V

LA DIRECCIÓN DE CORREOS

LA DIRECCIÓN DE CORREOS

También esta Dirección hizo, tiempo atrás, al concluir el segundo tercio del pasado siglo, unos mapas de *correos y postas* que, á la verdad, no eran buenos del todo; pero como ya nadie se sirve de ellos, no hay apenas para qué censurarlos.

A más de que la especialidad de esta Dirección no son los mapas, sino los itinerarios escritos, ramo en el cual ha hecho cosas verdaderamente admirables.

Y además utilísimas... para que la correspondencia llegue á sus destinos lo más tarde posible... ó no llegue.

Allá va un ejemplo:

Aquí muy cerquita, á las puertas de Madrid como quien dice, más acá de Aranjuez, hay un pueblo que se llama Seseña.

Por su izquierda, mirando desde Madrid,

ó sea por el E., pasa la vía férrea de Andalucía y en ella tiene estación desde hace años.

Por su derecha, ó sea por el O., pasa la vía directa de Ciudad Real, en la cual no tiene estación, pero puede servirse de la de Yeles y Esquivias, que no le cae muy lejos.

¿Por cuál de esas dos vías férreas ó por cuál de esas dos estaciones dirán ustedes que se recibe el correo en Seseña?...

¿Por ambas?... No; se equivocan ustedes... Por ninguna.

Verdaderamente les parecerá á ustedes raro y poco menos que increíble que un pueblo que está entre dos vías férreas, pasándole una por la derecha y otra por la izquierda, con estación utilizable en ambas, no reciba por ninguna de las dos la correspondencia.

Y, sin embargo, esa es la verdad: no la recibe por ninguna.

Por donde la recibe, cuando la recibe, que creo que no suele suceder con frecuencia, es por otra vía férrea que pasa mucho más lejana, muy á la derecha todavía de la que pasa á la derecha de Seseña, por la vía del Tajo: por la estación de Illescas, en la vía del Tajo, desde donde se la lleva un peatón, cuando se la lleva, después de pasar por unos cuantos pueblos, y entre ellos por Esquivias.

¿Que por qué es así? ¡Ah! Yo no lo sé: pregúntenselo ustedes á la Dirección de Correos

y Telégrafos, que acaso no lo sabrá tampoco...

Lo que yo sé es que por la vía de Andalucía, y estación de Seseña, podían recibir en este pueblo la correspondencia á la hora y media ó, lo más tarde, á las dos horas de llegar el tren correo á la estación. Y por la vía directa de Ciudad Real, y estación de Esquivias, podían recibir en Seseña la correspondencia á la hora y media ó, lo más tarde, á las dos horas de pasar por la estación el tren correo. Mientras que por la vía del Tajo, y estación de Illescas, suelen recibir en Seseña la correspondencia á los dos días...

Cuando la reciben.

Este es el hecho. La explicación la dará, si sabe y quiere y puede, la Dirección general de Correos y Telégrafos.

Pero no vayan ustedes á creer que este es un hecho aislado y que este itinerario alargado caprichosamente es una singularidad.

No: hay muchos itinerarios parecidos y muchos pueblos en el mismo caso que Seseña.

Puede decirse que casi toda España es Seseña.

Vaya otro ejemplo: otro itinerario disparatado, inexplicable, encaminado á retardar la recepción de la correspondencia.

Este ya no rige; pero rigió cinco años, en los cuales el país perjudicado se quejó repetidas veces y... nada.

En 1893 se abrió al servicio público el ferrocarril de la Robla á Valmaseda.

Y entre la Compañía constructora y la Dirección general discurrieron para los trenes correos un itinerario cuya gracia principal era la siguiente:

Que llegando, como llegaba entonces, el tren correo de Madrid á la estación de la Robla (León á Gijón) en las primeras horas de la mañana, el tren correo de la nueva línea salía de la Robla al oscurecer, á última hora de la tarde; y pasando por la Robla el tren correo de Asturias para Madrid á última hora de la tarde, el de vuelta de la línea nueva llegaba á la Robla por la mañana.

Pues esta combinación de trenes hecha al revés, contra la que clamaba todo el mundo, se sostuvo cinco años, y ya se creía que iba á ser eterna.

Pero no; al cabo no lo fué.

En el verano de 1898 hice yo en un periódico de gran circulación algunas reflexiones á la Dirección de Correos, y al poco tiempo ésta obligó á la Compañía ferroviaria á que pusiese sus trenes correos en combinación con los de Madrid, y la compañía los puso.

Véase lo que me costó conseguir una reforma tan justa y tan sencilla; véase lo que tuve que escribir para que la Dirección de Correos cayera de su burro:

LOS CORREOS EN LEÓN Y PALENCIA

Al director del ramo.

Muy señor mío: Sabrá Ud. cómo el tren correo de Madrid á Asturias pasa por la estación de la Robla á las *siete y cuarenta minutos de la mañana.*

También sabrá Ud., si tiene la bondad de seguir leyendo, cómo en dicha estación deja aquel tren la correspondencia del partido de la Vecilla, menos la de dos Ayuntamientos (Rodiezmo y la Pola), la de todo el partido de Riaño, la de algunos pueblos del partido de Saldaña y la de casi todo el partido de Cervera de Pisuerga.

Asimismo sabrá Ud. que toda esta correspondencia debe ser conducida por el tren correo de la Vía Hullera de la Robla á Valmaseda.

Pero este dichoso tren correo, en lugar de salir de la Robla inmediatamente, ó al poco rato, de la llegada del de Madrid, no sale hasta las *seis y treinta minutos de la tarde.*

De modo que la correspondencia toda, para más de trescientos pueblos, la de la capital de la monarquía, la de la capital de la provincia respectiva, la del resto de España y la del extranjero, está allí en la Robla detenida *once horas* menos diez minutos.

Y todavía no paran aquí las cosas, no: las

que paran son las cartas; pero las cosas van mucho más adelante.

Como consecuencia de esta primera detención de *once horas*, el tren correo de la Vía Hullera hace casi todo el trayecto de noche, y la correspondencia que va dejando en las estaciones no va á los pueblos hasta otro día.

Así, por ejemplo: en la estación de Cistierna deja este tren á las *ocho y cuarenta de la noche* la correspondencia para Riaño y para la mayor parte de los pueblos de este partido, y esta correspondencia *duerme* allí tranquilamente... Hasta cierto punto, pues también la suelen andar hurgando en la cartería.

Pero, en fin, el caso es que, bien ó mal, *duerme* allí hasta las ocho de la mañana (otras *once horas y pico*), en que sale en un coche para Riaño, adonde llega á las once y media del día *tercero* de la salida de Madrid, pudiendo haber llegado á la una y media del anterior, si no se detuviera las *veintidós horas* susodichas.

Del mismo modo y por la misma causa *duerme* en la Vecilla la correspondencia de los Ayuntamientos de Valdepiélago, Valdeteja, Valdelugueros, etc.; y en Boñar, la de Vegaquemada, Vegamian, Reyero y Lillo; y en Puente-Almuey, la de Valdetuejar, Valde-Rueda y Prioro, y en Guardo y en Cervera...

Pero lo de Cervera merece párrafo aparte.

Cervera recibía antes su correspondencia por la estación de Aguilar (vía de Santander), de la que dista cuatro leguas por carretera. De modo que, si continuara recibiéndola por allí, hoy que el tren correo de Madrid á Santander pasa por la estación de Aguilar hacia las seis y media de la mañana, Cervera podía tener su correspondencia á eso de las diez de la mañana, al siguiente día de la salida de Madrid.

Pero entre el ferrocarril hullero y la Dirección de Correos se lo han arreglado de modo que no la tenga hasta la mañana del día subsiguiente, es decir, casi veinticuatro horas más tarde.

Porque el tren correo de la Robla llega á la estación llamada de Cervera (que está á larga distancia de la villa) á las *once y cuarenta y cinco minutos de la noche*, y por consiguiente, á la villa no llega la correspondencia hasta después de la media noche, cuando todo el mundo está acostado, y no se reparte hasta otro día por la mañana.

Pues con la correspondencia de vuelta pasa lo mismo.

El tren correo hullero ascendente, ó sea de Valmaseda á la Robla, en vez de llegar á esta última estación á las seis de la tarde, para que allí cogiera la correspondencia el ascendente de Gijón, que pasa á las seis y nueve

minutos, llega á las diez de la mañana, y allí se está la correspondencia toda que ha recogido en el tránsito *ocho horas y pico* detenida.

Amén de otras *doce* que ha estado ya *durmiendo* en las estaciones (en unas menos y en otras más) después de venir de los pueblos; porque el tren hullero hace su trayecto por las provincias de Palencia y León á la mañana (de las tres á las diez) y la correspondencia ha venido á las estaciones por la tarde.

Así, volviendo al ejemplo de Riaño, la correspondencia que el tren ascendente recoge en la estación de Cistierna á las *siete y cuarenta minutos* de la mañana salió de la cabeza del partido á las tres de la tarde anterior para hacer su tránsito de día, sin constiparse, y esperar en Cistierna desde que el sol se pone hasta que vuelve á salir, y algo más; en fin, unas *trece horas*, que con las ocho de la Robla son *veintiuna*, casi *veintidós*, como á la ida.

—¿Y nadie clama contra eso?—dice cualquiera á quien se le cuentan estas cosas.

—Sí; claman los pueblos, pero nadie les hace caso.

—¿Y no tienen diputados esos distritos?...

—Sí que los tienen, pero como si no los tuvieran: porque se conoce que están ocupados en cosas de más importancia.

Por ejemplo, en tratar de estorbar que se

construya tal ó cuál carretera que no vá á gusto de un cacique, ó demostrar su alta influencia quitando un peatón ó un cartero para poner otro peor, y cuando aquel que se quiere quitar tiene el empleo en propiedad, dado por Guerra, apelar á la treta inicua de trasladarle á punto lejano para que renuncie.

Esto es lo que merece la atención de los diputados y senadores; lo demás, el que las cartas y los periódicos llegen á sus destinos un día antes ó un día después, no es cosa de monta, y á los diputados y senadores no les quita el sueño.

En cuanto á usted, señor director, claro es que no estará usted enterado de lo que pasa tan lejos, ni corría peligro de que se enterase si yo no me tomara la molestia de decírselo; porque cuentan que cuando se le hace á usted alguna indicación sobre el servicio del ramo en la patria de Guzmán el Bueno, lo primero que hace usted, y no sé si también lo último, es pedir parecer al yerno del Sr. Sagasta, que, naturalmente, tampoco está enterado de esto ni de otras muchas cosas.

Bueno, pues el remedio de tanto mal no crea usted que es difícil; es muy fácil, y se lo voy á mostrar á usted en dos palabras.

Se reduce á obligar á la Compañía del ferrocarril hullero, que obtuvo la concesión de su línea como de servicio general, á que

combine sus trenes-correos en la Robla, que es la cabeza de la línea, con los trenes-correos de Madrid á Gijón, y viceversa; es decir, que el tren descendente salga de la Robla á las ocho de la mañana, veinte minutos después de la llegada del de Madrid, y el ascendente llegue á la Robla á las seis menos diez de la tarde, veinte minutos antes del paso del ascendente de Asturias á la corte.

Hasta para la misma Compañía hullera es mejor esta combinación, porque así harán sus trenes-correos el trayecto de día, y tendrá en ellos viajeros, que no tiene ahora.

Para esto le dirán á usted que hay la dificultad de que, como el ferrocarril hullero no va á ninguna parte... por sí solo, y para llegar á Bilbao tiene que servirse de otras dos líneas, una de las cuales, la de Bilbao á Portugalete, no hace servicio de noche, no llegando el tren correo á Zorroza antes del último tren de Portugalete no podrían llegar á Bilbao los viajeros. Y lo mismo á la vuelta: para llegar el tren ascendente á la Robla á las seis menos diez de la tarde, tendría que salir de Zorroza á las cuatro de la mañana, hora en que no hay tren de Bilbao á Zorroza.

Esta dificultad, sin embargo, desaparece dando á los trenes un poco más de velocidad, de modo que hagan el recorrido en doce horas, en vez de las catorce que ahora emplean, cosa muy factible, según me ha dicho poco

hace el ilustrado ingeniero jefe de vía y obras de la Hullera.

De ese modo podría el tren descendente llegar á las ocho de la noche á Bilbao, saliendo á las ocho de la mañana de la Robla, y el ascendente salir de Bilbao á las seis de la mañana para llegar á la Robla á las seis de la tarde.

Todo esto aparte de que para viajero y medio que suele llevar el tren de la Hullera (un día tres y otro día ninguno), más vale que ese viajero y medio se quede en Zorroza, si no puede llegar á Bilbao, y el correo ande bien servido. Porque, apuradamente, la línea se llama *de la Robla á Valmaseda*, y entre estos dos pueblos es donde tiene obligación de servir al público.

La comunicación con otras poblaciones ya es cosa particular de la Compañía, y allá ella.

Pero si al fin y al cabo no quiere usted obligar á la compañía del Hullero á combinar sus trenes-correos del modo racional indicado, todavía tiene usted otro medio de mejorar el servicio, que es enviarla á paseo, prescindir de ella, suprimir en sus trenes las ambulantes y volver las cosas al ser y estado que tenían antes de la inauguración de esa línea, con lo cual llegará la correspondencia mucho más pronto.

Peatón de la Robla á la Vecilla y Boñar, como si no existiera el Hullero; correo mon-

tado de Sahagún á Riaño, que puede salir á las cinco de la mañana y llegar á las cinco de la tarde; peatón de Saldaña á Guardo; correo montado de Aguilar á Cervera... Todo es mejor que lo de tener la correspondencia detenida *veintidós horas*.

¡Por Dios, Sr. Barroso!

—

Al fin el Sr. Barroso, que era entonces el director, sacó los pies de las alforjas y reformó aquel itinerario disparatado.

Pero si no le hubiera puesto yo en *El Imparcial* las cosas tan claras, todavía estaríamos lo mismo.

Vamos á ver si ahora el señor duque de Bibona reforma también lo de Seseña.

Y lo de otros muchos Seseñas que hay por estos mundos.

VI

PARTICULARES...

PARTICULARMENTE RIPIOSOS