la mayor es el monte Toro, que se muestra hacia el medio de la isla. Ríos no hay ninguno crecido. Sus principales poblaciones son: Mahón, ciudad pequeña esencialmente marítima, y situada en lo más interior del famoso puerto de su nombre. Ábrese éste en el extremo oriental de la isla, le forma un gran brazo de mar que se introduce profundamente en tierra por entre el cabo de la Mola y la punta de San Carlos, con buena entrada, gran extensión, mucho fondo y seguro abrigo. Hay en él una isla pequeña llamada del Rey, y guardan su entrada dos fortalezas: Primera, el grande, modernó y aun no acabado castillo de la Mola, en la montaña que forma el cabo del mismo nombre. Segunda, el medio arruinado castillo de San Felipe, que se halla junto á la punta de San Carlos. Sobre el mismo puerto se encuentra también Villacarlos, población moderna.

Ciudadela, pequeña ciudad en el extremo O. de la isla, con un puertecito y fortificaciones antiguas y deterioradas.

Fornells, pequeña villa en la costa N., con otro puerto bueno, grande y seguro.

El principal camino es una carretera de Mahón á Ciudadela, con un ramal á Fornells.

El clima balear es templado y sano; Ibiza, Formentera y Mallorca son muy fértiles, Cabrera está cubierta de bosque, y Menorca es estéril, fenómeno debido al poco espesor de la capa de tierra vegetal que la cubre, y que, arrebatada por fuertes vientos del N., es más delgada cada día.

La población es numerosa en Mallorca y escasa en las demás islas.

España tendrá siempre gran interés en que las Baleares formen parte de la nación. Aparte de su considerable riqueza, son, por su situación un excelente punto para la defensa de nuestras costas orientales. Desde el puerto de Mahón, como desde los de Palma, Cabrera y demás, nuestros barcos pueden vigilar el litoral catalán y valenciano, é impedir que una escuadra enemiga desembarque tropas ó bloquee puertos. Por el contrario, si perdiésemos las Baleares, sus dueños tendrían una magnífica base de operaciones contra nosotros, y en poquísimos tiempo podrían caer sobre Barcelona, Tarragona Valencia, Alicante ó Cartagena. Con justa razón, pues, tienen todos nuestros gobiernos fija la vista en las islas en cuestión, y muy particularmente en Mahón, siempre deseado, y en algún corto período de tiempo, poseído por Inglaterra.

Además, las Baleares se hallan en la vía marítima de Francia á la Argelia, y quedan laterales y no lejanos al rumbo de los buques ingleses cuando navegan de Gibraltar á Malta. Finalmente se puede afirmar que aunque cada nación en particular las codicie, es interés de todas que sigan siendo españolas. En efecto, el Mediterráneo, vía comercial de todos los pueblos, tiene repartidas sus islas y costas entre las naciones con un cierto equilibrio que aleja rivalidades. Si otra que España dominase las Baleares, roto este equilibrio, acaso resultara la guerra.

Las comunicaciones con la península son frecuentes por medio de vapores que hacen viajes desde Valencia y Barcelona. De Palma parten dos cables telegráficos submarinos, que van, uno por Ibiza á Javea (terminación del sistema Contestano) y otro por Mahón á Barcelona. Un terreno á partir de Argel, sigue también por Mahón á Port-Vendres (Francia).

Islas Canarias.—Constituyen un grupo situado en el Atlántico, vecino á la costa occidental de África, y enfrente próximamente del sitio donde acaba el imperio Marroquí y empieza el desierto de Sahara. Son siete principales y habitadas, con más algunos islotes. Aquéllas, vistas de E. á O., se llaman Lanzarote Fuerteventura, Gran Canaria, Tenerife, Gomera, Palma y Hierro. Los islotes aparecen principalmente al rededor de la primera. La menor distancia á la península es de mil treinta y ocho kilómetros, entre Cádiz y el islote Alegranza, que aparece próximo y al N. de Lanzarote, y la menor á la costa de África de ciento dos

entre Fuerteventura y el cabo Yubi ó de Arena. El grupo Canario es volcánico, y las islas están próximas entre sí.

Lanzarote.—Es la primera que se encuentra yendo de Europa, tiene una forma alargada de N. E. á S. O., en cuya dirección se nota también en ella una cordillerita, hay muchos terrenos cubiertos de antiguas lavas y varios cráteres apagados. Es muy escasa de aguas. Su principal población es Arrecife, pequeño pueblo en la costa oriental, con un puertecito y dos castillejos antiguos. Hay caminos de herradura y una corta carretera.

Fuerteventura.—Está próxima y al S. O. de Lanzarote, de la que la separa un estrecho llamado la Bocaina, en el que se encuentra el islote de los Lobos, es también alargada de N. E. á S. O., recorriéndola en el mismo sentido una línea de montecillos, hállase como Lanzarote escasa de aguas, y abunda en restos volcánicos. Su principal población es Puerto de Cabras, pueblecito de la costa oriental. Los caminos son todos de herradura.

Gran Canaria.—Segunda isla del grupo por su importancia, hállase al O. de la anterior, afecta la forma circular, en su centro se alza una masa de montes de mediana altura, de la que irradian muchos contrafuertes que acaban en la costa, haciendo á ésta peñascosa en muchas partes. Toda la isla se encuentra llena de rocas y quebradas, apareciendo en muchos sitios señales volcánicas. Su capital es Ciudad Real de las Palmas, población de mediano vecindario y residencia del Obispo de Canarias. Está junto á la costa oriental, en un llanito, tiene regular puerto y la defienden varias fortificaciones. Hay algunos otros pueblos considerables. Los caminos se reducen á algunas carreteras de la capital á los pueblos principales, y senderos de herradura.

Tenerife.—Es la isla principal y mayor del grupo, hállase al O. de la anterior, afecta la forma triangular y la recorre de N. E. á S. O. una cadena de montes en la que se alza el gran pico de Teide, de tres mil setecientos sesenta metros de altitud, y por consiguiente mayor que el famoso Mulhacén de sierra Nevada, su cima es un cráter que de cuando en cuando despide grandes columnas de humo, en diversos sitios hay otros cráteres apagados, y extensos terrenos cubiertos de lava, el terreno es muy quebrado y de agrias pendientes, los contrafuertes de la cordillera hacen áspera

la costa en muchos sitios. Las principales poblaciones son: Santa Cruz de Tenerife, ciudad capital de la provincia y Capitanía general, con regular vecindario; está en la costa oriental y en un llanito, tiene un puerto bastante bueno y la defienden varias fortalezas. San Cristóbal de la Laguna, pequeña ciudad del interior. Orotaba es un buen valle y cerca de la costa N. Los caminos se reducen á varios de herradura y una carretera desde Santa Cruz, por San Cristóbal á Orotaba.

Gomera.—Isla pequeña, muy montuosa, al O. de Tenerife, y afectando forma circular. Su principal población es San Sebastián de la Gomera, pequeña ciudad con buen puerto y algunas fortificaciones. No es de citar ningún camino.

Palma.—Isla también pequeña y montuosa al N. O. de la Gomera. Su capital es Santa Cruz de la Palma, pequeña ciudad con regular puerto y varias fortificaciones. No hay más que caminos de herradura.

Hierro.—Isla montañosa, pobre y la más pequeña y occidental del grupo. El pueblo principal es Valverde; situado en el interior, y el principal puerto el llamado del Hierro. No es de citar ningún camino.

El clima de las Canarias es templado y agradable, y sus producciones muchas y variadas. Antiguamente eran un país muy rico, después decayeron y ahora se van levantando. Exceptúanse de lo dicho Lanzarote y Fuerteventura, que son ardorosas, secas y consiguientemente pobres. La población es numerosa en la gran Canaria y en Tenerife, y escasa en las demás islas. Tuvieron en tiempos antiguos muchas y buenas fortalezas, particularmente Tenerife y gran Canaria, de las que se abandonaron ó desmantelaron muchas; las que quedan están en muy mal estado. Hoy España considera el archipiélago en peligro, por lo cual se ha reforzado la guarnición y se piensa en construir nuevas fortificaciones.

Añadamos aquí que España tiene sobre la vecina costa Marroquí un derecho notable; en virtud del tratado de paz y amistad con Marruecos, de 26 de Abril de 1860, cuyo artículo 8.º dice así: «S. M. Marroquí se obliga á conceder á perpetuidad á S. M. Católica, en la costa del Océano, junto á Santa Cruz la Pequeña, el terreno suficiente para la formación de un establecimiento de pesquería como el que España tuvo allí antiguamente.» El referido artículo

aun no se ha cumplido, pero si alguna vez se cumple, el terreno en cuestión será una dependencia de nuestras islas. Estas son importantes por su riqueza, llamada á crecer mucho si nuevas erupciones volcánicas ó prolongadas sequías no destruyen los resultados del trabajo de largos años; y como punto de escala para barcos que vayan ó vuelvan de América ó del Africa meridional. Militarmente las Canarias son fuertes por lo áspero de casi todas las costas, las fortificaciones que las defienden, lo quebrado del interior y la falta de caminos. Si el terreno para la pesquería llega á cederse, regularmente será preciso guarnecerle y ceñirle de muros para garantir su seguridad; en cuyo caso será uno de los puntos de partida el día en que España tienda á aumentar sus posesiones en Africa.

Río de oro.—Esta pequeña posesión se halla en la costa occidental de Africa, en la comarca del desierto de Sahara, y un poco al S. del paralelo de las Canarias. La costa corre de N. E. á S. O., en ella hace el mar una entrada en sentido perpendicular, al principio, la cual á muy poco tuerce quedando paralela á la costa y en rumbo N. E. Esta entrada es la bahía, y entre ella y la costa queda una peninsulilla pequeña. Una y otra son la bahía y península de Río de Oro, constituyendo entre ambos la posesión española. El establecimiento se reduce á una factoría comercial que se llama villa Cisneros, con algunos empleados y una corta guarnición sacada de las Canarias. Villa Cisneros es escasa de todo, incluso el agua, su comercio pobre, su agricultura é industria nulas, y su puerto abrigado y con bastante fondo, aunque de mediana entrada por obstruirle bajos. La principal utilidad de Río de Oro consiste en que entre ella y las Canarias el mar es abundantísimo en pesca, y los pescadores canarios utilizan la posesión para abrigo de sus barcos y preparación de sus trabajos. Importancia militar no tiene, pero sí preparados los edificios de la factoría para resistir los ataques que, alguna que otra vez, hacen los moros de algunas tribus vecinas, gente pobrísima, escasa en número y atrasada en cultura.

Hinterland del Sahara.—Es una comarca de unos doscientos mil kilómetros cuadrados, que se muestra al rededor de Río de Oro y en el improductivo territorio del Sahara. Extiéndese por la costa desde el cabo Bojador, por el N., hasta el cabo Blanco, por el S. Sus habitantes son las pobres, poco numerosas

é incultas tribus ha poco mencionadas. Hoy no produce nada, pero en el porvenir tal vez resulte rica en minerales. No hay en la costa más puertos que el de Río de Oro y otro de igual forma en cabo Blanco que se llama bahía del Galgo. Es francés, mas los españoles tienen en él los mismos derechos que los franceses.

Islas del golfo de Guinea.—Son tres, llamadas de Fernando Póo, de Annobón y de Corisco, con más dos islotes que se denominan grande y pequeño Elobey. Están situadas casi bajo el Ecuador, en la parte más interior de dicho golfo, que se llama ensenada de Biafra, y muy próximas á las costas.

Fernando Póo.—Es la mayor de las tres, muéstrase frente á las desembocaduras del gran río Niger, del Camarones y otros; es pequeña, montuosa, llena de bosques, habitada por negros salvajes, de los llamados bubíes, que viven en tribus; tiene muchas y buenas producciones, sobresaliendo las maderas y el aceite de palma; su clima es mortífero para los europeos, aunque no tanto como el de las costas vecinas, y el único pueblo existente es Santa Isabel, donde residen el gobernador, empleados y algunos comerciantes.

Annobón.—Es menor que Fernando Póo, tiene clima, habitantes y productos iguales; está sin colonizar.

Corisco.—Isla muy pequeña en la boca de la bahía de su nombre, cuya entrada domina; clima y productos como las anteriores, habitantes algo más propensos á civilizarse.

Grande y pequeño Elobey.—Son dos islotes próximos á Corisco y á la desembocadura de un río llamado el Muni.

El único interés que ofrecen estas islas, principalmente Fernando Póo, es el de poder constituirse en ellas grandes factorías comerciales, el día en que puedan navegarse con seguridad el Niger y demás ríos vecinos, haciéndose por ellos el comercio con el interior de África.

Hinterland de Guinea.—Le constituye una zona de unos veinticinco mil kilómetros cuadrados, está situada en la Guinea meridional, y enfrente de Corisco y los Elobey. Tiene por N. la colonia alemana de Camarones y por S. la francesa del Congo, la riegan los ríos Muni, Utamboni, Campo, Benito y otros. Es un terreno feracísimo y compuesto de valles y montes, pero muy malsano, principalmente por el paludismo que ocasionan

los pantanos y los restos vegetales en descomposición. Los ríos se navegan en la vecindad de sus desembocaduras, hay campiñas comerciales que tienen establecimientos florecientes en la costa y sitios vecinos, las más de origen francés, los habitantes son negros, bastante dóciles, pero indolentes, y ellos tienen que hacer todo el trabajo material, que no pueden resistir los europeos. Puede este terreno ser una fuente de riqueza.



ÍNDICE

	Páginas.
<i>Introducción.</i>	5
<i>Capítulo I.</i> —Geografía militar.—Su división—Accidentes que estudia.—Mares.—Desiertos.—Montañas.—Valles.	7
<i>Capítulo II.</i> —Ríos.—Lagunas y pantanos.—Bosques.—Terrenos ondulados.—Llanuras. . .	16
<i>Capítulo III.</i> —Camíncs.—Poblaciones.—Plazas de guerra—Fronteras.	22
<i>Capítulo IV.</i> —Situación de la península Ibérica.—Superficie.—Forma que afecta.—Idea general del país y división en vertientes.—Clima.—Producciones.—Carácter de los habitantes.—División militar de España y Portugal—Consideraciones militares.	33
<i>Capítulo V.</i> —Pirineos.—Su división en ístmicos y peninsulares.—Pirineos ístmicos.—Valle de Arán.—Depresiones importantes.—Idea de la cordillera.—Pendientes.—Sistema paralelo.—Consideraciones militares.—Ramificaciones.—Frontera.	50
<i>Capítulo VI.</i> —Pirineos orientales.—Detalles de la cordillera—Vertiente N.—Ríos Tech y Tet, cuenca y curso.—Vertiente S—Ríos Muga, Fluvia, Ter, alto Llobregat y alto Segre.—Costa—Caminos.—Consideraciones militares	59
<i>Capítulo VII.</i> —Pirineos centrales.—Detalles de la cordillera.—Vertiente N.—Ríos Aude, Ariège, Garona, Adour y Gabes de Pau, d' Oloron y de Aspe.—Vertiente S.—Noguera Pallaresa, Noguera Rivagorzana, alto Cinca, alto Gállego, alto Aragón, Sierras paralelas.—Canal de Berdun.—Valle de Roncal.—Caminos—Consideraciones militares. . . .	76
<i>Capítulo VIII.</i> —Pirineos occidentales.—Detalles sobre la cordillera.—Principio de la Cantábrica.—Vertiente N.—Ríos Nive, Nivelles y Bidasoa.—Pirineos Vasco-Navarros.—Ríos Oyarzun, Urumea y Orío.—Vertiente S.—Ríos Irati y Arga.—Valles y sierras paralelos al Pirineo.—Valle de la Burunda.—Caminos.—Frontera militar.—Puertos Pirenaicos.—Consideraciones militares.	88
<i>Capítulo IX.</i> —Cordillera Cantábrica ó Pirineos peninsulares.—Trozo de Gorriti á Peña Labra—Vertiente N.—Ríos Urola y Deva—Sierra de Elgueta.—Ríos Ibaizábal, Nervión y Cadagua.—Montes de Ordunte.—Ríos Asón, Miera, Pas y Besaya.—Vertiente S. Continuación de la sierra de Andía.—Montes de Goñi y de Izquiz.—Sierra de Cantabria.—Ríos Ega, Zadorra y otros.—Consideraciones	108
<i>Capítulo X.</i> —Región subpirenaica.—División—Parte oriental.—Ríos Tordera y Besés.—Barcelona.—Continuación de la sierra de Cadí.—Vertiente al E.—Llobregat bajo.—Contrafuertes.—Otros Ríos.—Vertiente al O.—Segre bajo.—Lérida.—Parte occidental. Cinca bajo.—Bajo Gállego.—Bajo Aragón.—Caminos.—Consideraciones.	124
<i>Capítulo XI.</i> —Ebro.—Su división.—Ebro alto, medio y bajo.—Afluentes.—Puentes y caminos que le cruzan.—Caminos paralelos.—Consideraciones.	137
<i>Capítulo XII.</i> —Cordillera Ibérica.—División.—Primera parte.—Marcha de la cordillera.—Vertiente N.—Los páramos—Ríos Rudrón, Oca, Oroncillo, Tírron, Oja, Iregua, Cidacos, Alhama y Queiles.—Vertiente S.—Río Arlanzón.—Burgos.—Sierra de la Umbria.—Cordillera paralela.—Ríos Arlanza y Duero.—Soria.—Caminos.—Consideraciones . . .	152

Capítulo XIII —Cordillera Ibérica.—Segunda parte.—Su marcha.—Nudo de Albarracín.—Vertiente oriental.—Sierras de Gúdar, Mosqueruela y puertos de Beceite.—El Maestrazgo.—Morella.—Sierras de la Virgen, Vicor y Cucalón.—Jalón alto.—Calatayud.—Jiloca.—Daroca.—Jalón bajo, Huerba, Aguas, Martín Guadalope y Matarraña.—Comarca costanera.—Planas de Vinaxoz y Castellón.—Peñiscola.—Alto Guadalaviar.—Ternel.—Alto Júcar.—Cuenca.—Vertiente occidental.—Trozos de la cuenca del Duero y de la del Tajo.—Ríos Henares y Tajuña.—Sierra del Solorio.—De los Almeriques y sus continuaciones.—Río Gallo.—Molina de Aragón.—Alto Tajo.—Guadiela.—Caminos.—Consideraciones. 161

Capítulo XIV.—Cordillera Ibérica.—Tercera parte.—Su marcha.—Llanos de Albacete.—Sierra de Alcaraz.—Vertiente oriental.—Montañas.—Llano de Valencia.—Ríos Palancia y Guadalaviar.—Valencia.—Ríos Cabriel y Júcar.—Alicira.—Sistema Contestano.—Valles.—Río Albaida.—Játiva.—Costa.—Vertiente occidental.—Llanos.—Río Giguella, Zúncara, Guadiana y Guadarmena.—Caminos.—Consideraciones. 176

Capítulo XV.—Cordillera Ibérica.—Cuarta parte.—Singularidad de su forma.—Directriz y sierras transversales.—Grupo de Segura.—Grupo de Filabres.—Vertiente oriental.—Mesetas y sus divisorias.—Alicante.—Ríos Vinapaló, Mundo y Segura.—Murcia.—Río Sangonera ó Guadalentín.—Cartagena.—Costa.—Vertiente occidental.—Loma de Úbeda.—Ríos Guadalimar y Guadalquivir.—Hoya de Baza.—Río Guadiana menor.—Río Almería.—Caminos.—Consideraciones. 186

Capítulo XVI.—Cordillera Cantábrica desde Peña Labra al cabo de Finisterre.—Marcha de la Cordillera.—Vertiente N.—Peñas de Europa.—La Liébana.—Río Deba.—Montes de Covadonga.—Ríos Sella y Nalón.—Oviedo.—Sierra del Rañadoiro.—Río Navia.—Sierra de Fonsagrada.—Río Eo.—El Ferrol.—La Coruña.—Costa.—Vertiente S.—Río Pisuerga.—Valladolid.—Río Esla.—Benavente, León, Astorga.—Pirineos Leoneses.—El Bierzo.—Alto Sil.—Alto Miño.—Lugo.—Pirineos Galáico-centrales.—Ríos Jallas, Tambre y Ulla.—Santiago.—Ríos Lerez y Oitaben.—Vigo.—Costa.—Caminos.—Consideraciones. 195

Capítulo XVII.—Bajo Sil.—Bajo Miño.—Orense.—Valença do Minho.—Pirineos Galáico-meridionales.—Banda N.—Sierras Negra, Segundera, Seica, de San Mamed, de Penema, de Peñagache y de Santa Lucía.—Banda S.—Sierras de la Culebra, Gamoneda, de Peñas libres, de Penha, de Jures y de Montezulu.—Transversales.—Collados de Padornelo y de la Canda.—Montes de Orrios.—Sierras de Peñaverde y Larouco.—Sierra de Laboreiro.—Frontera.—Río Lima.—Ceimas de Mogadouro.—Sierras de Jerez de Cabreira y de Marao.—Ríos Sabor y Tuella.—Faiz do Vinho.—Río Tâmega.—Chaves.—Ríos Cavado y Ave. Oporto.—Caminos.—Consideraciones. 209

Capítulo XVIII.—Duero.—Su división.—Duero alto, medio y bajo.—Afluentes.—Fuentes y caminos que le cruzan.—Caminos paralelos.—Consideraciones. 210

Capítulo XIX.—Cordillera Carpetana.—Su división.—Primera parte.—Su marcha.—Vertiente N.—Ríos Riaza, Duratón, Cega y Eresma.—Segovia.—Sierras de Ojos-almos, de Ávila y del Mirón.—Valle de Amblés.—Río Adaja.—Ávila.—Ríos Zapardiel, Travancos y Guareña.—Alto Tormes.—Vertiente S.—Ríos Henares y Jarama.—Cerros de la Mujermuerta.—Sierra de las Cabezas de Hierro.—Ríos Lozoya y Manzanares.—Madrid.—Sierras de San Vicente, Tormantos y Cabrera.—Ríos Alberche, Teitar y Gerte.—Caminos.—Consideraciones. 230

Capítulo XX.—Cordillera Carpetana, segunda parte.—Su marcha.—Vertiente N.—Sierras de Santibáñez y Francia.—Peña Gudíña.—Río Tormes.—Salamanca.—Río Yeltes.—Sierra de Ciudad-Rodrigo.—Río Águeda.—Ciudad-Rodrigo.—Frontera.—Almeida.—Río Coa.—Sierra de Tamanhos.—Guarda.—Vertiente S.—Montañas.—Ríos Alagón y Eljas.—Frontera.—Serra Guardunha ó á' Alpedrina.—Cova da Beira.—Río Ponsul.—Castello-Branco.—Caminos.—Consideraciones. 243

Capítulo XXI.—Cordillera Carpetana, tercera parte.—Su marcha.—Vertiente N.—Altos da Feira.—As Talladas.—Serras de Caramulo.—Busaco y Murcelha.—Serras de Tamanhos y Gralheira.—Río Vouga.—Vizeu.—Río Mondego.—Celorico.—Coimbra.—Península entre el Tajo y el mar.—Lisboa.—Vertiente S.—Serra de Moradal.—Contrafuerte hasta Villavelha de Rodao.—Ríos Laca y Zézere.—Caminos.—Consideraciones. 250

<i>Capítulo XXII.</i> —Tajo.—Su división.—Tajo alto, medio y bajo.—Afluentes.—Puentes y caminos principales que le cruzan.—Caminos paralelos.—Consideraciones.	259
<i>Capítulo XXIII.</i> —Cordillera Oretana.—Su división.—Primera parte.—Su marcha.—Montes de Toledo.—Vertiente N.—Sierra de Altomira.—Vertiente S.—Sierra Jaramena.—Río Giguela y sus afluentes.—Llanos.—Río Bullaque.—Caminos.—Consideraciones.	269
<i>Capítulo XXIV.</i> —Cordillera Oretana, segunda parte.—Su marcha.—Vertiente N.—Sierras de Deleitosa y Miravete.—Río Almonte.—Cáceres.—Ríos Salor y Sever.—Sierra de Niza.—Cemas d' Ouren.—Sierras d' Alcaçobas, de San Luis y d' Arrabida.—Río Sorroia.—Palmella.—Setubal.—Costa.—Vertiente S.—Mérida.—Ríos Gévora y Cala.—Badajoz.—Elbas.—Frontera.—Caminos.—Consideraciones.	275
<i>Capítulo XXV.</i> —Cordillera Oretana, tercera parte.—Su marcha é interrupciones.—Vertiente O.—Sierras de Caldeirao y Grandola.—Ríos Sado y Mira.—Vertiente S.—Montes de los Algarbes.—Vertiente E.—Beja.—Caminos.—Consideraciones.	282
<i>Capítulo XXVI.</i> —Guadiana.—Su división.—Guadiana alto, medio y bajo.—Afluentes.—Puentes y caminos principales que la cruzan.—Caminos paralelos.—Consideraciones.	286
<i>Capítulo XXVII.</i> —Cordillera Mariánica.—Su división.—Primera parte, su marcha.—Vertiente N.—Ríos Azuer y Javalón.—Las cuatro sierras.—Almadén.—Los Pedroches.—Sierras de Zarzacapilla y Hornachos.—La Serena.—Vertiente S.—Lomas de Chiclana y Úbeda.—Guadalimar y sus afluentes.—La Carolina.—Ríos Rumlbar, Jándula y Yeguas.—Monte de Navalzarza y Cabezo de Valpenoso.—Sierras de los Santos y de Córdoba.—Ríos Guadalpellato y Guadiato.—Caminos.—Consideraciones.	91
<i>Capítulo XXVIII.</i> —Cordillera Mariánica, segunda parte.—Su marcha.—Vertiente N.—Río Matachel.—Sierras de Zafra, Santa Marta y el Alor.—Últimas montañas, ríos y valles.—Frontera.—Vertiente S.—Ríos Viar y Cala.—Sierras de Santa Bárbara y de Puerto alto.—Ríos Tinto y Odiel.—Huelva.—Costa.—Caminos.—Consideraciones.	300
<i>Capítulo XXIX.</i> —Guadalquivir.—Su división.—Guadalquivir alto y bajo.—Afluentes.—Puentes y caminos principales que le cruzan.—Caminos paralelos.—Consideraciones.	306
<i>Capítulo XXX.</i> —Cordillera Penibética.—Su división.—Primera parte, su marcha.—Vertiente N.—Antecordillera.—Sierras de Hueter y Harana.—Hoya de Baza.—Alto Guadiana menor.—Sierras de Loja y Algarinejo.—Alto Genil.—Granada y su vega.—Loja.—Mesa de Arriate.—Alto Guadalhorce.—Antequera.—Bajo Guadiana menor.—Sierras de Jaén.—Río Guadalbullón.—Jaén.—Ríos Guadajoz y bajo Genil.—Écija.—Vertiente S.—Río Almería.—Sierras de Gador, Contraviesa y de Lujar.—Alpujarras.—Ríos Adra y Guadalfeo.—Hoya de Málaga.—Bajo Guadalhorce.—Sierras Parda y de Mijas.—Sierra de Tolox.—Costa.—Caminos.—Consideraciones.	313
<i>Capítulo XXXI.</i> —Cordillera Penibética, segunda parte.—Su marcha.—Ronda.—Tarifa.—Vertiente O.—Antecordillera.—Serranía de Ronda.—Mesas de Arcos, de Medina y de la Meca.—Sierra de Cabras.—Alto Guadalete.—Barbate.—Laguna de la Janda.—Guadalete bajo.—Jerez de la Frontera.—Isla de León.—Bahía de Cádiz.—San Fernando.—Ríos Corvones y Guadaira.—Vertiente E.—Río Guadiaro.—Bahía de Algeciras.—Gibraltar.—Caminos.—Consideraciones.	325
<i>Capítulo XXXII.</i> —Posesiones españolas.—Ceuta.—Peñón de Vélez de la Gomera.—Alhucemas.—Melilla.—Islas Chafarinas.—Islas Baleares.—Ibiza.—Formentera.—Mallorca.—Cabrera.—Menorca.—Islas Canarias.—Lanzarote.—Fuerteventura.—Gran Canaria.—Tenerife.—Gomera.—Palma.—Hiero.—Derecho á un terreno en la vecina costa Marroquí.—Río de Oro.—Hinterland del Sahara.—Fernando Póo.—Annobón.—Corisco.—Los Elobays.—Hinterland de Guinea.	337

CL

3000

COMPañIA
Literaria Granadina.



Gracia, 32
Telf. y fax: 958-25 62 60
18002 GRANADA

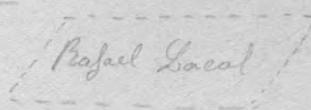


Rafael



Rafael Local Peres
Monte Piqueto

Rafael



R

Rafael Local

Rafael

R

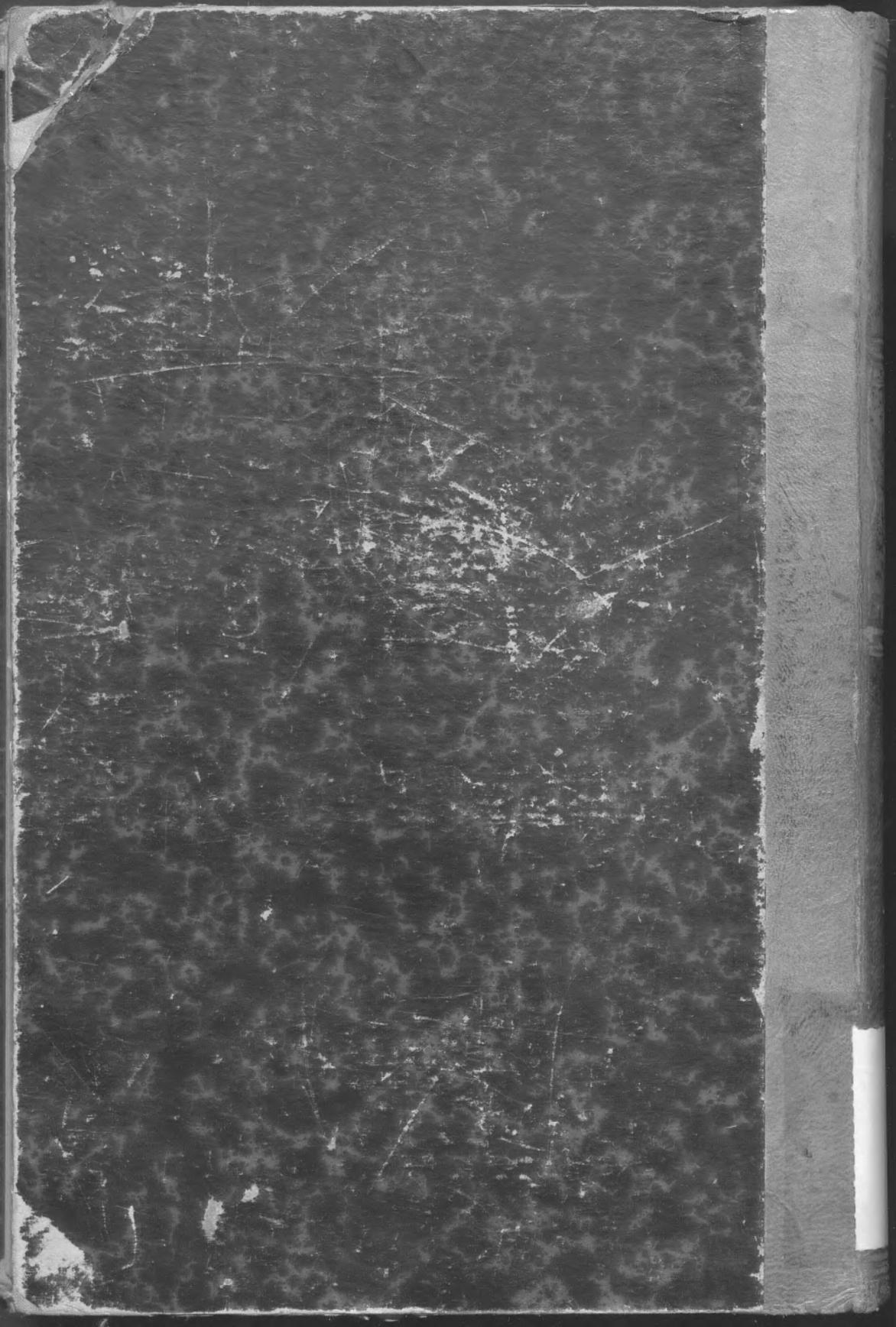
R



Rafael Local Peres

10000
20000
30000

A large, stylized signature or flourish that spans across the numbers 10000, 20000, and 30000, possibly representing the name "Rafael" in a highly decorative, cursive style.



THE
LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF
TORONTO

G 22629