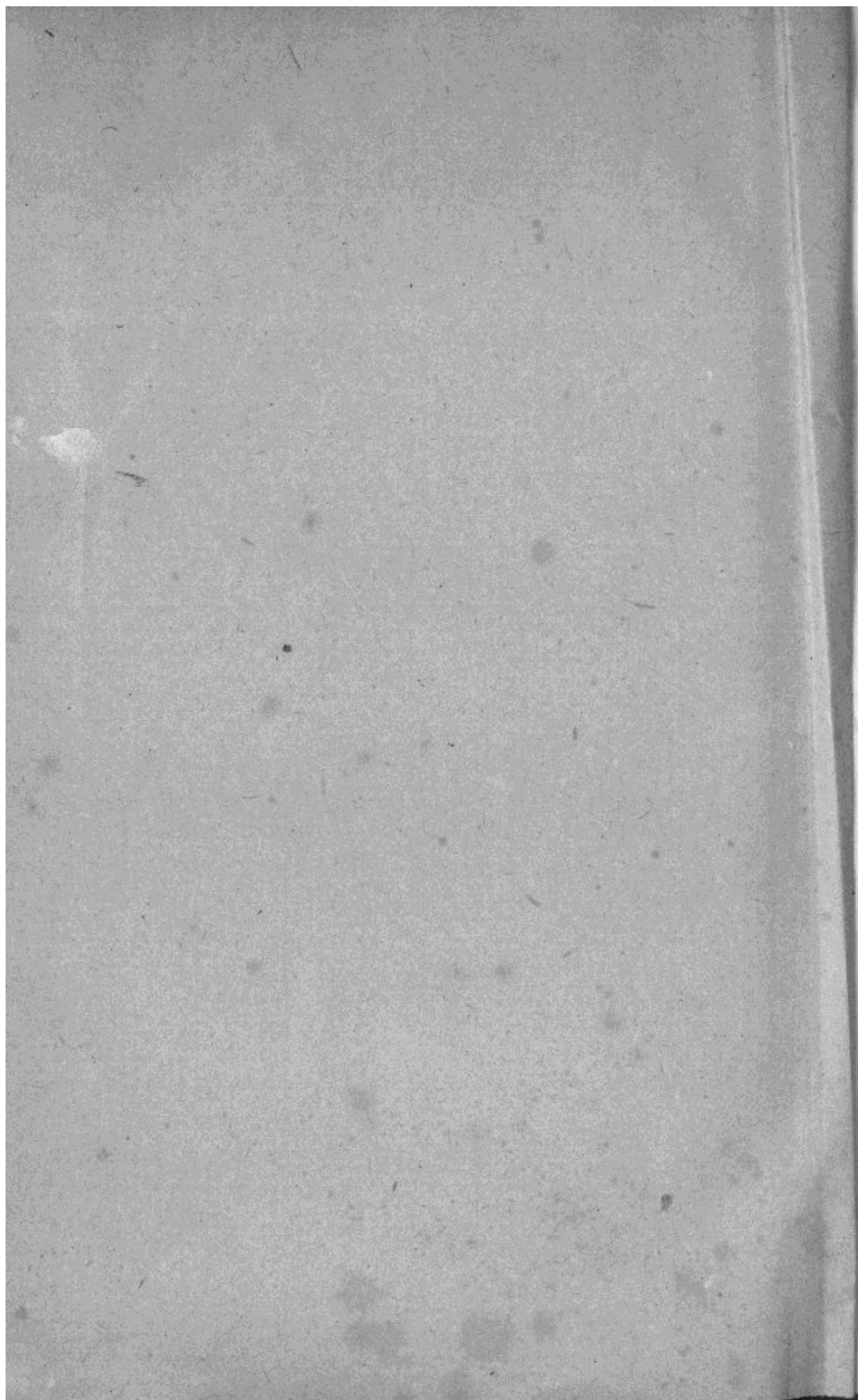


A.T.A
1123



M-8108
R-3383

ATA
1173

DISCURSOS

LEIDOS ANTE LA



ACADEMIA DE LA HISTORIA

EN LA RECEPCION PÚBLICA

DEL ILMO. SEÑOR

DON FRANCISCO COELLO Y QUESADA

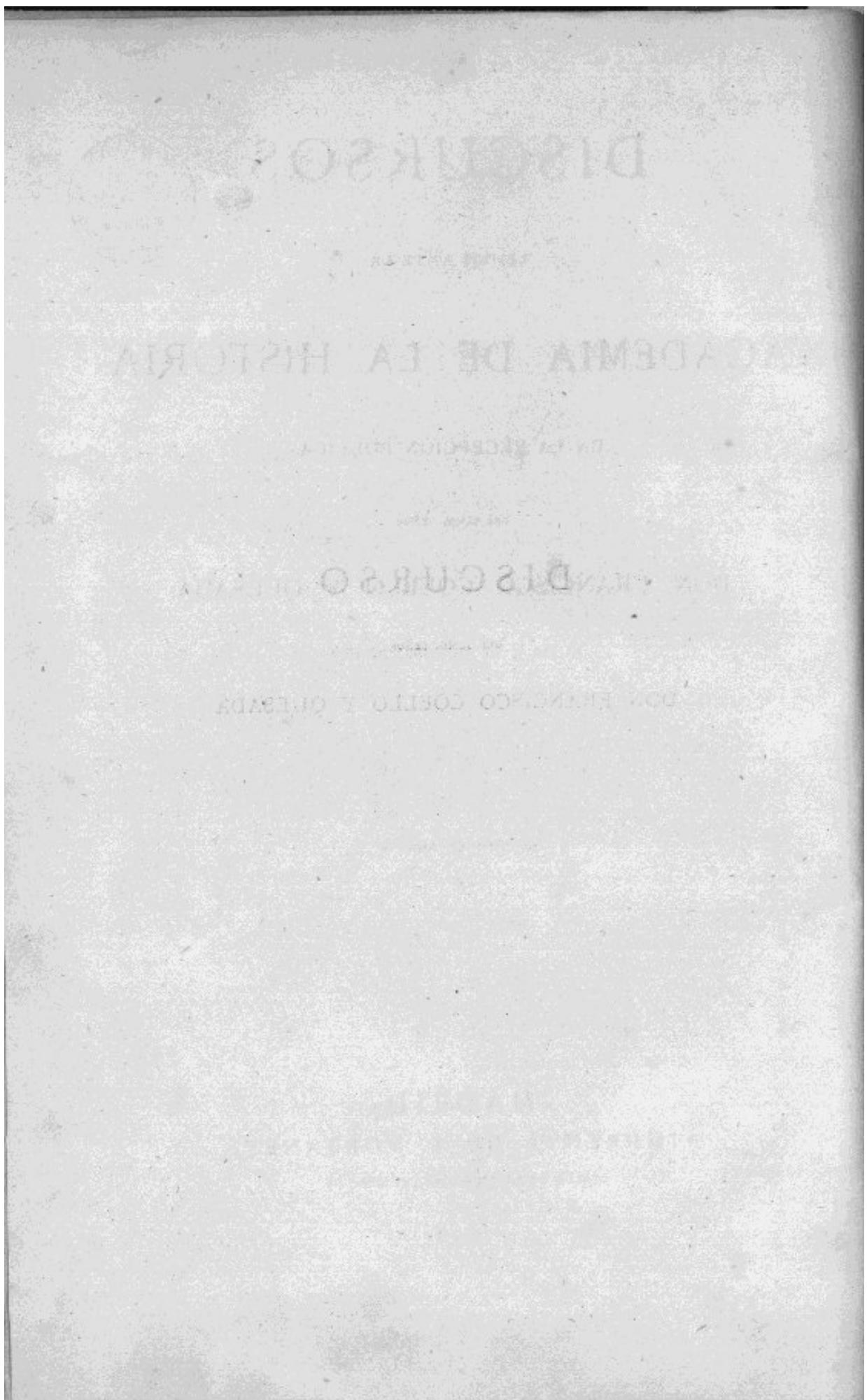
EL DIA 27 DE DICIEMBRE DE 1874

MADRID

IMPRENTA DE T. FORTANET

CALLE DE LA LIBERTAD, NÚMERO 29

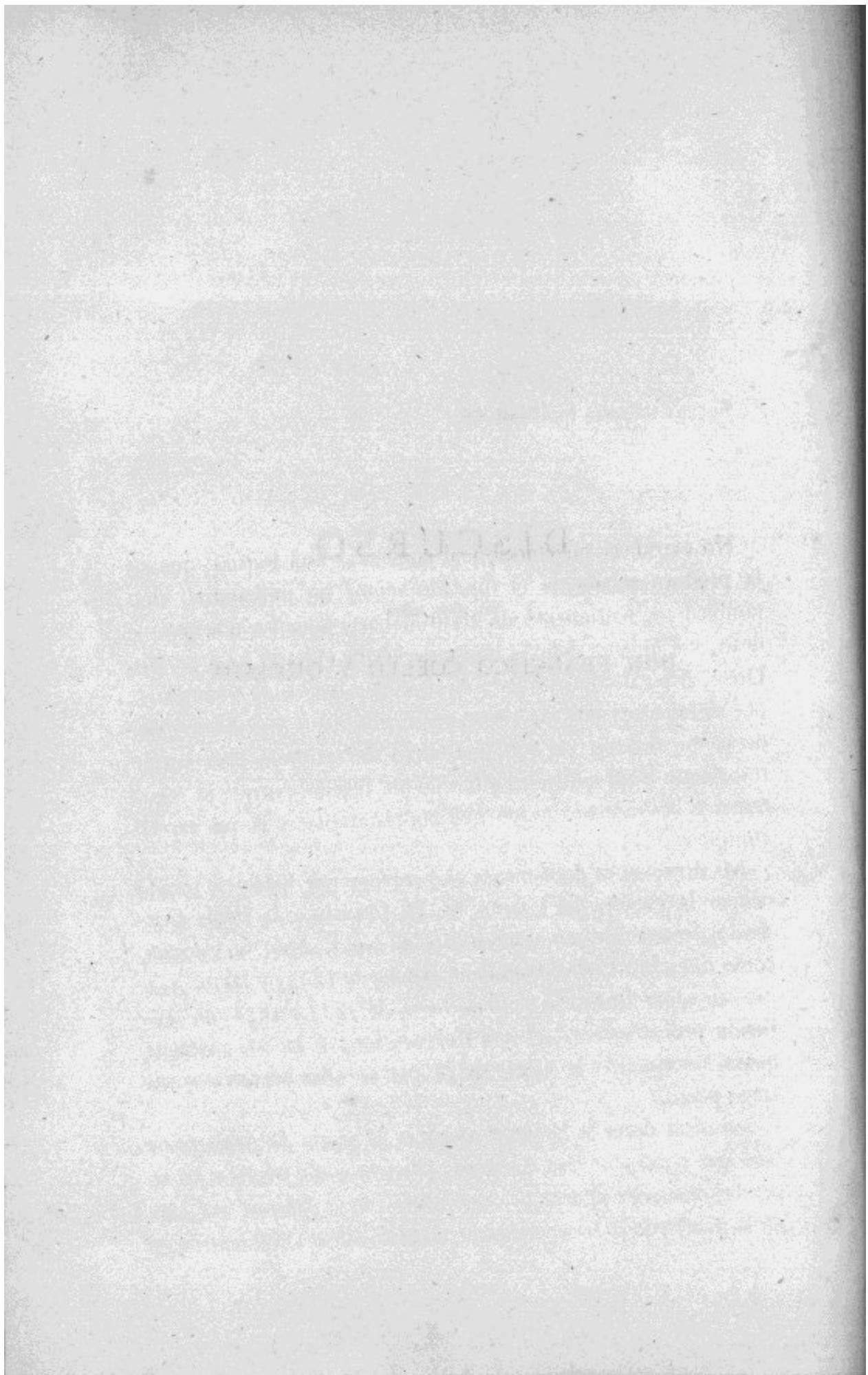
—
1874



DISCURSO

DEL ILMO. SEÑOR

DON FRANCISCO COELLO Y QUESADA



SEÑORES ACADÉMICOS:

No extrañeis mi emocion al comenzar esta lectura, que no la produce solamente el fundado temor de molestaros, sino tambien un sentimiento de gratitud hacia aquellos que me rodean, y á quienes debo la honra de verme elevado á tal puesto. Otros, al ser designados para él, reciben la merecida recompensa por su talento y por sus obras; yo sé muy bien que debo considerar mi eleccion no más que como un estímulo para seguir trabajando y aprendiendo; y de ello me felicito, porque es seguramente la única obligacion que podría aceptar y la que espero cumplir.

Mi situacion es doblemente embarazosa por haberme tocado ocupar la vacante del Excmo. Sr. D. Francisco de Paula Cuadradó, decano durante muchos años de este Cuerpo. Su eleccion, como miembro Correspondiente, databa de 1823, y las de Académico supernumerario y de número, de 1825 y 1838; no existiendo probablemente en esta Corporacion, ni en sus análogas, quien haya tenido la suerte de ocupar en ellas asiento por tan largo plazo.

Sus altas dotes le hicieron alcanzar la gloria de distinguirse bajo tres conceptos bien distintos: primero como Marino, en repetidas ocasiones y, muy principalmente, en la defensa de Cádiz en la guerra de la Independencia; despues como Diplomático, en

multitud de cargos y comisiones, que desempeñó desde 1816, y últimamente como Académico, en numerosos informes y trabajos. En todos los que llevó á cabo, tanto aquí como en el Ministerio de Estado ó en otros particulares, resalta su carácter estudioso y su minuciosidad, y es sensible que no llegáran á ver la luz pública algunos que había emprendido, y entre ellos una Historia del reinado de Carlos IV.

Podeis tener el consuelo de haber utilizado por largo tiempo sus servicios, que premiásteis reeligiéndole constantemente, desde 1845, para el cargo de Censor, y dispensándole otras merecidas distinciones. En cambio, no debeis abrigar la esperanza de que yo alcance á llenar ni una pequeña parte del inmenso vacío producido por su pérdida.

Sólo aspiro, y quizá sea sobrada jactancia, á imitar su reconocida laboriosidad; pero en vano me halaga la ilusión de que más se alcanza, á veces, con la voluntad y el trabajo que con el entendimiento y el saber: bien pronto reconozco que siempre serán mezquinos los frutos que produzca mi buen deseo, y, sobre todo, los que pueda utilizar esta ilustre Academia.

Más que mi personal cooperación, serán aprovechables los numerosos datos sobre la Geografía general, y especialmente de la Península y sus provincias ultramarinas, que he logrado reunir, á costa de no escasos esfuerzos y sacrificios; pero, en verdad, no era preciso para ello que yo ocupase un puesto que debió reservarse á otros más dignos. Los datos que poseo hubieran estado siempre, como ahora, á disposición de este Cuerpo, y ciertamente no faltan en él, para utilizarlos, verdaderas especialidades en Geografía, las cuales, con su fecunda inteligencia, no necesitaron dedicarse exclusivamente al estudio de esta ciencia para dominarla, ofreciendo al mundo literario abundantes y útiles resultados.

Nadie ha pretendido negar, ni aún desconocer, el evidente enlace de la Geografía con la Historia y la necesidad de los co-

DE D. FRANCISCO COELLO.

7

nocimientos geográficos para ilustrar la vida y la marcha de las naciones. Si para formar juicio de los sucesos que pasan en nuestra época y casi á nuestra vista, nos es forzoso tener datos gráficos y descriptivos de los territorios en que ocurren, ¡cuánto más no ha de serlo para aquellos que tuvieron lugar en épocas lejanas y de los cuales no han quedado sino noticias incompletas ó confusas, á veces sólo las envueltas en oscura tradición! En tales casos los estudios geográficos no son únicamente necesarios para comprender y seguir la marcha de los acontecimientos, sino indispensables para explicarlos, y hasta para adivinarlos en muchas ocasiones.

Si á los habitantes de algunas naciones de historia ménos gloriosa, pero acaso más felices que la nuestra, les basta casi con el estudio peculiar del territorio, más ó ménos extenso, en que han tenido su asiento y donde han ido desarrollándose, para los españoles, que llevaron sus armas triunfantes por gran parte de la Tierra, es forzoso el conocimiento de la Geografía general. La historia exclusiva de ésta, ó sea de sus descubrimientos, resume los hechos más culminantes en un largo período de la Historia de España, tan íntimamente relacionada entonces, para gloria nuestra, con la del Mundo entero. Notable porción de él fué descubierta, conquistada y colonizada por nuestros antepasados, y siempre se contarán entre las páginas más brillantes de los anales patrios las que describan esos viajes y atrevidas exploraciones, así como, entre sus hijos más ilustres, aquellos que las llevaron á cabo.

En nada se disminuye tal gloria porque no fuese español el gran Cristóbal Colón, iniciador de tan arriesgadas navegaciones: aunque á mi juicio español era sin duda; hijo fué de España, única nación que le recibió como madre. Hermanos de Colón, españoles fueron los que despues del fracaso de sus planes, calificados de locuras en otros países, le apoyaron, dándole los medios de realizarlos, y le acompañaron en su aventurada empresa, sin que nadie tratara de disputarle su legítima gloria como

DISCURSO

se la disputó en cambio su compatriota Américo Vespucio quien, ayudado por la Fortuna, siempre ciega y en esta ocasión injusta, le robó el derecho de imponer su nombre al Nuevo-Mundo, adivinado por su génio, y descubierto gracias á la intrepidez y carácter emprendedor de los españoles.

Siguiendo el ilustre ejemplo de Colon, se lanzaron á nuevas exploraciones, entre otros ciento, Alonso de Hojeda, Vicente Yáñez-Pinzon, Vasco Núñez de Balboa, primer descubridor del grande Océano Pacífico, Pedro Arias-Dávila y Hernando de *Magalhães* ó Magallanes, portugués de nacimiento, pero al servicio de España; y á Sebastian del Cano le cupo la gloria de rodear el primero la Tierra, tornando á España por distinto rumbo que á su salida, como para tomar posesion de lo que un tiempo fué patria comun de los españoles: el Mundo.

Alentados hoy por nuestro abatimiento y, más aún, por nuestra indolencia, no sólo olvidan tan sorprendentes hechos los extraños, sino hasta quieren disputarnos la gloria de aquellas atrevidas expediciones: los nombres españoles consignados en los mapas del Universo, como testimonio de las tierras ó islas visitadas primero por ellos, van desapareciendo ó adulterándose de una manera lastimosa. Ménos doloroso es lo primero cuando se sustituyen por los que dan los indígenas á las respectivas regiones; pero en muchos casos se ven aquellos reemplazados con denominaciones impuestas á capricho por navegantes extranjeros, que intentan de esta manera disputar, ó hacer olvidar al ménos, la prioridad de nuestro descubrimiento. Así sucede en muchos puntos de las costas de África, América y Ásia, y en la multitud de islas de que está sembrado el Pacífico, señaladas muchas de ellas desde las primeras expediciones del mismo Magallanes, de las de Mendaña, Quirós y Torres, y reconocidas las demás en navegaciones posteriores. Hoy dia figuran, casi más que con su nombre indígena de *Hauái*, con el de islas de Sandwich, las descubiertas desde 1555 por el piloto Juan Gaytan y llamadas ántes de Mesa. En otros casos, la denominacion antigua se desfigura

DE D. FRANCISCO COELLO.

9

de tal modo que es difícil reconocerla, y como uno más, entre los muchos ejemplos que pudiera citar, señalaré el de las islas de los Ídolos, en la costa occidental de África, nombradas solamente islas de Los en todos los mapas. Apesar de esto, los pocos nombres primitivos que van quedando en ellos son verdaderos legados á la Historia, y muestra suficiente del atrevimiento é indomable fortaleza de los españoles; semejantes á los padrones que levantaban nuestros vecinos de Portugal, en las costas á que abordaban, para tomar posesion de sus territorios y dejar memoria de su descubrimiento. No han sido menores los esfuerzos de esta nacion, émula gloriosa de España en la época de aquellas navegaciones; pero no han de contarse aparte, porque, si bien en muchos casos ambos pueblos han estado regidos, como lo están hoy dia, bajo diferentes cetros, no han dejado, ni dejarán por eso, de constituir una sola raza y una misma nacionalidad. Nuestras desdichadas discordias, la torpeza de nuestros gobiernos, podrán mantenernos separados; pero siempre dentro de una misma tierra. Dios no puso en ella verdaderos límites; nos formó semejantes en la tenacidad del carácter, en la viveza de la imaginacion, en la altivez del ánimo. La separacion fué obra de los hombres, y obra divina la union innegable de ambos pueblos. ¿Cuál ha de prevalecer?

Ni son ménos sorprendentes que los descubrimientos marítimos, los terrestres llevados á cabo por nuestros antepasados: las vastas extensiones de América fueron cruzadas en varios sentidos, luchando con dificultades de todo género, y al lado de los nombres de los grandes conquistadores Hernan-Cortés y Pizarro, cuya gloria no tiene rival en el mundo, aunque se hayan buscado con más afan sus lunares que sus hazañas, porque la envidia aborrece lo hermoso y se recrea en lo deformé, podrían citarse los de otros muchos, ménos conocidos, pero no ménos intrépidos. Y las expediciones de unos y otros no se emprendieron solamente por afan de gloria, por ánsia de conquistas ó por codicia del oro, sino en la mayor parte de los casos por el justo

DISCURSO

deseo de civilizar á tríbus errantes, de convertirlas á nuestra sagrada religion, y en no pocos por el estímulo de estudios esencialmente científicos. ¡Cuánto de esto último no se debe á oscuros caudillos, ó humildes misioneros; y cuántos y cuán grandes descubrimientos en las ciencias físicas y naturales no se hicieron por unos y otros, aún cuando se hayan perdido por nuestro abandono ó estén sepultados bajo el polvo en nuestros mal explorados archivos! No pocos extraños alcanzaron inmerecida gloria con esas mismas investigaciones, hechas por españoles primero, y en algunos casos utilizando aquellos sus preciosas noticias, como se utilizan hoy en descripciones y mapas que se ostentan con ajeno atavío, ocultando maliciosamente el nombre y el trabajo de sus verdaderos autores. Triste es en verdad tal usurpacion, pero lo es más todavía que no nos apresuremos á reivindicar esas glorias, siendo á veces más celosos de nuestra honra algunos extranjeros que han sabido hacernos justicia. ¡Cosa rara! Fueron siempre los hijos de España más amantes de la gloria que cuidadosos de conservar la que adquirieron: para lo uno, no han perdonado fatiga; para lo otro, la menor les parece intolerable.

¡Cuántos nombres comparables á los de *Livingstone* y *Barth* se contarian entre los descubridores del interior de América si nosotros, lejos de mirarlos con indiferencia ó de seguir la conducta que tan gráfica y exactamente pinta el conocido apólogo de la cucaña, hubiéramos tratado de inmortalizarlos, como justísimamente hacen los extraños con sus compatriotas! Tal vez la explicacion de esta conducta se halla en que los españoles han sido siempre capaces de los mayores esfuerzos y sacrificios, y por lo mismo no excitaba admiracion lo que entre ellos era comun y frecuente. En tales expediciones no sólo brillan los nuestros por su tenaz energía y su valor heróico; enaltécenlos su nunca desmentida sobriedad y la inflexible constancia en apurados trances; jamás decae su ánimo ni languidece su alegría, rasgo distintivo de carácter que les hizo siempre más simpáticos á las poblaciones que han visitado, y que fué para ellos el mejor auxiliar

en tan atrevidas empresas. Si hoy, adormecidos por fatal letargo y sumidos en miserables contiendas civiles, no hubiéramos abandonado todo estudio formal, todavía lucharíamos ventajosamente con los ilustres extranjeros que, animados de celo infatigable, van corrigiendo ó llenando los claros que existen aún en los mapas del Globo, principalmente en el centro de África y en las regiones polares, puesto que ya hemos demostrado en muchas ocasiones que la energía de nuestro temperamento resiste igualmente el ardiente clima de los Trópicos que la crudeza de las regiones glaciales.

Ya que he nombrado el África, no dejaré de consignar que también se distinguieron muchos españoles en su reconocimiento, habiéndola cruzado del Senegal á Egipto desde mediados del siglo XIV, segun consta en viajes inéditos de aquella época, de que ha dado noticia recientemente el Sr. Jiménez de la Espada; y todavía brillaron más los Portugueses, atravesando por el Sur, de costa á costa, varios exploradores que rivalizaron con las sorprendentes expediciones modernas, las cuales sólo han logrado confirmar ó corregir los detalles de aquellos viajeros, gracias á la mayor perfección de los instrumentos y medios empleados. Es bien extraordinario que en mapas publicados en Portugal á principios del siglo XVI, se hallen representadas la parte central del África y la region de los grandes lagos, mucho más fielmente que en los posteriores, y que se observen en ellos analogías singulares con los que han trazado los viajeros modernos, circunstancia que no puede ser casual y sí debida á expediciones y viajes de los que no ha quedado ni memoria.

Desgraciadamente al dedicar nuestra raza toda su actividad á descubrir, estudiar, someter y poblar otras partes del Globo, y principalmente lo que se llamaba el Nuevo-Mundo, descuidamos el estudio de nuestro propio suelo, negligencia mucho más lamentable en épocas próximas á la presente, porque todavía en tiempos de Felipe II se hicieron grandes y felices esfuerzos para obtener una descripción escrita y gráfica de la Península. Tal

DISCURSO

falta de estudios y conocimientos explica bien las dudas en muchos puntos de nuestra historia, que hoy carecen de la ilustracion necesaria. Aunque se ha escrito mucho desde tiempos antiguos, y discutido, tal vez con exceso, sobre diversos asuntos, comparando ó interpretando añejos códices, se ha prescindido en general de buscar las aclaraciones donde debian hallarse, combinando el estudio de los textos con el del territorio que describían, ó en el que ocurrieron los hechos que narraban. Nada más útil y esencial que acompañar los trabajos descriptivos con trazados gráficos que los expliquen y completen, y mucho se habria adelantado para la recta inteligencia de los antiguos escritos de historiadores y de los geógrafos Estrabon, Mela, Plínio, Ptolomeo, Festo-Avieno y otros, si se hubieran trazado mapas especiales que los ilustraran á cada uno de por sí.

Ejemplo práctico de esto se halla en la interpretacion del Itinerario de Antonino, uno de los documentos más interesantes para el conocimiento de la geografía romana de la Península, mucho más exacto en cuanto á distancias, á pesar de los errores de los copistas, que casi todas las guías de caminos publicadas hasta los últimos años; interpretacion que adelantó notablemente con el trabajo presentado á su ingreso en esta Academia por uno de sus dignísimos miembros, secundado muy eficazmente por otro igualmente distinguido. La necesidad de sujetarse á una representacion gráfica, unida á la ilustracion de sus autores, les hizo prescindir por completo del sistema seguido por los anteriores comentadores de la parte española del Itinerario, quienes buscaban aisladamente la situacion de los pueblos de las diferentes rutas, sin ocuparse de las distancias que los separaban, ni de la posibilidad ó conveniencia de enlazarlos entre sí y de completar, de este modo, las comunicaciones. Los vestigios de éstas debieron buscarse siempre en el terreno, más bien que fatigando la imaginacion para hallar analogías, ya fuesen de sonido, ya de significacion, y á veces de otro género, entre los nombres de los pueblos hoy conocidos y los de las mansiones de

aquellas vías. Antiguamente este trabajo hubiera sido más fácil, porque subsistían íntegras muchas calzadas, con gran número de sus miliarias en pie, sin que las necesidades del cultivo ó la construcción de otras obras, para las que se destruyeron los antiguos caminos, hubiesen borrado grandes trozos de éstos.

Las monstruosas irregularidades que resultan de algunos de aquellos trabajos, hubieran saltado á la vista si aparecieran marcados los caminos en un mapa; pero se ocultaban, á causa de su falta, y por si llegaba á notarse alguna, se acudía al manoseado recurso de que las vías romanas no tenían por objeto buscar los trayectos más cortos y convenientes, sino el de enlazar las poblaciones que á sus fines interesaba, arraigándose en muchos, y no habiendo desaparecido todavía, la creencia de que todos daban repetidos rodeos. Así puede juzgarlo, en efecto, el que atienda á los trazados tales como se describieron, ó el que se concrete á estudiar aisladamente una de las comunicaciones del Itinerario de Antonino, sin mirar al conjunto de ellas, y aun á otras vías cuya existencia es indudable aunque no figuren en esta recopilación, á la que falta muchísimo para ser completa, y sobre todo para estar bien ordenada, aun cuando se la considere limitada á las vías que constaban en el registro del Pretor ó, como diríamos hoy, á las carreteras del Estado. Para ejemplo, citaré la vía de Mérida á Zaragoza, que se dirige primero al Norte por Cáceres y Salamanca hasta Zamora; que luégo tuerce al Este hacia Simáncas, cerca de Valladolid; se inclina después al Sudeste por Segovia, y, por el Occidente de Madrid, llega á ~~TITULIA~~ (*) Bayona de Tajuña, para torcer de nuevo al Noreste hasta alcanzar á Zaragoza, tocando en Guadalajara, Sigüenza y Calatayud. Así considerada, esta vía es absurda; pero se comprende, desde luégo, que está formada con varios trozos de otras comunicaciones, todas interesantísimas y admirablemente

(*) Véase el final de la Advertencia que sigue á los Discursos.

DISCURSO

proyectadas: sus secciones siguen paso á paso la traza de ferrocarriles estudiados, como los más fáciles y convenientes y, gran parte de ellos, ya en explotacion hoy dia.

Yo creo que no hay estudio tan interesante, para aclarar la Historiá, como el de las antiguas comunicaciones. Por ellas se verificaron siempre las invasiones extrañas y las marchas de los ejércitos, ya en las expediciones ofensivas, ya en los avances y retiradas de la defensiva; á su lado tuvieron lugar las principales batallas, y se hallan siempre las poblaciones más importantes, las más nombradas en la Historia, porque las anteriores á la construccion de las vías obligaron á éstas á tocar en ellas, y las otras se fundaron ó engrandecieron merced á las ventajas y á las facilidades que daba la comunicacion existente. Y no hay que atender sólo á los caminos considerándolos definitivamente establecidos, con calzadas más ó ménos importantes, sino á los anteriores que, en su origen, abrió el tránsito de los naturales y que más adelante ensancharon y perfeccionaron las necesidades de la guerra ó las del comercio; siguiendo en general las primeras calzadas el trayecto de las sendas primitivas, y casi naturales, entre unas y otras regiones. Por eso su trazado es el más perfecto; por eso olvidadas durante muchos años las vías que construyeron los fenicios, cartagineses y romanos, sirvieron, sin embargo, más tarde como caminos principales por los cuales se efectuaba el tráfico, casi exclusivamente de arriera, abriéndose al lado, en los terrenos firmes, veredas ménos duras y penosas al tránsito, pero volviendo á las sólidas calzadas en los sitios húmedos ó en épocas de lluvias. Siguiendo las mismas vías antiguas, se trazaron bien recientemente las nuevas carreteras aprovechando en muchos casos gran parte de los materiales, para sus obras y firme, y hace bien poco, y coincidiendo todavía más con el trazado de aquellas, se construyen ó proyectan los ferro-carriles. Bien ajenos marcharán hoy en sus cómodos wagones la mayor parte de los

viajeros, de que precisamente por los mismos parajes cruzaban en sus expediciones los primeros pobladores de nuestra patria, las ordenadas legiones romanas y los impetuosos escuadrones árabes con los cuales sostuvimos tan porfiadas y sangrientas guerras.

Temeridad parecerá en mí querer decir algo sobre este asunto después del trabajo á que ántes me he referido, y todavía se creerá mayor cuando manifieste que pienso ocuparme del sistema general de comunicaciones, comprendiendo no sólo las que detalla el Itinerario de Antonino, sino tambien las señaladas en otros textos antiguos, y aun de aquellas vías cuya existencia consta por vestigios indudables ó por datos más ó ménos seguros. Sin embargo, estoy muy lejos de aspirar á presentar un trabajo completo; y mi ambicion se limita á ofrecer algunas piedras, toscamente labradas, para la construccion de un edificio que tanta utilidad proporcionará si algun dia se levanta, sin pretender siquiera ponerlas en su lugar, sino dejando su atinada colocacion á más hábil arquitecto. No he sabido resistir al deseo de comunicar algunos datos que había reunido para el estudio geográfico de nuestro territorio, los cuales he adicionado, en estos últimos meses, con otras investigaciones hechas para ofrecer más apoyo á mis notas é ideas anteriores.

Sin duda habré alarmado á mis oyentes, á pesar de las anteriores salvedades, con la amenaza de describir una por una las antiguas vías de la Península, y debo apresurarme á tranquilizarlos. Conociendo la aridez del asunto, y comprendiendo, sobre todo, que carezco de dotes para disimular en lo más mínimo sus asperezas, me limitaré á apuntar ahora las bases generales de mi trabajo, dejando la explanacion de los detalles de trazado, en aquellas vías cuya existencia conozco, y los datos en que fundo mis apreciaciones, para una obra cuya impresion me propongo empezar inmediatamente. Así, el que no quede sobradamente escarmentado y fatigado con esta primera parte, podrá acudir á esa publicacion, donde se encontrarán, al ménos, numero-

sos datos que utilizará quien los examine con mejor criterio.

De todos modos, necesitaré de la mayor benevolencia por parte del auditorio; y como en él se encuentran bondadosísimas señoras, les suplico y deseo, ya que voy á hablar especialmente de cosas de romanos, que tengan la fortaleza de aquellas matronas para no rendirse al cansancio, seguro de que entonces los del otro sexo no han de querer mostrarse ménos sufridos. Unas y otros podrán consolarse tambien con la seguridad de que, despues de mi lectura, han de escuchar ideas más agradables, y conceptos elevados, expuestos además con galana frase.

Poco tendré que decir, sobre todo aquí, respecto de las vías descritas en el Itinerario de Antonino: la mayor parte de ellas han sido colocadas, con datos indudables y con excelente criterio, en el Discurso á que más de una vez hice referencia. De los treinta y cuatro caminos que comprende este interesante documento de la antigüedad, y entre los cuales hay algunos trozos repetidos y otros que, en cambio, deben dividirse en varias secciones, como sucede en realidad al que ántes he citado de Mérida á Zaragoza, sólo existen cuatro porciones cuyo trazado es muy dudoso: éstas son, las de **CLVNIA**, ó Coruña del Conde, á Astorga; de Toledo á Mérida; de Mérida á Évora, y de **SALTIAI**, ó sea Chinchilla, á Zaragoza. En otros once trozos, que no me detendré á señalar, se ofrecen algunas dudas, pero de menor importancia, limitadas á una zona más estrecha, y casi á los que pueden considerarse detalles de trazado: aún de éstos, dos de ellos, el de **TVRRES** á **ILICI** ó Elche del Ríeno, en la línea principal de Cartagena, y el de Astorga á Cháves, han sido ya casi resueltos; el primero gracias á las indagaciones debidas á la inteligencia del sabio Académico D. Aureliano Fernández-Guerra, y el segundo con el trabajo presentado recientemente por el Ingeniero de caminos D. Enrique Gadea, sobre la primera parte de aquella vía.

Acerca de las secciones más dudosas me permitiré hacer algunas consideraciones, empezando por reconocer que, si bien difiero de la opinion sustentada en el meditado trabajo del ilustrado Académico é Ingeniero D. Eduardo Saavedra, no hay datos bastante para formar un juicio exacto, y que, así, presento mis ideas con gran desconfianza y como otras soluciones del problema, más conformes, á mi juicio, con los datos existentes y con algunos indicios que pueden utilizarse. En las cuatro secciones citadas hay sin duda equivocaciones en el texto, y tal vez falta de alguna mansion, resultando corta en todas ellas la distancia señalada, respecto de la que separa los puntos extremos, que son indiscutibles.

En la primera, de **CLVNIA** á **ASTVRICA**, la parte verdaderamente dudosa es entre Róa ó, más bien, entre las Pínzas de Castilla y Benavente. La solucion que yo propongo se acomoda á las indicaciones del anónimo de Ravena, que cita á **INTERCÁTIA** entre **CAÚCA** y **PALÁNTIA**, y con la descripcion de las guerras del pretor Luculó en aquella zona. Éste, despues de la rendicion y traídora matanza de Coca, pasó á la expugnacion de **INTERCÁTIA**, que no pudo rendir, y tambien siguió á Palencia. Tales datos dejan, á mi entender, fuera de duda que **INTERCÁTIA**, poblacion antigua que por su misma celebridad han pretendido heredar varias modernas, debió encontrarse hacia Valladolid y probablemente muy inmediata. Aquí resultan bastante bien las distancias del camino, partiendo de **CLVNIA**, el cual, empalmando luégo cerca de Simáncas, continuaria por otros del Itinerario para llegar á Benavente y Astorga. No es esto negar la existencia de una vía más directa desde **CLVNIA** por Palencia, hasta donde existen bastantes vestigios, y que se prolongaba en derechura á Benavente, segun se presumia por algunos datos y ha corroborado ahora el reconocimiento de este trozo, practicado por el Ingeniero D. Cipriano Martínez y González.

Para la segunda sección dudosa, entre Toledo y Mérida, yo adopto el trazado que lleva la vía á empalmar en Almaden, pa-

DISCURSO

sando cerca de Luciana, pueblo en cuyo término hay diversas ruinas romanas y que conserva casi el nombre de la mansión **LEVCIANA**, hallándose en esta dirección un antiguo camino llamado de la *Plata*, como otros varios de esta zona, entre Castilla y Andalucía, que son conocidamente romanos. Algunos creen que debieron tal nombre á la circunstancia de verificarse por ellos las conducciones de la plata, que se traía de América; otros lo atribuyen á ser vías *latas* ó anchas, como la famosa de Mérida á Salamanca, que se denomina así más generalmente, y desde antiguo. El Sr. de Saavedra, acaso con mayor fundamento, lo deriva de la palabra árabe *balat* que indica lo igual y suave del piso, deduciendo de la misma el nombre de *Albalate* y sus análogos, que pueden ser indicios de la proximidad de caminos romanos.

Según mi trazado, la distancia entre Toledo y Almadén es precisamente la que marca el Itinerario de Antonino hasta Mérida, adonde se llega por otra vía, comprendida en el mismo documento, y cuya sección se ha omitido como sucede también en otros casos. El anónimo de Ravena, que me sirvió de auxiliar para el camino anterior, me confunde en el presente, porque, en una serie de sus nombres, intercala dos mansiones de esta vía con varios pueblos que marcan otra indudable entre Mérida y Toledo, pasando por Trujillo y Talavera. No me detendré á manifestar la explicación que hallo posible, limitándome á decir que es casi seguro que, además de las dos comunicaciones indicadas entre Mérida y Toledo, existieran otras intermedias cruzando los puertos Marchés y de San Vicente.

El trozo entre Mérida y Évora, aunque reducido en extensión y cuyo trazado puede variar solamente en estrecha zona, no es el menos dudoso, pero no merece que me detenga á señalarlo aquí, y pasaré á ocuparme de la última sección citada entre Chinchilla y Zaragoza.

El Sr. Saavedra creyó que esta línea podría explicarse mejor llevándola de Sagunto á Calatayud, por Teruel, y así,

aprovechando trozos de otras vías, enlazaba con rodeos los dos extremos de ella. Conviniendo en la posibilidad, puesto que tambien hay caminos romanos en aquel trayecto, yo creo que la dirección de la incluida en el Itinerario era casi recta; y me fundo en que existen vestigios auténticos, en tal sentido, por el Norte de Chinchilla, en el paso del Júcar y hasta muy cerca de Iniesta; igualmente los hay en la parte más septentrional, en el llamado hasta hoy Campo Romano, al Este de Daroca, y en Cariñena. Fijos con plena certeza ambos extremos, la topografía de aquella comarca nos lleva, como por la mano, al trazado intermedio que forzosamente ha de pasar por Cañete, ó sus inmediaciones, marchando por entre Teruel y Albarracín para buscar el valle del Jiloca y empalmar luégo con el trozo tambien indudable.

Aunque me constaba la existencia de una miliaria en Albarracín, habia yo creido por mucho tiempo que la vía no tocaba en esta población, si bien pasaria poco distante de ella y en su intermedio con Teruel, pudiendo haber sido transportada dicha piedra de algun sitio próximo; pero un detenido estudio de otros antecedentes, esencialmente históricos, me hizo comprender luégo, por la importancia que tuvo Albarracín en los siglos medios, por haber sido designada para Silla episcopal y por marcarse constantemente como punto de paso en las expediciones de la Reconquista, que el camino tocaba en la misma ciudad separándose del tránsito más fácil, segun las condiciones topográficas, al valle del Jiloca, tal vez para acercarse á las importantísimas minas de hierro que hay al lado, en la sierra de las Meneras, como se buscó, en la parte Sur de esta línea, el paso por las minas de sal de **EGELESTA**, tan famosas desde la más remota antigüedad.

Establecido así el trazado, se halla muy conforme con el texto de Estrabon quien, describiendo la vía del Pirinéo á **CÁSTULO**, por cierto no comprendida, en uno de sus trozos interesantes, en el Itinerario de Antonino y cuya existencia y trazado

DISCURSO

ha venido á confirmar recientemente el hallazgo de los Vasos apolínares, expresa que, en lo antiguo, el camino se apartaba más de la costa, marchando por terreno escabroso y pasando por EGELÁSTAS; camino que se prolongaba tambien hasta la nueva CARTHAGO, habiendo demostrado numerosos vestigios, y algunas miliarias, la existencia de esta segunda parte, que tampoco se encuentra en el Itinerario y que iba rectamente de Chinchilla á Cartagena, pasando al Occidente de Múrcia. Generalmente se ha colocado á EGELESTA en Iniesta, por la asonancia del nombre, y allí existen minas de sal análogas á las de Minglanilla.

El camino entre Chinchilla y Zaragoza es, en grandes trozos, el que se ha llamado constantemente carril de la Mancha á Aragón; el que han seguido los extremeños en su tráfico y el que recorrió el *héroe manchego*, segun la ilustrada opinion de los Sres. Caballero y Fernández-Guerra. La pericia geográfica de Cervántes, su conocimiento del territorio en que estableció el campo de las hazañas del para siempre famoso Don Quijote, se ve una vez más confirmada al señalar una de las vías romanas, únicos caminos que entonces eran transitables, para la marcha del ascendido caballero andante y de su graciosísimo escudero.

Saliendo ya de las vías designadas en el Itinerario de Antonino, pasaré á indicar brevemente las que ofrece el anónimo de Ravenna ó Ravena, que he tenido ocasión de citar. Su llamada Descripción del Orbe, que en la parte de nuestra España supone tomada de varios escritores, se reduce á una mera recopilacion de nombres; pero con la circunstancia de que todos los de poblaciones se refieren á verdaderos itinerarios, y el más ligero exámen basta para convencerse de que no se han consultado obras descriptivas sino estados de comunicaciones ó más bien trabajos esencialmente gráficos. En mi concepto se escribió

teniendo á la vista un trozo análogo á los que conocemos de la tabla Peutingeriana, en la que desgraciadamente casi nada se encuentra de la parte referente á España. De las varias razones que tengo para opinar así, me concretaré á indicar solamente la de que entre los pueblos citados por el Ravenate figura **DECIANA**, que no expresan el Itinerario de Antonino ni los Vasos apolínares.

De los doscientos setenta y nueve nombres diversos de poblaciones que cita el texto de que me ocupo, escritos la mayor parte con grande incorrección, ciento ochenta y ocho pertenecen tambien á mansiones del mismo Itinerario, variándose alguna vez su órden y combinándose con otros que indican nuevas soluciones para algunas vías dudosas. Veinte y tres más corresponden claramente á mansiones omitidas en el resúmen de Antonino y que deben interpolarse en él, ó tal vez á ramales que empalmaban en aquellas comunicaciones. Los sesenta y ocho restantes son ajenos á este trabajo, y denotan evidentemente diversos caminos omitidos en dicha recopilacion. Así lo comprueba la existencia de numerosos y patentes vestigios de casi todas las vías que señalan estos puntos, y, por lo tanto, hay sobrada razon para suponer que corresponden tambien á itinerarios los nombres de otros pueblos ó mansiones que son ménos conocidos.

La primera línea que marca de un modo indudable el Ravenate, es la de Valéncia á Cartagena por la costa, empalmando por bajo de Elche con el camino más interior que enlazaba ambos puntos; línea que tambien describe el geógrafo árabe Edrisí apellidado el Nubiense. Interpolados con otros, aparecen en el texto del primero los nombres de **PÓRTUM-SVCRONE**, **DIÓNIO** y **LVCÉNTES**, que corresponden á la desembocadura del Júcar, Dénia y Alicante; y la mezcla ó confusion de varios de ellos con las mansiones de la otra vía revela tal vez la existencia de ramales que las enlazaban, de los que alguno aparece muy probable por otros datos. Además esta mezcla de

DISCURSO

nombres no tiene nada de extraña suponiendo que están tomados de una hoja semejante á las que existen de la Tabla de Peutinger, porque en ella se desfiguran de un modo absurdo los territorios, señalándose como paralelos áun los caminos más divergentes, y siendo fácil aplicar á uno, é intercalar con los tuyos, los nombres que pertenecen á los laterales.

La citada comunicacion se prolonga por otra en que se nombran, despues de Cartagena, á **BÁRIA** y **ABDERA**; y esto, unido á la conocida existencia de miliarias en Mazarron, demuestra que el camino, muy inmediato á la costa, iba salvando algunos de los contrafuertes próximos á ella para llegar á Vera ó sus inmediaciones, donde yo creo se hallaba la antigua **BÁRIA**. Aquí concuerda con la posicion que le asignan las tablas de Ptolomeo, aunque sé demasiado lo poco que debe fiarse en sus graduaciones, y tambien se halla el mismo nombre citado con ligera variacion por el Edrisí en las rutas de Cartagena y de Lorca á Almería, que debian tocar en este punto, coincidiendo la segunda con otros caminos romanos. La continuacion á Almería puede suponerse por Sórbas y el Campo de Tabernas ó mejor, segun la indicacion del Nubiense, por cerca de Mujácar y el Campo de Níjar, lo que la aproxima más á la costa, separándola de ella la empinada sierra de Gata. Desde Almería coincide, de todos modos, con la vía de Antonino, sobre la cual se halla **ABDERA**, hoy Adra, aunque no figura entre las mansiones del Itinerario.

La existencia indudable del camino que hemos bosquejado, viene á explicar una de las que aparecen como imperfecciones de la vía romana que, desde Cartagena, se dirige por Lorca y Baza hasta Guadix para, desde allí, bajar á Almería y seguir luégo toda la costa; contribuyendo á demostrar que las rutas colecciónadas por Antonino son trozos de varias comunicaciones, reunidas las más veces con escaso criterio, y que se completan por otras vías de que no hizo mención. Así aparece tambien íntegra la gran línea por toda la costa del Mediterráneo, que se

DE D. FRANCISCO COELLO.

23

prolongaba, ya fuera del Estrecho, hasta Cádiz, marchando casi siempre por los puntos más próximos al mar, segun lo que permite la topografia del territorio.

El caudaloso Guadalquivir, dividido seguramente en tiempo de los romanos en varios brazos, como lo está hoy dia, rodeado entonces de profundos esteros y formando un lago considerable, del cual son claros vestigios los lúcios y extensas marismas próximos á sus márgenes, pero que habian de aparecer en aquel tiempo ménos traplenados por los aluviones del río, impidieron sin duda la continuacion de la vía costanera, reemplazándola por las que cita Antonino desde Cádiz á Sevilla y de aquí á Huelva. Esta separacion de la costa produjo tambien algun trastorno en la parte correspondiente de la obra del geógrafo de Ravena, el cual señala, sin embargo, el trozo de **ESVRI** á **OSSONOBA**, es decir, de la boca del Guadiana á Faro, en el Algarve, que tambien detalló el Itinerario y aun la prolongacion á la **STATIO-SACRA**, que se hallaba en Ságres, próxima al cabo de San Vicente, por la cual se enlazaban importantes ciudades en la costa Sur.

Cita despues algunas de Antonino desde Faro por Alcacer do Sal, Lisboa, Santarem, Coimbra y O-Porto á Braga, pero á renglon seguido se nombran, como cercanas tambien al Océano, otras varias cuya situacion es en gran parte desconocida. Entre las que no se hallan en este caso se notan varias de las designadas en el Itinerario entre Braga, el Padron y Betanzos ó la Coruña, y es probable que las anteriores á éstas se refieran á trozos de vías más meridionales, así como las restantes deben asignarse á un camino inmediato á toda la costa del Norte y que terminaba en Fuenterrabía, punto á que se reduce, casi indudablemente, la antigua **OLARSO**, la **ÓSSARON** del geógrafo anónimo.

Siento verme sujeto, ya que no por la obligacion, por el deseo, al ménos, de presentar soluciones probables en esta parte, y no poder salvar la dificultad como lo hicieron el ingenioso

DISCURSO

Mela y el galano Plínio, excusándose con la aspereza de los nombres indígenas de estas regiones para ocultar hábilmente su ignorancia relativa respecto de aquellos territorios. A la verdad, si los nombres actuales de algunos puntos de esta zona, es decir, los vascongados, se resisten á nuestra pronunciacion, no sucede así con los pocos antiguos que conocemos de poblaciones inmediatas á la costa Norte, y sólo son extraños porque se ignoran sus situaciones y correspondencias. Notablemente más rebeldes á la pronunciacion latina son otros muchos de Andalucía, que cita el mismo Plínio y que conservan no poco parentesco con las voces vascongadas.

En el trabajo de ampliacion que tengo preparado, discutiré con algun detalle, el trazado de las vías que, en mi concepto, debieron seguir contiguas á la costa por todo el Occidente y el Norte de nuestra Península. Por ahora me limitaré á indicar que, desde el cabo de San Vicente, debió existir una linea más próxima al mar y que enlazase las antiguas poblaciones conocidas de esta region con Alcacer do Sal, camino que tambien indicó el Edrisí: que es probable sucediera lo mismo desde aquí á O-Porto, y aun hasta el Miño, y que siguiera apoyándose á trozos en las vías de Antonino, pero enlazando más directamente los puertos notables de la costa, cortando las penínsulas que separan las extensas rías de Galicia: que más adelante, salvando las dificultades del terreno, marchase, sin embargo, bastante próximo al mar en toda la costa de Astúrias y de Santander, tocando luégo en Bilbao para terminar en el Vidasoa.

En la parte oriental, á partir de Oviedo, puede dudarse si el camino iba en general cercano al mar ó por los valles interiores poco distantes del mismo, pero más bien intermedios entre la costa y la prolongacion de la cordillera Pirenáica. El antiguo hallazgo de un miliario no léjos de Covadonga, y el puente romano inmediato á Cangas de Onís, indican siempre la existencia de una vía interior en esta parte: más adelante, el hermoso valle de Durango y el extenso, aunque ménos despejado,

del río Ória, parece convidaban á llevar por ellos uno de los caminos militares; siendo tal vez nueva prueba de su existencia los campamentos romanos en las cercanías de Tolosa de Gipúzcoa, como lo son más indudables de la otra vía el de Gaztiburu, próximo á Lequéitio, y el de Veloága, contiguo á Rentería, y los trozos de camino, que se cree romano, entre Bilbao y Berméo, el que se observa en las cercanías del citado Lequéitio, además de los vestigios de puente sobre el Deva y arrecife hacia Cestona, descubiertos por el Sr. Fernández-Guerra, y de los inmediatos á la última población citada, por más que se haya disputado recientemente acerca de la época á que pertenecen tales restos. Otros indicios de nombres, conservados en algunos caseríos ó localidades, me han guiado para suponer sus trazados más probables, pero no es aquí donde deben explanarse tales razonamientos.

Casi sin interrupcion pasa el Ravenate, de las poblaciones inmediatas á las costas del Mediterráneo y del Océano, á citar otras varias agrupadas en líneas radiales partiendo de Zaragoza, y entre las nuevas vías, ó trozos de ellas, que dejan conocer algunos nombres, se presenta la que designan los de SÁLAM y ANABERE, colocados despues de EBELINO, que corresponden, al parecer, á una línea que desde el valle del Gállego iba á otro punto del Pirinéo ó bien á la señalada por Estrabon, y que, desde Tarragona, por Lérida y Pamplona, seguia hasta el Océano cerca de IDANVSA. La circunstancia de no citar el geógrafo griego á Zaragoza, como punto intermedio, es prueba de que esta vía sólo utilizaba hasta Huesca las de Antonino, y sabido es tambien que, desde muy antiguo, existia un camino frequentadísimo por la canal de Jaca á inmediaciones de Sangüesa y Monreal hasta Pamplona, que era el usado principalmente por los peregrinos extranjeros para dirigirse á Santiago de Compostela. La continuacion al Océano, desde Pamplona, tenia lugar evidentemente por el valle del Vidasoa, y así lo confirman algunos nombres locales y la descripcion del Nubiense.

Este último trozo de vía está tambien comprendido entre las del Ravenate que pone en otra parte, á continuacion del nombre de **ÓSSARON**, la mansion **ALANTONE** del Itinerario, muy proxima á Pamplona y, por consiguiente, al empalme del ramal del Norte.

Antes de proseguir diré que se ha supuesto generalmente que **ANABERE** correspondia á la **ANÁBIS** de Ptolomeo; pero ésta debió encontrarse en Cataluña, y para llegar allí era preciso tocar en otras mansiones del Itinerario, siendo más probable la direccion opuesta que he señalado al camino. Además, recuerdan bien el nombre de **ANABERE** los de *Ansabére*, que se conservan en la parte de frontera francesa inmediata á los valles de Hecho y Ansó, y el de *Anaver-rúa* cerca de Ísaba en el de Roncal.

Otro camino directo entre Zaragoza y Pamplona está claramente indicado por los nombres de **SÉGLAM**, **TERRACHA** y **CARTA**, intermedios entre ambas, correspondiendo probablemente todos, aunque mal escritos, á poblaciones mencionadas por Plínio, y reduciéndose el último á Santacara, en la linea que debió recorrer el trazado, donde se hallaron algunas milicias así como otra en Pitillas, que consta en documentos dignos de crédito. Tambien pertenecen á esta zona la vía ó vías que designan los puntos **GRACVSE**, evidentemente la **GRACCVRIS** del Itinerario, cuya situacion resulta cerca de Alfaro, y los de **BÉLDALIN**, **ÉRGVTI** y **BETVRI**, que debe ser la **BITVRIS** de Ptolomeo, correspondientes á una comunicacion que se cruza con la anterior, marchando al Nordeste para acercarse á otro punto del Pirinéo, segun demuestran diversos datos, y probablemente por Burgui que antiguamente se llamó *Biguri*.

Al nombre de **CONTRÉBIA**, que señala como contiguo á Zaragoza, siguen primero los de **AVCI**, **LEÓNICA**, **GÉRGIVM**, **ARTICABE** y **PRAETÓRIVM**, y luégo modifica aquel, llamándole **TRÉBIAM**, al citar los adyacentes de **IOLÓGVVM** y **LENTÍBILI**: todos denotan, sin duda, comunicaciones que desde Zaragoza van á enlazarse al Sudeste con la linea de costa, siendo clara la identi-

dad del último con la mansion **INTIBILI** del Itinerario, y evidente la existencia de antiguas vías en este territorio; algunas tocaban en Alcañiz y Morella seguidas casi por las actuales carreteras. No debe confundirse la **CONTRÉBIA** aquí nombrada, que tal vez se llamó **TRÉBIA** solamente y pudo hallarse en las ruinas de *Frávia* ó *Trávia*; no lejos de Caspe, con la más famosa en las guerras, que tuvo su asiento en Zorita de los Cánes, inmediata á los ríos Tajo y Guadiela y á otras vías romanas.

Interpoladas con algunas de las anteriores poblaciones, que he nombrado sin guardar el orden en que las designa el Ravenate para atender más á la situación geográfica, se citan las de **CLVNIA**, **TVRBES**, **MANCELLUS**, nombres viciados los dos últimos, pero en los que se descubren fácilmente los de **TÉRMES** ó **TERMÁNTIA** y **MONS-OCÉLV** ó **OCÍLIS**, correspondientes á Nuestra Señora de Tiélmes y Medinaceli, en la provincia de Soria, por donde se hallan vestigios de vías romanas con importantes ramales en varios sentidos.

Ya hablé ántes de la línea que enlaza á **CAVCA** con **INTERCÁ-TIA** y **PALÁNTIA**, y de las que unian á Mérida con Toledo, cuyo trazado aclara muchísimo el texto de que me ocupo; y temeroso de abusar demasiado de la paciencia de los que escuchan esta lectura, evitaré, en lo posible, nuevas consideraciones y detalles. Bastará decir que la primera se prolonga, segun el geógrafo anónimo, por **EQVOSERA** y **COVGION** hasta **BELISÁRIVM**, que probablemente será la mansion **VIMINÁTIVM**, de la vía más septentrional á Astorga, situada entre Carrion de los Cóndes y Sahagún. El paso de este camino por Valladolid está comprobado por una miliaria hallada cerca de Santovenia, al Norte de dicha capital, cuya colocación consta en un documento gráfico que poseo. Entre los nombres de **SEGISAMONE** y **LACOBRIGA**, de la misma vía de Astorga, intercala el Ravenate, los de **PISTÓ-RACA** y **AMBÍNON**, que pertenecen sin duda á otra que se cruza con ella, siguiendo el valle del Pisuerga, conocida tambien por miliarias halladas en Herrera, y que nombran á **PISÓRACA**:

aquí demuestra otra vez su sistema de citar mansiones de las vías contiguas.

Otro camino importante, del que existen vestigios notables y casi continuos, tan conocidos como, en general, lo son poco los de otras vías, es el que designan los nombres de **CÁRACA**, **SIGOBRICA**, **PVTEIS** y **SALTIS**, citados después de **COMPLVTVM**: es decir, la vía recta de Alcalá de Henares á Chinchilla, pasando por Carabaña y las ruinas llamadas Cabeza del Griego, que tanto han dado que hablar acerca de la reducción á ellas de las antiguas poblaciones de **ERCÁVICA** y **SEGOBRIGA**. A la verdad, el nombre consignado en esta vía favorece á la segunda solución; pero hay razones y autoridades de mucho peso en favor de la primera. De todos modos, hace muy probable la existencia de otra **SEGOBRIGA** hacia estos parajes, y no deja de llamar la atención la coincidencia de que aquellos que quieren apartar la episcopal **SEGOBRIGA** de la actual Segorbe, la hayan colocado aquí, con no ligeros fundamentos, ó en las cercanías del pueblo de Griégos, contiguo á Albarracín, guardando tal analogía los nombres de ambas localidades. Casi seguramente, **PVTEIS** corresponderá al **PVTEA** de Antonino en otra calzada inmediata.

Pasando á regiones más meridionales, el nombre de **CIRSONE**, errata evidente de **VRSONE**, mezclado con los del Itinerario de Antonino por el geógrafo de Ravena, indica claramente el paso por Osuna de la vía de Sevilla á Antequera, así como la prolongación de la misma hacia Málaga, el de **RATAS-PEN**, indudablemente la **ARATISPI** situada en Cáuche el Viejo, por donde se aprovechan pasos y terrenos favorables. Los nombres de **CAPPA**, **SAVDONE**, **BVRDOGA** y **SAGVNTIA**, algunos de los cuales recuerdan los citados por otros autores y que el anónimo coloca entre **VAVM** y **ASSIDONE**, ó sea entre las Cabézas de San Juan y Medina Sidónia, marcan también otro nuevo camino entre ambos extremos, que probablemente continuaria al Sur hasta enlazar con los de Cádiz.

DE D. FRANCISCO COELLO.

29

Asimismo los nombres de **ONOBA**, **VRION**, **ARVCCI**, **FINES** y **SÉRIA**, que debe ser Serpa, fijan la vía de Huelva hasta aquí por Rio-Tinto, Aroche y Ficalho, resolviendo á la vez las dudas que ofrece un itinerario de Antonino, por la omision y transposicion de algunas mansiones. Con este motivo debo manifestar, en apoyo de lo que llevo dicho, que de todo el camino desde Huelva á Rio-Tinto, y de algunos trozos hasta Aroche, se han descubierto vestigios en varias épocas y, sobre todo, al ejecutar los estudios del ferro-carril á las minas de Rio-Tinto, que sigue su trazado; añadiré que tambien existen patentes señales de vía romana desde esas minas hacia Aracena, y de otra que las enlazaba con Sevilla. Compárese tal abundancia de antiguas comunicaciones con la carencia absoluta de carreteras en los tiempos presentes, cuando para fomentar uno de los bienes del Estado de más productos y mejor porvenir, debió pensarse en la inmediata construccion de un camino de hierro que sólo hay esperanza de ver realizado gracias á que los apuros crónicos de nuestro erario, más exacerbados al presente, han obligado á vender, en circunstancias y por precio bien poco favorables, tan valiosa finca.

La última vía se deduce de algunos nombres colocados despues de **INTERAMNVM**, próximo á Leon, y que son los de **MEMORIANA**, **LVCO-ÁSTORVM**, **PÁSSICIN**, **AMNENI**, **LVGISONIS**, **PONTE-ÁBEI** y **LVCO-AVGVSTI**: los he escrito con la misma ortografia que en el texto; pero fácil es conocer las correcciones que necesitan, y el penultimo, que es seguramente el **PONTE-NÉVIAE** del Itinerario, acaso no indica punto de empalme, sino uno de los más cercanos de la otra linea. El trazado del camino no ofrece dificultades, siendo bien conocida la situacion de **LVCVS-ÁSTVRUM** en la feligresía de Lugo, próxima á Oviedo, la de los **PAESICI** en el territorio de Pesoz y la terminacion en Lugo de Galicia. Además hay noticias de algunos vestigios de calzada, entre Oviedo y Olloniego, y de las ruinas del puente romano en el último punto, las cuales me han sido con-

firmadas, así como la existencia del de Cángas de Onís, por mi distinguido amigo D. Guillermo Schulz, autor del magnífico mapa de Asturias; debiendo decir, aunque fuera de su lugar, que debo al mismo la noticia de una obra de igual género en Uceda, sobre el Jarama, que corresponde á un camino, olvidado hoy pero de uso muy frecuente en la Edad media. Otro puente, romano tambien, cerca de Grándas de Salime, ha visto mi ilustrado colaborador en el Átлас D. Martín Ferréiro, Correspondiente de esta Academia. En diversos parajes, y sobre todo en la parte Occidental, la vía está claramente marcada por la ruta que seguian los peregrinos en los primeros siglos de la Reconquista para pasar á Santiago. No atreviéndose á recorrer la vía del Sur, que cruzaba terrenos más accesibles por los llanos de Castilla y Leon, porque eran entonces teatro continuo de luchas sangrientas, veíanse forzados á pasar por Guipúzcoa, Vizcaya, Santander y las Asturias de Santillana y de Oviedo, lo que demuestra nuevamente la existencia de una antigua comunicación por estas regiones. Todavía hoy se designa, en algunos puntos de la marina de Asturias, con el nombre de camino de Bayona de Fráncia á Bayona de Galicia, que tan exactamente define la vía por la costa.

Terminado ya el exámen de las nuevas calzadas que ofrece el anónimo de Ravena, en cuyo asunto me he detenido tal vez más de lo conveniente, y habiendo mencionado al paso las calzadas descritas por Estrabon, examinaré ligeramente las designadas, de un modo claro, por otros geógrafos y escritores; prescindiendo de aquellas que se sobreentienden por las descripciones de las guerras ibéricas, á las cuales he atendido, sin embargo, combinando estas noticias con otros vestigios ó indicios, para completar algunas de las últimas líneas á que se refieren mis trabajos. Pocas son las primeras, reduciéndose á las indicaciones incompletas de Plínio sobre dos vías; la una desde las

fuentes del Ebro á los puertos del Norte, que seguiria probablemente por la misma zona que llevan hoy las carreteras y el ferro-carril de Santander, y la otra que pasaba por *TVCCI-VÉTVS* é iba á la **BASTITÁNIA** y al mar, la cual, segun manifestó el Sr. Fernández-Guerra al citar ésta y otras líneas en su contestacion, ó más bien ampliacion del Discurso del Sr. Saavedra, debia enlazar á Córdoba con Guadix pasando por Espejo, Castro del Río, Baéna, Alcaudete, Campotéjar é Iznalloz.

El desconocido autor del libro de la *Guerra Hispaniense* que, sin fundamento, se ha atribuido á Hírcio, señala la vía de Córdoba á **CARTEIA**, que probablemente seguiria otras más conocidas hasta Osuna, y que debia pasar tocando, ó muy próxima, á la célebre **MVNDA** cuya verdadera situacion no se sabe con certeza á pesar de los muchos estudios especiales, llevados á cabo en estos últimos años, para investigarla. Parece fuera de duda que el camino debió dirigirse hacia Ronda ó sus cercanías, por donde va una comunicacion bastante frequentada hasta el dia. En la continuacion á **CARTEIA** se presenta alguna dificultad; el camino más directo, el que conviene mejor á las condiciones de trazado que imponian los romanos á sus vías, es el que sigue hacia Gaucin, entre los ríos Genal y Guadiaro, casi siempre por la cumbre de una alta loma; pero la circunstancia de existir, del otro lado de este último río, poblaciones romanas muy conocidas en Ronda la Vieja y cerca de las actuales Grazalema, Ubrique, Córtes y Jimena de la Frontera, pudieron obligar, tal vez, como supone Fernández-Guerra, á llevar la vía por este lado, venciendo mayores dificultades topográficas, pues, segun ya indiqué, el trazado de los caminos hubo de sujetarse en muchos casos á la condicion de tocar en poblaciones antiguas para enlazarlas, cual aconsejaban necesidades de todo género.—Lo más probable es que hubiese calzadas en ambas direcciones.

Por el hallazgo de miliarias é inscripciones se infiere la exis-

DISCURSO

tencia de muchas vías romanas en nuestro territorio; los datos á ellas referentes, consignados en numerosos trabajos publicados ó inéditos, han sido recopilados, casi en totalidad, por el ilustre Hübner en su grandiosa obra de inscripciones españolas. Aunque sea muy ligeramente, y sin pormenores, creo no puedo excusarme de citar los principales caminos que se hallan en este caso.

Algunas miliarias en las inmediaciones de Celanova confirman la vía que, enlazando en la de Braga, tocaba en Orense y, cruzando el Miño por su puente romano, llegaba rectamente á Lugo. La inscripción del monte **CANDÁMIO** ó Candanedo descubre una nueva comunicación entre Leon y Astúrias. Más al Oriente, las miliarias de Herrera de Pisuerga, de Reinosa, del Valle de Valmaseda y de Otáñes, atestiguan la existencia de uno ó, más bien, de dos caminos interesantísimos. El primero, de Norte á Sur, enlazaba con el ya mencionado de las fuentes del Ebro á la costa septentrional, ligándose tambien por el Mediodía con otro que evidentemente marchaba, entre Valladolid y Búrgos, por los valles del Pisuerga y Arlanzon, citado ántes en alguna de sus secciones. El segundo camino debió seguir los fáciles valles y altas llanuras que se presentan al pie de las Sierras de Pás, continuacion de la cordillera Pirenaica, terminando en Castro-Urdiales, el **PÓRTVS-AMÁNV** de los antiguos, donde se fundó la colonia **FLAVIOBRIGA**. Éste empalmaba con la línea general de costa y con otra que iba al Ebro en Puente-larrá, cuya existencia consta, con plena seguridad, por algunos vestigios y multitud de datos.

Diversos miliarios reunidos en el monasterio de San Pedro de Arlanza, en la provincia de Búrgos, juntamente con otras noticias y rastros locales, indican algunas vías que pasaban por este punto enlazando seguramente con las de **CLVNIA** y con las del Norte, hacia Nájera, por el valle del Nájera. Con ellas debió relacionarse tambien la que descubre la inscripción entre Salduero y Vinuesa, calzada que probablemente arrancaría desde la célebre **NVMANTIA**.

Ya he citado las miliarias de Santacara; otras en Sofuéntes indican acaso un ramal ligado con la línea directa de Zaragoza á Pamplona, y que marcharía hacia Sangüesa. La inscripción de Siresa, que está en el valle de Hecho y donde existió un antiquísimo monasterio, descubre, de acuerdo con noticias de distinto género, el camino romano en esta parte del Pirinéo que siempre se ha tenido por tan fragosa como poco frecuentada. Pero cesará la sorpresa cuando se observe que justamente el puerto inmediato de Águas-Tortas es el más bajo de toda la parte central del Pirinéo, y 320 metros menos elevado que el de Canfranc, considerado generalmente más accesible por abrirse al final de un valle ancho y conocido: hasta hay razón para dudar si la comunicación del valle de Hecho precedió á la de Canfranc, y, de todos modos, su trazado será siempre prueba del conocimiento del territorio y del afán y el acierto con que buscaban los romanos los pasos más convenientes para salvar nuestras encumbradas cordilleras. Probablemente esta línea es la marcada por el Ravenate, segun ya dije, y el collado que cruzaba, el designado claramente por el Edrisí con el nombre de puerta de Axmora, cercana á la de Jaca.

Algunas miliarias halladas cerca de Peñalba, Candásnos y Torrente, y acaso tambien la de Vallfogona, confirman la existencia de una comunicación romana directa entre Barcelona y Zaragoza que se comprueba por algunos vestigios y nombres de localidades que une la antigua carretera de Cervera á Barcelona por Igualada: ésta evitaba el rodeo que daba la de Antonino, pasando por Tarragona, Lérida y Huesca. Los miliarios en Ayguafreda y Vich patentizan la vía desde Barcelona al Norte, que debía bifurcarse hacia Gerona y Francia, segun se infiere de otros datos menos seguros. Tambien demuestra la del ramal á las aguas de Cálidas de Monbúy, ya célebres desde el tiempo de los romanos, otra piedra análoga descubierta en este punto.

Cerca de Sacedón existe un miliario perteneciente, sin duda, á la vía que empalmaba en Cabeza de Griego para enlazarse

con la de **TITULIA** á Zaragoza y con otras vías del Norte, segun indicó el laborioso Cornide. He citado ya las miliarias de la provincia de Múrcia que corresponden á varias vías de que sólo se tenian vagos conocimientos. En Andalucía existen otras cerca del Valle de Abdalajís y de Cártama, que denotan una nueva comunicacion entre Antequera y Málaga, además de la ántes citada y de la que debia ir desde Teba por Ardáles, Carratraca y por Casarabonela, la **CASTRA-VINÁRIA** de los antiguos geógrafos. Hay tambien una miliaria en Archidona que, con algunos vestigios de vía, demuestra la que enlazaba á Antequera con Granada pasando por Loja. El miliario de Cabra, el de Fuente-Tójar, no citado por Hübner, y el hallado á corta distancia de Espejo descubren nuevos caminos que enlazan con los que llegaban á Alcalá la Real. Por ultimo, las inscripciones y columnas halladas cerca de la Carolina patentizan la vía de Almaden hacia Lináres por el Salto **CASTVLONENSE**; la cual empalmaba con otros caminos que, descendiendo del Norte, pasaban por la Calzada de Calatrava y son los mismos que, cruzando luégo por el puerto del Muradal y las Návas de Tolosa, fueron seguidos por las huestes cristianas para la gloriosísima batalla en que anonadaron el formidable poderío de los Almohádes.

En Extremadura no hay noticia de miliarias fuera de las pertenecientes á vías conocidas del Itinerario; pero en sus confines, y cerca de Fregenal, se halla la de Encinasola que corresponde seguramente á otro enlace de las líneas de Aroche con las que dirigen á Mérida.

Los miliarios hallados en Portugal, cerca de Capinha y Valle de Lobo, son señales evidentes de una vía directa entre Lisboa y Salamanca, pasando por la cuenca del Zézere en dirección á Ciudad-Rodrigo, donde es probable su empalme con otra vía de existencia segura; la cual, continuando las que se juntaban en el admirable puente romano de Alcántara, al Noroeste de Cáceres, llegaba á Salamanca despues de seguir largo trecho paralela al conocido camino de la Plata. Más al Norte de Por-

tugal las miliarias próximas á Vide, Villareal y Guimarães, indican otra línea que se combinaba con las anteriores y con la que, desde Idanha, bajaba igualmente á Alcántara, de la que existen tambien evidentes restos.

Para descansar un tanto de esta enojosa enumeracion de caminos, voy á decir algunas palabras acerca del sistema que seguí en mis investigaciones. He atendido, en primer lugar, á los vestigios de vías de que se tiene noticia, y, como uno muy principal, considero los puentes romanos que subsisten enteros ó arruinados en varios puntos, y que sólo en muy contados casos servirian para el uso exclusivo de las ciudades inmediatas á ellos, dando mas bien paso á las comunicaciones que las unian con otras. Las poblaciones que conservan el nombre de *Puente* y sus análogos de *Alcántara* y *Alcantarilla* son casi siempre recuerdos de aquellos. Los geógrafos é historiadores antiguos, al describir los territorios ó la marcha de los ejércitos, indican los caminos existentes y, entre los primeros, merece especial mención el Edrisí, que marca con exactitud muchas rutas que en su mayor parte son vías romanas conocidas, pareciendo probable lo sean igualmente las demás, puesto que desde el tiempo de los romanos hasta el siglo pasado apenas hay noticia de que se trabajara en camino alguno. Los árabes, poco tiempo despues de su conquista, repararon varios, y tambien constan otras recomposiciones de vías y de puentes, hechas por los reyes castellanos, principalmente en las que utilizaban los peregrinos extranjeros para llegar á Santiago; pues aunque hay autores que suponen se construyeron de nuevo ó que se varió la traza de las primitivas calzadas, esto se hizo únicamente en cortos trayectos, y en el resto se aprovecharon las vías romanas preexistentes. Algunas antiguas relaciones itinerarias de estas peregrinaciones han servido para confirmar el paso de aquellas por varios puntos, y se han utilizado tambien las descripciones de los primeros

viajeros que cruzaron la Península despues de terminadas las largas guerras de la Reconquista, y otros muy curiosos de las expediciones de los Reyes Católicos y del emperador Carlos V.

Otro indicio que me ha guiado notablemente en mi trabajo es la situacion de los antiguos monasterios: todos ellos se encuentran inmediatos á las grandes vías de comunicacion, y aunque á veces fuera de la vista de ellas y en parajes solitarios, que se han creido desiertos, nunca se apartaban largo trecho de los caminos frecuentados. Esto se observa más principalmente en los establecidos en las primeras vertientes de la gran cordillera Pirenáica, como los de Ripoll, San Juan de la Peña, Lumbier, Irache, Valpuesta y otros muchos: la mayor parte se fundaron á medida que avanzaban las conquistas sobre los árabes; algunos, sobre viejas fortalezas ó poblaciones romanas arruinadas, y formaban como una segunda línea respecto de los castillos ó torres que amojonaban las líneas fronterizas sucesivas. Aquellos monasterios eran los verdaderos focos de estímulo y de concetracion para la guerra Santa. Otros, se construyeron inmediatos á las líneas recorridas por los peregrinos, así como hospitales para su albergue. Todos son jalones evidentes que marcan la dirección de las antiguas vías, y muchas escrituras, al puntuallizar los términos de estos antiguos conventos, señalan entre ellos alguna calzada ó vía pública.

Los pueblos en que se establecieron las primeras Sedes episcopales son siempre puntos seguros por donde pasaban aquellos caminos, hallándose en igual caso las colonias y principales municipios romanos. Casi lo mismo puede afirmarse respecto de la mayor parte de las poblaciones citadas por Plínio y Ptolomeo, que de fijo eran sólo conocidas gracias á sus comunicaciones; en realidad, las distancias de éstas, y no verdaderas observaciones astronómicas, sirvieron al segundo para calcular sus coordenadas geográficas.

Puede sacarse gran partido, aunque á primera vista aparezca como indicio poco importante, del exámen de los nombres de

localidades y pueblos. Varios escritores llamaron ya la atencion sobre este punto, y más recientemente los dignísimos Académicos Caballero y Guerra han designado con detalles los muchos vocablos que son claro rastro de la existencia de vías, y que no necesito repetir aquí por ser sobrado conocidos. Especialmente los nombres de *Calzada* y de *Camino*, ya como propios de los lugares, ya como distintivo de ellos, son casi siempre un dato segurísimo de su colocacion inmediata á las vías romanas. Ni podia ser otra cosa, porque, si bien estos caminos eran mucho más numerosos de lo que generalmente se ha creido hasta ahora, su anchura y la solidez de su construccion, sus miliarias, inscripciones y monumentos, y el estar acompañados de fuentes ó aljibes públicos en algunas regiones, debian impresionar fuertemente á los habitantes, á la manera que hoy sucede con los ferro-carriles comparados con los malos senderos locales; por ello usaban de su nombre para fijar más la situacion del pueblo ó sitio, como usaban tambien de los nombres de todos los objetos y accidentes que correspondian á tan magníficas obras. Apénas conozco un lugar llamado *Calzada* que no corresponda á las inmediaciones de vías romanas, siendo probable que los demás se hallen cerca de otras olvidadas completamente. El trazado de la vía desde Alcántara á Salamanca, que figuraba entre las desconocidas y he citado ántes, podria adivinarse, en todo su trayecto, sin más que fijarse en los sitios que conservan tal denominacion, y no deja de ser curioso observar que ese mismo vocablo, á veces desfigurado en *Galzada*, se ve repetido tambien en muchos puntos de Vizcaya, Guipúzcoa y Navarra, á pesar de ser completamente ajeno á su idioma peculiar, y precisamente en aquellos por donde es posible el paso de las vías romanas. Lo mismo sucede, aunque no de un modo tan general, con las otras voces indicadoras de caminos ó de sus miliarias, y, por eso, uno de los trabajos que tengo hechos para mis estudios, es el de reunir los infinitos nombres de esta clase hallados en diccionarios ó descripciones escritas y gráficas, incluyendo los del extenso Nomenclátor de España.

Ignoro si las comprobaciones que he observado en muchos casos me habrán hecho exagerar la idea y habré caido en el mismo error que he censurado en otros, el de guiarme por sistemas exclusivos para querer explicar la reduccion de antiguas poblaciones á las actuales: más de una vez lo he temido, y hasta pienso si estaré ofuscado cuando considero el gran número de vías que yo califico de romanas. Muy posible es que, guiado por datos ó noticias falsas sobre vestigios de calzadas ó por otras coincidencias, haya señalado alguna sin razon bastante, y más probable todavía que me haya engañado al enlazar entre sí los diferentes trozos conocidos por unos y otros datos; pero de seguro habré omitido no pocos caminos de los cuales no ha quedado la menor huella ó de los que no he tenido noticia. Bueno es consignar aquí que no todos los antiguos caminos romanos, como tampoco los construidos ántes por otros dominadores, ni algunos hechos á su imitacion por los mismos naturales del país, eran anchas y sumtuosas calzadas con columnas cada mil pasos y con diversas lápidas y monumentos: los habia de diferentes órdenes y latitud y hasta para peatones, como el que marca la inscripcion de Peñaescrita, en la provincia de Cuenca. Además no todos ellos tenian firme, aun en la parte en que era necesario por la poca consistencia del terreno, ni estaban construidos con igual solidez; y es seguro tambien que bastantes quedaron comenzados y paralizados cuando suspendió el desarollo de tales obras la invasion de los bárbaros del Norte.

En los trozos donde faltan completamente datos ó indicios de otra clase, ya para señalar una vía, ya para unir trozos de ella, ó en aquellos en que el trazado de partes desconocidas puede admitir varias soluciones, me he guiado por las ruinas de poblaciones romanas, prefiriendo los trayectos en que son más numerosas, porque se nota, como no podia menos de suceder, que por lo general, se hallan agrupadas sobre las vías conocidas. He atendido más principalmente á la existencia de algunos castillos, torres ó campamentos de aquella época, observando que los

caminos están siempre flanqueados por atalayas que se correspondian, y no ménos á los montecillos artificiales, llamados *Castros* los mayores, y *Mámoas*, *Mámblas* ó *Modórras* los más pequeños, por saber que en algunas regiones de nuestra península, especialmente en Galicia, las vías van acompañadas constantemente de estos reductos y antiguos túmulos.

En cuanto á los vestigios de vías, he apuntado todos los que detalla Cornide en sus trabajos publicados de Galicia y de Cel-tibéria; los que existen diseminados en los muchos manuscritos del mismo, entre ellos los concernientes á la ilustracion del Itinerario, que he registrado con minuciosidad. En los inéditos de Velázquez, en cien que no cito, hay tambien interesantes indicaciones referentes, tanto á las vías conocidas, como á las desconocidas. Cean Bermúdez, en el *Sumario de antigüedades*, enumera algunos vestigios de calzadas y gran parte de los puentes romanos que se conservan. Escolano en la *Historia de Valéncia*; Lozano en su *Bastitánia y Contestánia*, y otros autores, señalaron bastantes trozos de vía, si bien el último nombrado produce lamentable confusion al querer acomodarlos todos á las del Itinerario, como si no existiesen más caminos; defecto que se nota en varios trabajos de la provincia de Zamora que he consultado, y en no pocos publicados ó inéditos. En esto se asemejan á aquellos escritores que, para ilustrar las poblaciones de que trataban, no se contentaron con asignarles uno solo de los nombres famosos en la Historia, sino que les regalan dos ó tres igualmente célebres, pero bien distintos.

Los señores Académicos Guerra, Caballero, Oliver y Saavedra, en publicaciones más recientes, y el Sr. Góngora en sus trabajos inéditos, dan á conocer datos muy interesantes: los más de ellos y algunas otras personas que tendré el gusto de citar en mi futura publicacion, me han facilitado multitud de noticias y pormenores tambien inéditos; sobresaliendo entre todos mi dignísimo amigo el Sr. Fernández-Guerra, tantas veces citado, y

DISCURSO

á quien he tenido por consejero para consultar mis dudas en este trabajo que no debe poco á su amabilísima cooperacion. No puedo resistir al deseo de consignar aquí su descubrimiento de la vía romana entre Sepúlveda y Nuestra Señora de Tiélmes, con indicacion de prolongaciones muy interesantes, logrado á fuerza de largas investigaciones, no ménos penosas por no haber sido practicadas directamente sobre el terreno.

En los muchos planos que he reunido para la publicacion de mi Átлас, hay varias indicaciones de caminos romanos. En algunos estudios de carreteras, hechos en el siglo pasado y que poseo, están marcadas las antiguas vías que han desaparecido despues, casi totalmente, por haberse empleado sus materiales en las nuevas. Así ha sucedido en otros muchos casos, y es bien sensible que los encargados de los estudios y trabajos no mencionáran siempre esa circunstancia. Si al proyectar y construir el gran número de carreteras y ferro-carriles de que se han ocupado en estos últimos años, hubiesen consignado los vestigios descubiertos, bastante se habria adelantado para el conocimiento de aquellas vías, pero sólo se hizo en contadísimos casos, de lo cual puedo dar fe por haber examinado, y hecho copiar para mis trabajos geográficos, todos los proyectos de comunicaciones. Al lamentar, y censurar en cierto modo, esta omision, me acuso tambien de no haber pensado oportunamente en este asunto, porque, de otro modo, mis comisionados, que han visitado las tres cuartas partes de España en sus reconocimientos, hubieran recogido multitud de datos interesantes, al paso que sólo se fijaron en algunos vestigios de vías, que, sin embargo, utilizo para mi trabajo de verdadera compilacion.

No creo del caso citar ni áun los caminos más principales investigados por la reunion de los datos anteriores; no pocos se han señalado ya incidentalmente. Me concretaré á decir que su extension, comprendiendo los de Portugal, donde mis noticias no son igualmente completas, pasará con seguridad del duplo de la que tienen los descritos en el Itinerario de Antonino. Todavía

DE D. FRANCISCO COELLO.

41

no los he medido con detenimiento, reservando este trabajo para el resumen de mi publicacion detallada, y siempre será dudosa la cifra respecto á los caminos de la época romana, porque hay algunos de los que se ignora si son anteriores ó posteriores á aquella.

En dicho Itinerario, segun los datos de conjunto, aparece un total de 8.685 millas y 8.746 en los detalles; pero hay que descontar 2.026 que corresponden á secciones repetidas: en cambio deben aumentarse 206 millas nuevas que señalan los Vasos apolínares, y por lo tanto puede contarse con una longitud de 6.926 en toda la Península. De ésta, 1.277 millas corresponden á Portugal, quedando 5.649 para España, que representarian 8.473 kilómetros, suponiendo la milla de 1.500 metros como se hace generalmente ahora, pero que aumentarán bastante, tanto porque en algunas vías faltan mansiones y distancias, segun ya he tenido ocasion de advertir, cuanto por haber observado que, en casi todas, resulta escaso el número de millas, y esto hace suponer que tal vez la adoptada para nuestros caminos se acercará á los 1.600 metros, lo que está más de acuerdo con antiguas mediciones practicadas en España. Las vías que corresponden solamente á esta nacion, entre las citadas por Estrabon, Plínio y por el Ravenate, que he designado con más pormenores, reunen aproximadamente unas 2.500 millas, segun cálculo provisional.

Así puede graduarse que todas las vías romanas de España, prescindiendo de las comprendidas en Portugal y de las que probablemente existirian en las islas Baleáres, llegarán, cuando ménos á 30.000 kilómetros, y más bien pasarán, y no poco, de esta cifra, que es elevadísima si se compara con la de 16.262 que medían en primero de Enero del año actual todas las carreteras terminadas que se hallaban á cargo del Estado, deduciendo las de Baleáres y Canárias; si bien deberán aumentarse, para la comparacion, los 2.399 kilómetros abandonados últimamente y los de algunas carreteras provinciales y vecinales.

DISCURSO

Antes de concluir, séame permitido, siquiera para llenar los deberes que me impone mi antigua carrera militar y facultativa, y, lo diré con franqueza, para satisfacer una de mis mayores aficiones, dirigir una ojeada al conjunto de las vías romanas de nuestro país, mirándolas bajo el aspecto geográfico y estratégico y comparándolas con el trazado de los ferro-carriles construidos hoy ó proyectados. Considerando que el centro real de todas estas comunicaciones estaba fuera de nuestro territorio, puesto que su establecimiento es debido á una dominacion extranjera, puede tomarse como tronco y origen de todas ellas la corta sección entre el paso oriental del Pirinéo y Tarragona. De aquí partian dos grandes arterias: la una al Poniente hasta Braga, pasando por Zaragoza, Búrgos y Leon, y la segunda al Sud-oeste, á lo largo de toda la costa hasta Cádiz. Otras dos líneas principales arrancaban de ellas, dirigiéndose tambien entre Oeste y Sudoeste; la una desde Zaragoza, para terminar en Lisboa, y la otra desde las inmediaciones de Valéncia, por cerca de Albacete, á Córdoba, Sevilla y hasta el Cabo de San Vicente. La quinta línea recorría todas las costas del Océano, por el Oeste y Norte de la Península: su existencia no es tan segura y hasta es posible se halláran sin terminar algunas de sus secciones, especialmente en las regiones cantábricas y sus confinantes, que fueron los últimos países sometidos al yugo romano, no tanto acaso por la tenacidad de los naturales como por la menor riqueza relativa de sus territorios, que no hacia codiciar la conquista. Numerosas líneas enlazaban unas con otras estas primeras arterias, y algunos ramales partian desde la más septentrional á la frontera de las Gálias; formando en su conjunto una espesa red, entre cuya confusión se descubren, sin embargo, las líneas que unian, por breves trayectos, las capitales de los Conventos Jurídicos entre sí, como unian otras, de Norte á Sur, regiones de climas y productos diferentes. Todavía no hemos llegado en nuestro sistema de carreteras, y mucho ménos en el de ferrocarriles, á llenar ambos fines de una manera tan completa. La

topografía especial de nuestro territorio; sus grandes ríos corriendo por lo general en el sentido de Este á Oeste, con inclinación hacia el Sur, lo mismo que sus multiplicadas cadenas de montañas, forzaron de tal modo el trazado de las comunicaciones que, á pesar de hallarse las vías romanas subordinadas al enlace con una Metrópoli exterior, y las carreteras y ferro-carriles al sistema radial, respecto de su capital presente, colocada en el centro del país, coinciden casi siempre los trazados de unas y otras vías.

Las que seguian paralelas á la cordillera Pirenaica, ó á sus prolongaciones occidentales, eran verdaderas líneas defensivas, porque las gentes más indómitas se albergaban en las asperezas de sus vertientes: bajo tal concepto es muy notable la de Reinosa al valle de Mena y al Ebro, respecto al territorio de los cántabros. Tambien es esencialmente defensiva la que sigue próxima á la orilla derecha del citado Ebro, y otras muchas que sería fácil señalar. Como ejemplo del carácter estratégico de las antiguas vías, puede citarse además la de Albarracín á Chinchilla, tal como yo comprendo que debió existir, pues marcha casi siempre por altas mesetas, entre el Júcar y el Cábriel, dominando el territorio de los belicosos celtíberos.

Si de los rasgos generales trasladamos nuestra atención á otros pormenores secundarios, se observará el trazado especial de estas vías, que pasaban las más veces al pie de las poblaciones colo- cadas en sitios naturalmente fuertes, pero sin cruzarlas y ligándolas sólo con pequeños ramales; nunca marchaban por los estrechos y hondonadas, extendiéndose, por lo comun, en las mesetas y lomas divisorias, buscadas siempre con el mayor acierto. No se hizo esto indudablemente por meras consideraciones de construcción, por asegurar la buena conservación del camino y economizar obras de fábrica, sino más bien por no atravesar aquellos sitios donde serían fáciles las sorpresas, y para caminar siempre descubriendo y explorando el país. Así se ve que en los terrenos más llanos, y abandonando á veces las largas alineaciones rectas,

que eran otro de los rasgos distintivos de sus trazados, se daba algun rodeo para llevar la vía por colinas ó ligeros contrafuertes, al revés de lo que se haria hoy para evitarlos: con ello se proporcionaban, de trecho en trecho, puntos de observacion y vigilancia.

De esta necesidad, impuesta por las circunstancias, nacia el defecto mayor de los caminos romanos, tal vez el único que se les achaca con razon: el de sus fuertes pendientes; si bien no debe olvidarse que, para evitarlas, hubieran tenido que prescindir de las condiciones defensivas, y adoptar los trazados á media ladera ó en trinchera, que, además de aquel inconveniente, presentaban el de un excesivo trabajo cuando la pólvora no facilitaba los desmontes en roca, ejecutados, sin embargo, en algunos casos, como en los codos de Ladoco, ó Laróuco, y en muchas cortaduras, que aún conservan hoy los nombres de *Peñas horadadas*. Sorprende verdaderamente en estas vías su trazado general, y no se concibe cómo pudo idearse sin contar con mapas exactos del territorio para que ofrecieran los menores rodeos, á pesar de las bases á que habia de sujetarse la construccion; pero más todavía es de admirar el acierto con que buscaron los pasos más fáciles de nuestras multiplicadas sierras: apénas conozco una línea cuya traza pudiera mejorarse bajo este aspecto, y en ello veo la mejor prueba de un estudio detenido ó de un instinto maravilloso.

Excusado es manifestar que las vías romanas atravesaban los territorios más feraces y productores; en ellos estaba agrupada la mayor parte de la poblacion que fué preciso conquistar primero y vigilar despues, y esta circunstancia hubiera exigido su construccion á no demandarla igualmente la necesidad de cruzar los territorios en que habian de buscarse los mantenimientos para los ejércitos. Así se explica la ejecucion de todas las vías por los anchurosos valles y por las costas, aunque estas segundas tuvieron tambien por objeto comunicar fácilmente con las

escuadras en que se apoyaban á menudo las operaciones ofensivas ó defensivas.

En la renombrada **BÁETICA**, país que entonces, además de la mayor parte de lo que aún hoy se distingue con el mismo nombre, ó con el de Andalucía, abarcaba la parte baja de Extremadura, ó sea casi todo lo que está al Sur del Guadiana, se multiplicaron las vías de comunicacion porque así lo exigia la riqueza excepcional del suelo, tanto en la produccion agrícola como en la minera, y sus muchas poblaciones cuya existencia confirma, más bien que las numerosas ciudades romanas nombradas por los historiadores y geógrafos, la multitud de villares ó despoblados, que pasan de mil segun autores fidedignos, y son restos de lugares habitados en la época de aquella dominacion, destruidos luégo en las asoladoras guerras que la siguieron. Ya he citado algunas de aquellas calzadas, y sólo para formar idea del resto, consignaré aquí que la cordillera, ó mejor dicho las varias cadenas conocidas bajo el nombre general de Sierra-Morena, estaban cruzadas, á partir del Guadiana, por las vías que llegaban á Aroche para seguir al Norte, y la de Huelva hacia Aracena y Fregenal; probablemente por otra desde Rio-Tinto hacia Monestério y Fuente de Cántos; por la directa de Sevilla á estos mismos puntos; la de Peñaflor á Llerena; la de Córdoba á Fuente-Ovejuna y Medellin, combinada con otros ramales que tambien cortaban la divisoria, entre ellós el que, por los Pedróches y Puerto-Mochuelo, iba á Almodóvar del Campo; otra nueva línea desde Córdoba, por Adamuz y Conquista, al mismo Almodóvar; la directa desde las cercanías de Andújar á Calzada de Calatrava, y la de este punto hacia Lináres y **CÁSTULO**, estando ya ésta, así como las más orientales que iban en dirección de Albacete, fuera de los límites antiguos de la Bética. Triste es comparar esta riqueza de comunicaciones con las dos únicas vías de Despeñapérros y de Sevilla á Badajoz, y el corto ramal de Fregenal á Santa Olalla, que existen hasta hoy, porque otras dos empezadas no se han terminado todavía. En la

parte baja de Córdoba, teatro de la colossal contienda entre César y los hijos de Pompeyo, y en corto espacio, existian cinco vías de Este á Oeste, que son: las dos de Antonino, bastante próximas al Guadalquivir; la que pasaba por Espejo y Baéna; la de Nueva-Cartéya y Luque, y la de Cabra y Priego hacia Alcalá la Real, todas las cuales se hallaban enlazadas por otras en sentido de Norte á Sur. Así se atendia entonces á la necesidad de las comunicaciones; pero no se ejecutaban sólo en estas regiones privilegiadas, sino que se extendian por todo el territorio, y acaso el nombre del concejo de Camino-Morisco recuerda alguna vía secundaria que llegaba al país de las Húrdes, mengua aún hoy, por su estado de atraso y de miseria, de nuestra decantada civilizacion.

Voy á terminar esta larga reseña comparando los principales ferro-carriles con las vías romanas; siendo los primeros conocidos por la generalidad, podrá juzgarse mejor de las circunstancias de las segundas que si bien no coinciden con ellos en los pequeños detalles de trazado, por la distinta naturaleza de ambos géneros de comunicaciones, se desarrollaron casi siempre por las mismas zonas. Empezaré por el ferro-carril del Norte y por Madrid, á cuyas inmediaciones, por la parte del Oeste y á la otra banda del humilde Manzanares, existió la no ménos humilde y oscura mansión de *MIÁCVM*, de cuyo nombre queda claro resíduo en el sitio actual de los *Meáques*, y que debió existir bien ajena de qué á su frente se levantara la capital dominadora, un dia, de ambos mundos. De allí arrancaba la vía romana, siguiendo la misma traza que la férrea, aunque abandonándola luégo para tocar en Segovia y llegar á Valladolid. Entonces no existian, sin duda, las influencias locales que desviaron el ferro-carril de su más recto y fácil trazado. En el que ha seguido, por Ávila y Medina del Campo, es tambien probable la existencia de caminos romanos y segura en la continuacion por Búrgos, Vitoria y Alsásua y aún en su prolongacion al lado del ramal de Pamplona. El mismo punto fué elegido para