

23
F
320
SG

APUNTES
SOBRE LA
REFORMA DE CORREOS.



APUNTES

SOBRE LA

REFORMA DE CORREOS.

Sig.: F 320 CL

Tit.: Apuntes sobre la reforma de cor

Aut.: Arias de Miranda, José

Cód.: 51078396



65019 *ent 29 75 - 88693*

F CL

R.10.587

APUNTES

SOBRE LA

REFORMA DE CORREOS

EN LA CARRERA DE CASTILLA,

POR

D. José Arias de Miranda.



MADRID 1844:

IMPRENTA DE D. MIGUEL DE BURGOS.

225 N. 37. - 18. 287

R. 10. 287

APUNTES

SONES LA

REFORMA DE LOS

EN LA CARRERA DE CASTILLA.

por

D. José María de Alarcón.



MADRID 1844

IMPRESA DE D. MIGUEL DE BURGOS



Toda sociedad que no se halle en el estado primitivo de incultura y barbarie tiene una necesidad imprescindible de establecer y arreglar sus comunicaciones, y tanto mas ilustrada y floreciente será, cuanto ellas sean mas rápidas, seguidas y bien combinadas. No me detendré á hacer reflexiones sobre este particular, pues que son de todos conocidas, y su asunto excederia ademas los límites del presente escrito; pero sí diré que las naciones modernas miran con el mayor interes, no ya

solo la institucion de correos, sino cualquier adelanto ó mejora que adquiriera, con particularidad los que se encaminan á conseguir la mayor brevedad en la correspondencia, siquiera sea de algunos minutos. Hay mil casos en que un corto espacio de anticipacion ó de retraso produce resultados de la mayor trascendencia, en cuya comprobacion basta recordar el suceso contemporáneo de la casa Roschildt, que debió su fortuna colosal á la circunstancia de haber sabido el resultado de la batalla de Waterloo con media hora de anterioridad al gobierno.

Entre nosotros no se halla ciertamente el sistema de correos en el estado de perfeccion de que es susceptible ; pero sí mas adelantado que casi todos los otros ramos del estado, mas uniforme en su marcha, mas arreglado en sus operaciones, y el que menos se ha resentido tambien de las turbulencias y del espíritu indiscreto de innovacion que todo lo ha invadido en los últimos tiempos. Las reformas que en el de correos se han ido introduciendo se hicieron bajo un órden sucesivo y metódico, respetando lo que existia, y llevando por guia los tres puntos cardinales sobre que necesariamente descansa toda buena reforma.

la necesidad, la oportunidad, la conveniencia. Los resultados han correspondido á esta bien entendida marcha, cual puede conocerse haciendo la comparacion del estado en que se encontraban las comunicaciones en el reinado de Carlos III y el que hoy tienen, no obstante de haber sido confiada su organizacion al tino y conocida inteligencia del célebre magistrado que tan gratos recuerdos dejó á su patria, el inmortal Conde de Campomanes. Mas las mejoras que se han admitido hasta ahora no son con todo las que el impulso comercial reclama, ni el que necesita el estado presente de la riqueza pública, el tráfico interior y el movimiento general.

El progreso que todo ha recibido, los conocimientos y las necesidades de la época esperan modificaciones indispensables, que esten con ellas en armonía para que obren en pro de la pública prosperidad. Ha habido notables variaciones en la posicion y relaciones de los pueblos, que han alterado por mas ó por menos su antigua importancia: los tránsitos de unos á otros se han mejorado, los obstáculos que los obstruían en la mayor parte se han vencido, las luces se han aumentado, y todo en fin sufrió un cambio casi abso-

luto, que no se puede perder de vista al tratarse de los medios de mejorar el servicio público. Así es que la necesidad de darle mayores ensanches por el aumento que en los últimos años tuvo la correspondencia decidió al Gobierno á establecer la tercera expedicion semanal del correo, y no bastando aun la fijó diaria para la carrera de Francia, cuya medida probablemente tendrá que ser extensiva en breve tiempo á todas las otras. Al mismo tenor se crearon nuevas líneas subalternas que se hacian ya indispensables, consiguiendo en fuerza de providencias acertadas dar mayor celeridad á todas con beneficio comun.

A pesar de esto los intereses generales se resienten en gran manera de los vicios del sistema de correos, que no han podido aun corregirse. Las seis carreras primitivamente creadas son las que actualmente existen, y existen bajo el mismo plan y direccion que tuvieron en su origen. Las variaciones posteriores las han hecho ya insuficientes, y la obra que en su nacimiento podría quizá ser perfecta ó bien acabada, es hoy imperfecta y defectuosa. Dije ya que el acrecentamiento de la correspondencia habia dado lugar al de las expediciones semanales, y la misma razon

obliga á aumentar las carreras y subdivisiones, porque la primer medida no satisface las necesidades de los muchos pueblos y comarcas que no tienen medio alguno de comunicacion, y las de los otros que teniéndolas no estan en la forma que por su categoría les corresponde, pues se verifica por medio de hijuelas ó líneas trasversales que ocasionan necesariamente rodeos y dilaciones.

Voy á contraer mis reflexiones sobre este punto á la de Castilla la Vieja, que, ya porque me es mas conocida, y la que con mas justicia está pidiendo una reforma, llamó particularmente mi atencion, movido al mismo tiempo por el deseo de contribuir de alguna manera á establecer una mejora, que creo tan útil como accesible sin grandes esfuerzos.

Todo el vasto territorio que media entre los montes Carpetanos y el mar de Galicia, y el de Cantabria y Portugal, en que estan comprendidas doce provincias, con tres Audiencias, dos Capitanías generales, plazas fuertes, pueblos fronterizos, excelentes puertos, y sobre cuatro millones de habitantes, no tiene para su servicio otra carrera principal que la que atraviesa tres veces á la semana la sierra de Guadarrama. La distribu-

cion de los pliegos en puntos tan diferentes y apartados se hace por vias transversales, método imperfecto que solo puede adoptarse en determinados distritos, y cuando no hay un medio proporcionado para que gocen de la comunicacion directa. Ceñido, como va dicho, el pensamiento á una sola línea principal, fué forzoso dirigirla por el punto medio para que de ella se derivasen sus ramales con distancia igual de un lado y otro, y así no coge en todo su largo sino los pueblos que accidentalmente atraviesa, dejando los mas numerosos, ricos y bien situados mas ó menos apartados de su direccion.

Encamínase la indicada línea desde Madrid á Benavente, Lugo y la Coruña, desviándose de otras capitales de provincia, y otros pueblos principales que debiera atravesar, mayormente cuando su situacion lo proporciona así sin ocasionar ningun extravío. Desde la corte á Lugo, que hay ochenta y cuatro leguas, no toca el correo en ningun punto notable, ni en ninguna poblacion cuyas autoridades esten en comunicacion directa con el Gobierno: la mayor parte son de escaso vecindario, sin relaciones ni comercio; al paso que Valladolid, Rioseco, Leon

y Zamora, ciudades que las tienen en todas partes, reciben su correspondencia por distribuciones secundarias y no directas ni con Madrid, ni con otras plazas de la península.

Dos objetos deben llenar los que se proponen formar las demarcaciones de las líneas de comunicacion : primera, la de la corte con las provincias, y vice-versa: segunda, la de las provincias unas con otras. Tanto el uno como el otro se han desatendido en la de Castilla; pues si los puntos mas considerables quedan fuera de ella con respecto á la capital del reino, es mucho mayor el extravío que hay para entenderse entre sí mismas por los embarazos que experimenta el curso de su correspondencia.

Las expediciones que salen de Madrid llegan sin ninguna desmembracion á Arévalo, que dista veinte y dos leguas; parte de aquí la primera hijuela para Salamanca y Ciudad-Rodrigo. Tres mas adelante, en Medina del Campo, parte la que se dirige á Toro y Zamora, y tambien por la derecha la de Valladolid y Salamanca. Finalmente, sale de Benavente la cuarta hijuela por la izquierda á Orense, y por la derecha la quinta á Leon y Oviedo. Tenemos pues que Valladolid,

ciudad la mas importante de ambas Castillas, cabeza de la Capitanía general la mas extensa que tiene España, con Audiencia, cuyo distrito alcanza á cinco provincias, se le considera como dependiente de Medina del Campo, así como á Leon y Oviedo de Benavente, pues que por estos puntos reciben precisamente y no por el camino mas corto y frecuentado la correspondencia. Por dicha razon la que sale de Madrid para Valladolid tarda á lo menos seis horas mas de lo que debiera si fuese via recta, porque rodea cinco leguas y media caminando como lo hace á Medina del Campo, calculando tambien el tiempo preciso para la separacion y empaque de los pliegos. ¡Perjuicio de mucha consideracion para quien sabe apreciar el valor de los instantes en el sistema de comunicaciones! Palencia, Leon y Asturias sufren aun mayor retraso por su situacion excéntrica. Por supuesto que una vez torcido el giro natural que correspondia dar á las líneas, se sigue forzosamente el que haya falta de coordinacion en todas sus dependencias y enlaces, así en los mas próximos, como en los mas lejanos, pues falta el debido arreglo en la base sobre que estriban.

Las provincias que estan contiguas, como por ejemplo Leon y Valladolid, no logran que sus cartas pasen rectamente de una á otra, sino haciendo un giro muy notable hasta llegar al territorio de otra distinta. De la capital de la primera á la de la segunda hay solo veinte y dos leguas, y por el camino que anda el correo por Villalpando, que es de la provincia de Zamora, treinta y siete. Lo que ocasiona semejante dilacion es que el correo de Leon tiene que ir en busca del de Galicia á Benavente, siguiendo reunidos hasta Medina del Campo, donde vuelven á separarse para seguir el principal su derrotero á Madrid, y la hijuela á Valladolid. Desde esta ciudad á Oviedo por el camino carretero hay cuarenta y dos leguas, y por el del correo cincuenta y siete. La misma desproporcion se encuentra entre Palencia y Segovia, Zamora y Palencia, y estas con las cuatro provincias de Galicia, cuando precisamente la situacion topográfica de casi todas ellas es la mas adecuada para regularizar sus comunicaciones del modo mas conveniente.

Quando se organizaron las de España no era extraño que no se les hubiese dado toda

la extension que ahora necesitan , pues los casos y las circunstancias variaban esencialmente, y no parecia regular que un plan naciente saliese adornado con todos los requisitos y cualidades que son fruto de la observacion guiada por la experiencia. El movimiento interior era entonces poco considerable, las relaciones escasas , la correspondencia pública muy reducida , la oficial casi ninguna. Creyóse por lo mismo que una expedicion cada semana, y una sola carrera para todo el gran distrito de Castilla, Galicia y costa del norte, podrian ser suficientes para cubrir el servicio público; y efectivamente en la situacion de entonces lo satisficieron cumplidamente. Al trazar las direcciones hubo de tropezar con un grave inconveniente, cual era el de la falta de caminos y puentes, con mil pasos difíciles y peligrosos que se procuraron salvar dirigiendo la correspondencia por donde no los hubiese, ó hubiese menos, á fin de evitar las frecuentes detenciones que en otro caso experimentaria.

Hé aquí indudablemente la razon que hubo para preferir en la línea de Galicia el itinerario de Medina del Campo al de Valladolid, que por todos los demas respetos

mereciera tener el primer lugar. La travesía desde esta ciudad á Olmedo era un arenal de siete leguas difícil en todas ocasiones, intransitable en las de lluvias. No tengo noticia de que en toda España se encuentre otra tan penosa, ni que mas estorbos ofrezca al tránsito; lo cual dió lugar á que se buscara otro punto mas accesible, á trueque de dejar á Valladolid y demas pueblos importantes como accesorios y dependientes de otros apenas conocidos ó muy poco interesantes. Habia ademas dificultades en el camino que dirigia de Valladolid á Leon, y así sucesivamente hasta tocar en la carretera de Galicia.

En la actualidad todo es diferente: existen otras necesidades y otros medios de satisfacerlas. Las circunstancias que daban mas ó menos nombradía á los pueblos han variado casi totalmente: su movimiento comercial se ha mas que triplicado: los embarazos en su mayor parte han desaparecido, y cesado por consiguiente las causas originarias de la determinacion expresada: Valladolid es hoy cabeza de Capitanía general, que antes estaba en Zamora: tiene corrientes sus caminos de arrecife con Madrid, Santander, Burgos, y en construccion el de Leon y Zamora: goza asimismo

de las ventajas de un canal, fábricas, tribunales, y es en fin un centro activo de contraccion que la colocan en predicamento muy superior al que anteriormente tenia.

Ya sin otra razon podria, sin temor de caer en una equivocacion, adoptarse este camino para el correo, pues la regla infalible es que se encamine allí adonde van dirigidas las cartas. Las carreras de la correspondencia como las de las diligencias y postas siguen siempre el de las carreteras, que, así como los canales, buscan los pueblos comerciantes y productores, los puntos de mayor concurrencia y consumo. Si algunas veces hemos visto desatendida ó no bien calculada esta regla, vimos tambien los resultados poco halagüeños que su olvido produjo. El establecimiento de diligencias de Madrid á Galicia ocasionó pérdidas no despreciables á los empresarios, porque en el tránsito no habia sino pueblos cortos y pobres de los que no recibian ningun pasajero, en vez de que solo Leon, donde concurren los de Asturias, pudiera proporcionarles cuantos admitiesen los carruages, como se verifica en la carrera últimamente establecida de la empresa de generales. Si pareceria

extravagante el que se abriese un canal hácia puntos que no pudiesen suministrar alimento al tráfico, no lo es menos construir á grandes costos una carretera para que no dé servicio alguno al correo. Los caminos artificiales suponen necesariamente pueblos y países de consideracion con quienes tocan, y estos mismos pueblos y países exigen comunicaciones sostenidas entre sí, y con los otros de la monarquía.

Lo que acabo de decir respecto á Valladolid comprende á Palencia, Leon y Oviedo, que no eran antes lo que son hoy, ni tenían la posibilidad de comunicarse por los medios con que actualmente cuentan. Las dos primeras ciudades han sido constituidas últimamente en capitales independientes de sus respectivas provincias con la correspondiente demarcacion territorial, y la una por medio del canal y la carretera de Reinosa á Santander, y la otra por la de Pajares á Gijon, hacen un comercio extenso y creciente de cereales, que, despues de vivificar á Castilla, influye ya de un modo directo en el general de la península y de sus estados ultramarinos.

Fijando en esta línea la del correo se conseguian dos grandes beneficios: primero, el

de la mayor brevedad de la correspondencia: segundo, el del establecimiento que inmediatamente debia seguirle de las sillas-correos, que no podrá jamas verificarse con provecho por el camino que hoy sigue el correo. ¿Cómo es posible que haya pasajeros que quieran tomar asientos para Medina del Campo y Benavente, ni cuáles serán los que en retorno proporcionen estos pueblos á las sillas? ¿Podrá decirse lo mismo de Valladolid, Rioseco, Leon y Oviedo? La experiencia lo está acreditando: ellos solos sostienen una diligencia, y pudieran sostener dos si la falta de equidad y el mal trato que sufren los viajeros no apagasen en unos el deseo de salir de su pais, y en otros el de buscar para hacerlo medios diferentes por mas que sean lentos é impertinentes. El viajar es ya en España una necesidad: el incremento del comercio nacional lo exige; pero el espíritu negociante y activo del siglo, el crédito que dió á los baños de mar la medicina moderna, y el deseo que se apoderó de la gente de conveniencias que habita en el clima seco y caloroso del interior de ir á buscar la frescura y amenidad de los del norte, se hace tanto sentir de algunos años á esta parte, que

así Madrid como otras poblaciones experimentan una gran emigracion periódica en las primaveras que hace su retorno en el otoño, sin perjuicio de otro sin número de transeuntes que en el intermedio son llevados por sus negocios particulares á todas partes.

Aumentóse señaladamente esta tendencia al continuo movimiento con la creacion de las compañías de diligencias, y será mayor cuando estas se pongan mas al corriente de los medios con que puede contar la gente menos acomodada, y se arregle bajo mejor pie el trato de las posadas. Los que viajan sin un interes peculiar que los dirija determinadamente á un punto, se encaminan siempre á aquel que les ofrece mayor comodidad. La carrera de Francia mejor montada que las otras presentaba alicientes de esta especie, de que era natural se aprovechasen los pasajeros. Así es como aun en esta parte fuimos á rendir un tributo de utilidad á los extranjeros por aquello mismo que con conocida ventaja podríamos disfrutar en nuestro pais. Si queremos que en él y no en el reino vecino, ni en ningun otro, fijen sus miras los que para conseguir el restablecimiento de su salud ó para recrear el ánimo en

las temporadas del verano apetecen variar de lugar y de clima, facilítenseles los medios de viajar con igual comodidad hácia las amenas y risueñas costas del norte en busca de sus aguas marítimas y minerales, y de las perspectivas encantadoras que allí son tan comunes, y veremos al instante extinguirse el deseo de ir en su busca á países extranjeros.

¿Y es por ventura una cosa trivial un proyecto fácil, el de establecer esas conducciones que se indican? Sin duda que sí. El obstáculo único que pudiera impedirlo está vencido. Tenemos caminos en los parajes principales y de mas tránsito, ó concluidos, ó próximos á concluirse; solo falta que corran por ellos las sillas-correos como en otras carreras con proporcionado número de asientos, para que á la vista del interes que habrian de rendir se estimulase el de los especuladores en el ramo de conducciones, y las estableciesen con la regularidad y conveniencia que hoy se echa de menos en la carrera establecida por la compañía de diligencias generales desde Valladolid á Oviedo, en la cual mas que la comodidad del pasajero parece se atiende á demostrarle la

insufrible preponderancia que ejercen las profesiones únicas sobre los que se ven en la necesidad de valerse de ellas.

Es excusado que me detenga á manifestar que resultados análogos habia de producir la misma medida aplicada á la línea de Medina del Campo, Orense y Vigo. Si en vez de estar como ahora partida en dos trozos, uno que llega á Zamora y no continúa, y otro que desde Benavente llega á la Puebla de Sanabria para internarse en Galicia, formasen una sola, haciendo que el referido ramal que va á Zamora se enlazase con el otro de la Puebla de Sanabria, y corriesen hasta el punto extremo de la provincia de Pontevedra, bien pronto se advertiria un movimiento ahora desconocido, y las sillas-correos que llegando en la actualidad solamente á Zamora no hallarán seguramente viajeros que las ocupen, seria otra cosa muy distinta si alargasen su viaje á la provincia de Orense y Pontevedra. En una palabra, las mismas razones que movieron al Gobierno á resolver que se abriesen las dos carreteras que atraviesan á Castilla en direccion de Galicia, una por Leon, y otra por Zamora, esas mismas deben decidir tambien á que por ellas se conduzca la corres-

pondencia general, siquiera por borrar la extraña anomalía de que se hayan construido á grandes costos, sin que aprovechen para el primer servicio que debieran prestar. Lejos de ser así cualquiera dirá que la carrera por esta parte evita con cuidado las ciudades y busca los páramos y aldeas. Diráse que por medio de hijuelas distribuye las cartas á las primeras; pero yo siempre sostendré que esto es hacer lo principal accesorio, y lo accesorio principal. Abrir carreteras y despachar los correos por malos caminos de herradura, es edificar un palacio para reducirse á vivir en una choza.

He sentado brevemente los inconvenientes é irregularidades del plan vigente de correos en Castilla, el cual fué hecho sin miramiento al estado á que ha llegado el país, que tan poco se asimila al que antes tuvo. Diré con la misma brevedad los medios con que se puede alcanzar su reforma sin recurrir á ninguno que sea costoso ni extraordinario, ni de aquellos que presentan un carácter problemático.

Tal vez por lo que he expuesto, ó por la simple inspeccion del mapa de España, se habrá podido comprender que si las trece pro-

vincias que abrazan las Capitanías generales de Castilla y Galicia con una poblacion de cuatro millones de almas, han de tener organizado su sistema de comunicaciones, si se han de ramificar del modo que la importancia é intereses de tan pingüe y dilatado pais exige, no se puede prescindir de formar dos líneas que arrancando de Madrid corran en direccion divergente hasta sus puntos extremos de la Coruña y Vigo, despidiendo por su derecha las derivaciones oportunas á los distritos de Cantabria, y por su izquierda las de Portugal y pueblos situados en el ángulo que forma este reino con Castilla y Extremadura. Es fácil comprender que un cuerpo de tamañas dimensiones no puede vivificarse por medio de una sola arteria. Son á lo menos necesarias dos, y aun así todavía quedará cada una con tanta ó mayor extension que la que tienen las otras cinco en que está dividido el territorio del reino.

De las dos líneas citadas encaminándose la primera por Segovia rectamente á Valladolid y Leon seguiria á Astorga y Lugo para morir en la Coruña. La segunda pasando á Guadarrama en busca de Medina del Campo, Toro y Zamora, se extenderia por la Puebla

de Sanabria hácia Orense, y desde aquí dividida, como ahora se halla, en tres ramales terminaria en los tres puntos paralelos de Pontevedra, Vigo y Tuy. A cada una de las dos mencionadas líneas les pertenecia tener sus ramales, que por fortuna caen en donde parece que se hallan designados por la misma naturaleza. La de Segovia le correspondia tener la primera derivacion en Valladolid para Palencia, Reinosa y Santander: la segunda en Leon para Oviedo y Gijon. De esta manera el correo que partiese de Madrid via recta tocaba en cinco capitales de provincia, y quedaban otras tres laterales, pero en la mejor proporcion para que les alcanzase con toda puntualidad el servicio. En estas distancias hay construidas muy buenas carreteras, excepto alguno que otro trozo en que se estan adelantando con actividad los trabajos, hallándose no obstante allanados y francos todos los pasos que podian causar detencion á los carruajes. El rumbo que lleva por las vias indicadas al correo es el mismo que sigue un particular que solo cuida de hacer en el menos tiempo posible su viaje; es decir, el mas corto, y el que mas comodidades presenta á los transeuntes.

Palencia y Santander son dependencias naturales de Valladolid: la primera porque se halla solo á ocho leguas de distancia y unida con ella por medio de un canal: la segunda porque todas sus relaciones é intereses mercantiles en el interior se sostienen con Castilla, de donde recibe en crecidas cantidades vinos y trigos para la exportacion marítima, enviando en retorno géneros y frutos coloniales. El canal en que tantos años hace se está trabajando tiene por objeto dar impulso á este mismo comercio, que llegará á ser el mas interesante de España, y su direccion está demarcando la que debe llevar la correspondencia. La establecida desde Madrid por Burgos no es la mas bien entendida, ni la que al comercio de Santander le hace mas falta. Así es que notándose una falta considerable en sus relaciones de giro hizo las mayores instancias para que se le concediese un correo con Palencia y Valladolid: así se estimó en efecto en fuerza de las poderosas razones que lo aconsejaban.

Asturias que, como dije ya, tiene en Leon el punto de partida para su línea transversal de comunicaciones, es la provincia que cuenta mayor número de habitantes en la moderna

division territorial. Por medio de la magnífica carretera que atraviesa las cumbres de Pajares al puerto de Gijon , da salida á los granos de la tierra llana del mismo Leon y Campos en número de muchos miles de fanegas; al paso que por ella provee á Castilla y á la corte de carnes y pescados , frutas secas , mantecas y ganados de todas especies.

Reune además Asturias cuantas conveniencias , cuantos atractivos pueden halagar el gusto de las personas que para alivio de sus dolencias , ó por buscar recreo y solaz, gustan mudar su morada durante algunos meses del año. Un suelo variado y ameno, un clima fresco y sano , aguas purísimas, baratura de mantenimiento, perspectivas encantadoras; todo en conjunto se encuentra en este bello pais, no tan apreciado ni tan conocido como ser debiera. Tampoco lo son bastante las admirables aguas minerales de Nava para toda clase de enfermedades cutáneas, cuya eficacia no creo haya otras que le aventajen: las ferruginosas de Mieres para los achaques del bello sexo : las de las Caldas para los que proceden de humores frios; y las de Prelo, conocidas por sus virtudes diuréticas, las cuales equivalen , si no sobreponen, á las que el en-

tusiasmo desconcertado de nuestros noveles viajeros pondera en los países extranjeros.

Continuando la carrera principal desde Leon, donde la he dejado, se enlaza en Astorga con la actual de Galicia, y continúa sin ninguna alteracion hasta la Coruña, cuya circunstancia me dispensa de extenderme mas sobre ella.

La segunda, ó sea la de Guadarrama, puede trazarse de un modo no menos natural y conveniente que la que precede, siendo para aquellos distritos lo que la de Segovia para los del norte. Diré aquí lo que atras apunté: que el curso de las carreteras designa el de los correos: la que se está construyendo desde el pueblo de Sanchidrian donde se separa de la de Valladolid hasta Zamora y Vigo, muestra la direccion que debe llevar el correo hasta el término de su carrera. Su primera hijuela le corresponde partir desde Villacastin: la segunda desde Medina del Campo á Salamanca y Ciudad-Rodrigo; al mismo tiempo que podrian servir tambien para Portugal por Almeyda y la ribera del Duero en direccion á Oporto. En todo su largo atraviesa esta línea por tres ciudades capitales de provincia, dejando á su lado izquierdo otras

dos , que son las de Avila y Salamanca.

Creo posible que la idea que emito no sea de todos acogida, por mas que sea tan sencilla como ella manifiesta. Probablemente se juzgarán abultados los dispendios que su realizacion pueda ocasionar , y las alteraciones notables que traeria su ejecucion. Es muy comun que las empresas mas útiles queden enervadas por el egoismo y la apatía de los que ven en ellas algun aumento de trabajo, ó una tarea que les robe el tiempo que necesitan para su recreo y holganza. Será oportuno por lo mismo advertir que el proyecto en cuestion ni demanda costos á que no puedan subvenir los rendimientos del ramo , ni fatigas continuadas , ni obstáculos que lo embaracen , pues es de la naturaleza de los que producen grandes bienes sin demandas ni sacrificios. Una voluntad resuelta , ilustracion y celo por el bien público , es cuanto yo exigiria para llevarlo á cabo. La reforma que se hace no es total y absoluta , sino parcial, para la que solo hay que combinar una parte de los elementos de que se compone , variando la forma en ciertos puntos, sin tocar al fondo de la institucion. Los temores que puedan ocurrir para empre-

derla ó son imaginarios ó ficticios , mayormente estando tan reciente la que acaba de plantearse con el aumento de las expediciones , tras de la cual habia variaciones generales y gastos cuantiosos que al fin se han sobrellevado con beneficio conocido de los intereses de la Nacion.

Ni es nuevo tampoco mi pensamiento: sus ventajas no se ocultaron á la Direccion General de Correos, que mas de una vez trató de ponerlo en planta. Practicáronse al efecto varias diligencias y reconocimientos, habiendo resultado un expediente que existe en la Secretaría del Cuerpo. Aunque no me son bastante conocidos todos los pormenores que abraza, sé que el hacer la conduccion de la correspondencia de Galicia por Valladolid y Leon era objeto preferente de su formacion. Causas que nunca faltan cuando se trata de proyectos útiles, intereses mezquinos, y los disturbios civiles que han venido á auxiliarlos, consiguieron mantener este enervado, y constituirlo en completo olvido.

Así por lo que aparece de dicho expediente, como por lo que dicta á cualquiera la razon, se reconoce que la carrera dirigida á Valladolid, mas bien que gastos y tardan-

za, ofrece economías y prontitud. No requiere otra operacion que trasladar las paradas y las oficinas de lugares cortos é incómodos á otros provistos de edificios y de toda clase de recursos. El correo que hoy sirve determinadamente para San Ildefonso y Segovia quedaria suprimido, sustituyéndole la carrera principal que por allí debia transitar. Lo quedaban por consiguiente las Administraciones de Medina y Benavente, y algun otro ramal ademas que seria innecesario.

La línea de la izquierda ó de Guadarrama no ofrece tampoco los costos que podrán creerse, pues que se halla ya creada, bien que de un modo irregular y defectuoso, como dividida en dos trozos, con cuyo solo enlace quedaria corriente. El de Medina del Campo que alcanza solamente á Zamora, y el de Benavente que va á la Puebla de Sanabria debieran formar uno solo, haciendo que desde Zamora pasase á unirse á dicho pueblo de Sanabria, quedando extinguida la derivacion de Benavente. En una palabra, con salvar la interrupcion que tienen hoy los expresados dos trozos, que es cosa harto fácil de remediar, tendríamos acabado el proyecto de las dos carreras.

Mas si aun pareciese no tan asequible como lo presento , ó se rehusase emprender una obra que pueda ofrecer alguna complicacion y gastos , hay todavía otro medio tan sencillo que con una simple órden del Gobierno quedaria en pocos dias en disposicion de poder utilizarse con gran provecho del servicio público. Tal vez la circunstancia de no haber camino artificial desde Segovia á Olmedo , y la de que tampoco se extiende hasta aquella ciudad el canal proyectado de Castilla , pudieran inclinar á suspender por ahora la carrera que por allí señalo continuando por la actual de Guadarrama. En este caso toda la correspondencia iria junta las diez y ocho leguas que hay de Madrid á Sanchidrian, en cuyo pueblo se dividiria, porque se dividen allí las carreteras, una que va á Zamora y Vigo , y otra á Valladolid y la Coruña. Este órden apenas alterara el que está vigente , y traeria los mismos efectos enunciados , con diferencia solamente de quedar eliminada del sistema la parte de Segovia.

Si al tiempo de la ejecucion ocurriese alguna duda que diese lugar á vacilaciones , los conocimientos del encargado y los que puede

suministrar el expediente sustanciado hace pocos años las allanarian bien pronto; pues no hay pensamiento nuevo, por llano y trivial que sea, que no traiga consigo algun inconveniente, que hay que superar en gracia de los muchos beneficios que de él se esperan.

Pero si por uno de aquellos accidentes, que por desgracia son tan frecuentes entre nosotros, todavía pareciese aventurado ó trabajoso el plan modificado conforme al que propongo; si el apego á las rutinas ó las miras de egoismo saliesen al paso para impedir el que se efectúe, no hay nada que disculpe el que á lo menos, y sin ulteriores modificaciones, se determine desde luego que la carrera de Castilla traslade su itinerario á la línea de Valladolid y Leon, refundiendo en sus Administraciones las dos de Medina y Benavente, y que desde los dos primeros puntos se deriven las hijuelas que hoy salen de las segundas.

Para ver en conjunto las ventajas que acompañarian á tal medida no hay mas que contemplar la situacion y producciones de Castilla y distritos adyacentes, el enlace y dependencia que tienen entre sí y con los demas de España, la que adquiriran cuando se complete la canalizacion ya adelantada, y

la consideracion en que deben ser tenidas las poblaciones intermedias. Voy á dar una lijera idea de las principales, que podrán servir para persuadir la necesidad de dar impulso á la accion vital que por esta parte se despliega.

El proyecto del canal de Castilla dividido en dos ramales se dirige á enlazar á Segovia y Medina de Rioseco con Santander ó sus inmediaciones, facilitando así un punto de extraccion para los cereales de Castilla, y otro á las trece leguas de Madrid para la importacion de los artículos de comercio que necesita este pueblo. Estos dos objetos tan importantes y grandiosos se llenan cumplidamente el dia que el canal llegue á Segovia por una parte, y por la otra á Rioseco, que es el territorio mas pingüe de los llanos de Castilla. En el dia solo toca á Valladolid, y se halla ya bastante inmediato á Rioseco, y sus beneficios si no son todos los que se esperan cuando se concluya, lo son ya de mucha cuantía por el riego y la navegacion que por él se hace. Mas como el espíritu de empresa se va conocidamente desplegando entre los españoles, y los últimos tratados con Portugal abren paso á ex-

tender mas las miras, se piensa ya en alargar el ramal de Campos hasta Zamora, en que se incorpora con el Duero, y por el otro lado se agita tambien un proyecto mas extenso, y de tan grandes resultados, que, si se verificase, haria la prosperidad de la península, y una mutacion general en su comercio, moralidad y riqueza. Hablo de la prolongacion del canal en busca de la ribera del Ebro hasta unirse con el imperial de Aragon comunicándose con el Mediterráneo.

Corresponde á Valladolid por su aventajada situacion formar el centro de este sistema de canales, así como tambien el de las comunicaciones por tierra con diez y siete provincias á lo menos que tiene en su radio. Las avenidas de Francia y Vizcaya, las de Asturias, Santander y Galicia, las de Madrid y Portugal, refluyen naturalmente hácia aquel punto, y le constituyen como un foco que extiende sus rayos á la circunferencia de un gran círculo. Dicha disposicion supone crecido número de caminos, de los cuales ya cuenta con los mas principales. Tiene el que dirige á Madrid, á Burgos y á Santander, y en buen estado la construccion de los de Leon, Toro y Zamora. Al perfeccionarse el proyec-

to de canales, Valladolid será un emporio cuya animacion ha de refluir inmediatamente en los pueblos de su demarcacion comercial. Hoy es bien perceptible ya la que produce el canal, pues á su influjo es debida la reciente ereccion de cuatro fábricas en la ciudad; una grandiosa de harinas, otra de fundicion de hierro, de loza, y de papel continuo. Tiene hermosos edificios, goza de buen temperamento, con todas las demas qualidades de un pueblo llamado á ser floreciente. A las siete leguas se encuentra Medina de Rioseco, ciudad que sirve de punto de depósito de los productos de Asturias para el cambio de vinos. Está cercano ya el brazo del canal que debe llegar á esta ciudad como centro del territorio de Campos, para continuar despues segun el nuevo proyecto á Zamora y frontera de Portugal. Mayorga, que está á las siete leguas, es villa de bastante vecindario y en buena situacion: sigue Mansilla, cuya feria de mulas le da nombradía; y á las tres leguas, que son de carretera reciente construida, se llega á Leon.

Se halla esta ciudad de seis mil almas entre los rios Bernesga y Torío en sitio delicioso y ameno. Es célebre por sus concur-

ridas ferias, y por ser el depósito de los frutos y ganados de Asturias y Galicia que derrama en la parte llana hasta las vertientes de la cordillera de Guadarrama (1). Entre las proporciones que tiene Leon para ser caja de la correspondencia de aquellas dos comarcas, como lo es de sus productos, no se cuenta como la menor la de poseer un suntuoso edificio, que entregado ahora al abandono y al olvido, aguarda el instante no lejano de su total ruina. Ofrece toda capacidad y desahogo para las oficinas, ocupando un poco separado de las casas el sitio mas bello de todas aquellas cercanías sobre el camino de Galicia, y tocando en el de Oviedo. Tal es la magnífica casa de S. Márcos, monumento glorioso del poder, munificencia y cultura de nuestros mayores, que con mengua verá desaparecer la genera-

(1) La falta de buenas comunicaciones ha dado tambien ocasion á que varios artículos que abundan en nuestras provincias del norte nos hayan venido del extranjero. Muchos pudieran citarse de esta clase; pero haste el del salmon, que siendo el de Asturias el mejor que hay conocido, del cual se hace en los mas de los años abundantísima pesca, lo ha en gran parte alejado de las plazas de Madrid el que viene de Francia de algun tiempo acá por la circunstancia de que llega mas fresco, á causa de la prontitud con que se hace la conduccion.

cion presente si, dándole un destino conveniente, no se procura su conservacion. Las siete leguas que median entre Leon y Astorga, aunque no estan construidas de moderno arrecife, se hallan abiertas por los romanos, y pasan por terrenos desembarazados y consistentes sin quebradas ni precipicios que no oponen ningun tropiezo al tránsito de carruajes. En Astorga se toma la carretera que sin interrupcion llega á la Coruña.

Aunque la carrera de Zamora no sea de tanto valor como la precedente, debe mirarse con la mayor atencion, aunque no fuese mas que por el enlace que tiene ambas. Queda dicho que la seccion del ramal de Campos debe llegar á Portugal, y aunque no se verificase tendremos la navegacion del Duero, que segun todas las probabilidades llegará á adquirir mucha importancia. Las relaciones comerciales con Portugal corresponden á esta parte, y la que envuelve la comunicacion de Madrid con Vigo ninguno la ignora. Por la corta reseña que acabo de hacer se conocerá que la idea de estrechar los medios de correspondencia entre los pueblos y territorios que menciono, no puede ya admitir dilacion, ni abandonarse el vigoroso

desarrollo actual al sistema planteado en tiempos de inaccion y decadencia.

Reasumiendo cuanto va apuntado aparece: que el sistema de correos en España si no llegó al estado de adelanto que pudiera desearse, lo está mas que otros ramos del Estado: que aunque ha ido recibiendo mejoras sucesivas, le faltan aun otras, siendo la principal la de aumentar las carreras conforme se aumentaron las expediciones semanales, que ofrecian costos considerables y variaciones generales en el personal: que la vasta demarcacion que comprende las dos Capitanías generales de Castilla la Vieja y Galicia solo tiene una carrera con varias hijuelas que hacen el servicio de doce provincias, cuyas capitales casi todas carecen de comunicacion directa con la corte, y tambien entre sí mismas. Para evitar tan grande inconveniente se propone el que haya dos líneas, una por Segovia á Valladolid con direccion á la Coruña, y otra por Guadarrama á Zamora con direccion á Pontevedra y Vigo: para la primera basta variar de itinerario la que hay establecida: para la segunda juntar el ramal de Zamora con el de Benavente en

la Puebla de Sanabria. Mas si por cualquier motivo se rehusase admitir el plan de esta reforma, pudiera abrazarse otra mas sencilla con las mismas ventajas, fuera de quedar excluida Segovia. Hacer la conduccion reunida desde Madrid á Sanchidrian, y desde aquí separada en dos ramales, siguiendo el de la derecha y el de la izquierda sus respectivos rumbos hasta las ciudades marítimas de Galicia, debiendo partir de Valladolid el ramal de Santander, por ser el punto mas conveniente para las relaciones comerciales de ambos pueblos. Aun no estimándose así recibirían un gran beneficio los intereses públicos con trasladar la carrera que ahora atraviesa por páramos y lugares cortos á la línea de Valladolid y Leon, donde estan los mas ricos, populosos y comerciantes de las dos Castillas.

Por último, aparecen las ventajas que acompañarian á este sistema de comunicaciones tan en armonía con el de canales, que enlaza á Segovia y Rioseco con las inmediaciones de Santander. Se proyecta extenderlos hasta el Ebro y el Duero para la comunicacion con Oporto y Tortosa, en cuyo caso Valladolid está indicado para ser un emporio

que dará asombroso impulso á los pueblos de su comprension mercantil: Rioseco es tambien ciudad que merece consideracion con motivo del canal, cuyas obras de apertura tiene ya muy cercanas. Leon particularmente es la ciudad de las ferias; el almacen de productos de Asturias y Galicia, y la escala para el transporte de granos á Gijon. Tiene entre otras la conveniencia del magnífico edificio de San Márcos que pudieran aprovechar las oficinas de correos, y se comunica con Astorga por la antigua via romana hasta empalmar en la carretera de la Coruña.

La línea de Zamora es tambien de mucha importancia, porque por ella se sostienen las relaciones con Portugal y con el canal de Campos, y abre la de Madrid á Vigo, cuya falta hace mucho tiempo se está sintiendo.



NOTA.



Estando imprimiéndose estos apuntes he visto con la mayor satisfacción las proposiciones que acaba de presentar al Gobierno de S. M. , por mano del Excelentísimo Señor Ministro de la Gobernacion , M. Ricardo Keily , representante de una respetable compañía inglesa , para construir con sus fondos un camino de hierro desde Avilés á Leon , que podrá extenderse hasta Madrid. Este feliz pensamiento , que no dudo tendrá la mejor acogida en el Gobierno Supremo , viene á corroborar mas demostrativamente cuanto digo sobre la aventajada posicion geográfica y mercantil que ocupa Leon y pueblos de su carrera , y hacer mas necesaria aun la medida de establecer bajo un plan bien ordenado sus comunicaciones , pues no será conveniente ni decoroso que vengan á pedir que enmendemos esta omision los extranjeros.



