

Añade el inca: «que el recaudo ó mensaje que los *chasquis* llevaban era de palabra, porque los indios del Perú no supieron escribir, y que otros recaudos llevaban no de palabra, sino por ñudos dados en diferentes hilos de diversos colores que iban puestos por su orden; mas no siempre de una misma orden, sino unas veces antepuesto el un color al otro; y otras veces trocados al revés. Esta manera de recaudos eran cifras, por las cuales se entendian el inca y sus gobernadores para lo que habían de hacer; y los ñudos y los colores de los hilos significaban el número de gente, armas, vestidos ó bastimentos, ó cualquiera otra cosa que se hubiere de hacer, enviar ó aprestar. A estos hilos añudados llamaban los indios *quipu*, que quiere decir añudar ó ñudo.

»La forma con que se remudaban estos correos ó *chasquis*, es tan parecida á nuestras postas actuales, que no será ingrato al lector ver como en el Nuevo-Mundo antes de descubrirle los nuestros, se hallaban establecidos. *Chasqui* llamaban (dice el inca Garcilaso) los correos que habia puestos por los caminos para llevar con brevedad los mandatos del rey, y traer las nuevas y avisos que por sus reinos y provincias, lejos ó cerca, hubiese de importancia. Para lo cual tenian á cada cuarto de legua cuatro ó seis indios mozos y ligeros, los cuales estaban en dos chozas para repararse de las inclemencias del cielo: llevaban los recaudos por su vez, ya los de una choza, ya los de otra. Los unos miraban á la una parte del camino y los otros á la otra, para descubrir los mensajeros antes que llegasen á ellos, y aperebirse para tomar el recaudo, porque no se perdiese tiempo alguno. Para esto ponian siempre las chozas en alto, y tambien las ponian de manera que se viesen las unas á las otras. Estaban á cuarto de legua, porque decian que aquello era lo que un indio podia correr con ligereza y aliento sin cansarse. Como el erario de los incas no podia costear un número tan prodigioso de correos apostados en cada cuarto de legua, refiere el mismo Garcilaso, lib. 5, cap. XVI, que entre las cargas concejiles se reputaba la de ser *chasqui* ó correo, como asimismo el reparo de los puentes, allanar y empedrar los caminos.»

El mismo Campomanes espresa tambien en su itinerario real, y de un modo muy curioso, todo lo relativo al establecimiento de correos en España, y á los diferentes arreglos de este ramo hasta el año de 1760 en que publicó su importante obra. En su relato se observa que nuestro país marchó (si es que no se anticipó) á la par de las demás naciones de primer orden en adoptar el sistema de correos, y en introducir en este ramo todas las mejoras que dic-

taba la esperiencia. Merecen particular atencion las noticias del órden progresivo de arreglo y mejoras que ha experimentado el ramo de correos, desde su establecimiento en tiempo de los reyes católicos.

«Nuestra España (dice el Sr. Campomanes) fué acaso de las primeras que conoció la importancia de fijar este establecimiento bajo de unas reglas sólidas, siendo Felipe el Hermoso y la reina doña Juana los que hay noticia crearon el oficio de maestro mayor de hostes, postas y correos de su real casa, córte, reinos y señoríos, en cabeza de Francisco de Tasis; pero no hemos descubierto el título que se le despachó, ni las reglas con que debia usar de él. Los reyes católicos habian nombrado antes por maestro mayor de hostes y postas de Granada á García de Ceballos: de que se infiere que las postas en España no bajan del tiempo de los reyes católicos, y que á corta diferencia son coetáneas á las de Francia.

»Por su muerte, la misma reina doña Juana y su hijo don Carlos I de este nombre, que despues fué emperador, en real cédula despachada en Zaragoza á 28 de agosto de 1518, refrendada del secretario Francisco de los Cobos, confirieron el mismo oficio ó empleo de correo mayor á Baptista Mateo y Simon de Tasis, hermanos; haciendo cabeza de él á dicho Baptista, sobrino de Francisco de Tasis. Dieron en ella forma para que solo ellos despachasen los peones ó correos, con la facultad de pagar á estos lo que les correspondiese por sus viajes, reteniendo el correo mayor sus derechos, imponiendo la pena de 100,000 maravedís á los que condujesen pliegos sin su licencia. Que pudiese el correo mayor crear, nombrar y recibir los correos que viesse ser convenientes al real servicio, precediendo recibirles su juramento antes de usar de este oficio. Que estos pudiesen traer las armas reales y no otro alguno, ni usar de este oficio, imponiendo la pena de muerte y confiscacion de bienes para la cámara de S. M. al que sin este nombramiento y solemnidad le usase. Que sus casas gozasen de la exencion de alojamiento y otras cargas concejiles. Que las justicias no los pudiesen prender ni detener por deudas, y dá la forma que se debe observar en casos graves. Que á los correos que fuesen de viaje les suministrasen los mantenimientos y cabalgaduras que hubiesen menester, pagando por ellos lo que justo fuese y no mas, segun que se tasase por el correo mayor, con otras providencias para la seguridad é inmunidad de ellos y de sus casas: libertándolos de pechos, monedas, y de todos derechos y huéspedes, añadiendo la facultad de que pudiesen usar armas para la defensa de sus personas,

así en la corte como en todo el reino, las que no les pudiesen ser quitadas ni tomadas.

»Sobre la tarifa de derechos que debía exigir el correo mayor por razón de la décima de los viajes, se ofrecieron algunas dudas, que representó el reino á la reina doña Juana y emperador don Carlos, en las cortes de la Coruña en el año de 1520, pet. 51; en las de Valladolid del año de 1523, pet. 68; en otras de Valladolid del año de 1531, pet. 131; y en las del año 1548, pet. 135: de cuyas decisiones se formaron las dos leyes del tit. 9, lib. 6 de la Recopilación, que trata del correo mayor.

«No era mucho que, estando en los principios este oficio, se necesitasen declaraciones para arreglar sus derechos y su uso, que despues se consolidó mediante las confirmaciones de la cédula de 28 de agosto de 1518 á los sucesores en este empleo. Pues por otra real cédula de 8 de noviembre de 1539 de los mismos señores reyes, refrendada de Juan Vazquez de Molina, se hizo merced por su vida á Ramon de Tasis, caballero del orden de Santiago, del oficio de correo mayor con las mismas facultades y preeminencias.»

«Felipe II espidió otra cédula en 27 de febrero de 1536 en Amberes, refrendada de Francisco de Eraso, haciendo merced de este oficio á D. Juan de Tosis, hijo del antecedente, con la espresion de haberse incluido siempre en él los de Castilla, Aragon, y demás partes en que podia proveer S. M. dándole facultad á dicho D. Juan de Tasis para que pudiese usar el citado oficio de maestro mayor de hostes, postas y correos conforme á la costumbre y cédulas antecedentes, por su vida.»

«Para despues de ella proveyó Felipe III en Vacia-Madrid á 4 de diciembre de 1598 el oficio de correo mayor en D. Juan de Tasis, hijo del antecedente, segundo del nombre, que despues fué conde de Villamediana; confirmando las mismas gracias y preeminencias, tanto al oficio de correo mayor, como á todos los dependientes de él.»

«Felipe IV, por cédula dada en Cuenca á 4 de junio de 1642, refrendada de D. Fernando Ruiz de Contreras, confirma á los maestros de postas, para que puedan servir en este ministerio, las exenciones de alojamiento de gente de guerra, de asiento ó de tránsito. Que no les puedan tomar los carros y cabalgaduras que tuvieren en el servicio de sus carreras para bagages ni para otros efectos, por precisos que fuesen: con calidad de que gocen de esta gracia los que tuviesen por lo menos tres caballos para solo correr la posta. Que no hallando cebada y paja para sustentarlos, puedan va-

larse los maestros de postas aun en la embargada para el servicio de S. M. dándosela á la tasa, y consintiéndoles que tengan sus caballos en los cotos y pastos reservados que estén mas cerca de los lugares en que existen las postas, para que no se detengan los correos esperándolos. Que no se les repartan oficios concejiles, ni se les aliste á ellos ni á sus postillones por soldados de milicia, ni los saquen á servir á parte alguna. Que á tasacion se les den los caballos que hubiesen menester, embargándolos las justicias, y haciendo que los dueños pongan una persona que los tase, y otra los maestros de postas, para que sin faltar al real servicio se justifique el valor y se escusen molestias, cuya inviolable observancia encarga á las justicias, pena de 50,000 maravedis.»

«En otra cédula del mismo Señor Rey de 11 de noviembre de 1647, refrendada de Alonso Perez Cantarero, á consulta del consejo de guerra, haciéndose cargo S. M. que de contravenirse á las cédulas anteriores no habria maestros de postas ni postillones, confirma las preeminencias anteriores, con declaracion que en cada lugar de postas han de gozar de ellas un maestro de postas y un postillon que estén destinados á las carreras ordinarias. De manera que aunque tenga mas criados y postillones, solo el maestro de postas y un postillon han de gozar, cuyos nombres y esta real cédula se habian de asentar en los libros de Ayuntamiento por las justicias, porque no se estendiesen á mas personas que las sobredichas estas preeminencias, y se supiese quien debia de gozar de ellas legítimamente.»

«Por una provision del Consejo Real de 2 de octubre de 1662 refrendada de Gabriel de Aresti y Larrazabal, se manda guardar en todo y por todo las cédulas antecedentes y preeminencias en ella contenidas á los maestros de postas; habiendo precedido Real decreto de remision al consejo para su expedicion á instancia del conde de Oñate y Villamediana, correo mayor que á la sazón era.

»A causa de no observarse sus privilegios á los maestros de postas sobre el precio de cebada y paja necesaria para sus caballos, se volvió á espedir por doña Mariana de Austria, gobernadora de estos reinos, á consulta del citado consejo de guerra, sobrecédula de confirmacion, refrendada del secretario don Diego de la Torre en 5 de abril de 1669.

»Igual confirmacion de preeminencias espidió á favor de los maestros de postas y postillones Carlos II, por su cédula dada en Aranjuez á 21 de

abril de 1678, refrendada de D. Antonio Lises de Lara, con insercion de la espedida por la reina gobernadora, su madre.

»Con el motivo de estar en arrendamiento, en cabeza de D. Diego de Murga, caballero del orden de Santiago, marqués de Monte-Sacro, las estafetas y cartas del reino de Castilla, Aragon, Indias, Italia y Flandes y carrera de postas establecidas, se sirvió á su instancia el señor Felipe V espedir nueva cédula de confirmacion de preeminencias, para que se guardasen á los maestros de postas, correos y postillones que habia en todas las carreras en la forma que anteriormente se habian librado al correo mayor, cuya cédula se despachó en 10 de setiembre de 1707, refrendada de D. Lorenzo de Vivanco Angulo.

»Militando iguales razones para que en las casas en que están situadas las estafetas y postas de cualesquier ciudades, villas y lugares del reino, sean exentas de todo alojamiento de gente de guerra, despachó el mismo señor rey otra cédula en 3 de junio de 1711, mandando á los capitanes generales, gobernadores de las armas y demás ministros políticos y militares observasen esta exencion: cuya cédula se libró á instancia de D. Juan Francisco de Goyeneche, que tenia en arrendamiento las estafetas de España, y está refrendada de D. Juan Elizondo.

»En consecuencia de esta y de las anteriores providencias, se comunicó por el señor marqués de Grimaldo, primer secretario de Estado y del despacho universal, otra real orden en 11 de marzo de 1720 á D. Juan de Azpiázu, administrador general que fué de la renta de correos, y al corregidor de Madrid, declarando que los dependientes de correos son exentos de las contribuciones de cuarteles, así en esta corte como en su jurisdiccion, por ser este impuesto un equivalente del alojamiento de que les reservan las cédulas de preeminencias que van referidas.

»Los abusos introducidos en el manejo de las estafetas y postas, por no haberse establecido una regla fija para los viajes y derechos que se debian cobrar, por haber estado segregado de la real corona el oficio de correo mayor, y en arrendamiento despues de su incorporacion á ella, se estableció en 25 del mismo año el Reglamento general para la direccion y gobierno de los oficios de correo mayor y postas de España en los viajes que se hiciesen, y exenciones que han de gozar y les están concedidas á todos los dependientes de ellos. Revalidóse en el capítulo 67 de esta ordenanza la jurisdiccion priva-

tiva del juzgado de la renta de correos: en ella se contiene lo esencial para el manejo de las postas, y es la misma que ha parecido conveniente poner á la letra en el párrafo siguiente.

»Habiéndose promulgado en varios tiempos órdenes y bandos generales prohibiendo el uso de armas cortas á todo género de personas, se esceptuó siempre de ellos á los dependientes de la renta de correos.

»Por un real decreto señalado de la real mano, su fecha en el Pardo á 29 de enero de 1725, se declaró no comprendidos en estos bandos á los oficiales y personas que sirven en los oficios de correos ordinarios de Italia, Castilla y el Parte, tenida consideracion á los indefensos que salen de los oficios á deshora de la noche á su casa, prescribiendo la forma con que se debia usar de esta concesion. Y con efecto, se publicó en el Consejo en 1.º de febrero del propio año, y pasaron copias de él al gobernador de la sala y corregidor de Madrid, segun resulta de certificacion de 19 de enero de 1740, firmada de D. Miguel Fernandez Munilla, escribano mas antiguo y de gobierno del Consejo.

»Lo mismo se declaró á favor de los correos y conductores de balijas, para que en los viajes puedan usar y traer consigo las armas prohibidas, por otra real orden de 2 de enero de 1739, comunicada al señor arzobispo de Valencia, gobernador del Consejo, por el señor marqués de la Paz, primer secretario que fué de Estado y del Despacho: la cual igualmente se publicó en el Consejo y se mandó cumplir. Esta real orden se halla recopilada é inserta en el tomo tercero de los Autos acordados, y es el auto único, tit. 9, libro 6 de la Novísima Recopilacion.

»En el año de 1759 se establecieron sillas de posta desde Madrid á los reales sitios del Pardo, Aranjuez, San Ildefonso y el Escorial, con el deseo de facilitar en lo sucesivo igual providencia á beneficio del público en las principales carreras del reino, y el fin de conseguir que los naturales y extranjeros transitasen y circularsen de unos á otros parajes sin las dificultades que hasta entonces. La precisa conexion que el ramo de sillas tenia con el de correos y postas, dieron motivo á que por real orden de 29 de enero del mismo año de 1759 se concediesen á los dependientes que se empleasen en este manejo, las mismas preeminencias que gozan los de correos y postas, agregándole al manejo y subordinacion de la administracion general, de que se despachó cédula en 21 de febrero del espresado año de 1759, refrendada de D. Fernando Tribiño.

»La necesidad de reglas convenientes para la administracion de todos los ramos de la renta de correos, movió al real ánimo á establecer dos ordenanzas; una para el gobierno de las oficinas principales; y otra para los oficios de correo mayor de Castilla é Italia, sus fechas en San Lorenzo el Real á 19 de noviembre de 1743, firmadas y comunicadas por el Excmo. Sr. marqués de Villarias, siendo primer secretario de Estado, declarando en la XXV de las establecidas para los oficios, la pena de interceptacion de cartas; y la XXVII la multa de cinco ducados en que incurren los que conducen cartas fuera de balija, por cada una. No se hace mas individual expresion de estas ordenanzas por no conducir al manejo y uso de las postas.

»Repitióse la confirmacion de todas estas preeminencias y facultades en la cédula de superintendente general, despachada por el señor don Fernando VI en Aranjuez á 17 de junio de 1747 á favor del señor don José de Carvajal y Lancaster, decano que fué del Consejo de Estado, con la expresion de que, para la brevedad, comodidad y seguridad de las postas de á caballo y de ruedas, balijas y correos ordinarios, tuviese facultad el señor superintendente general por sí ó por las personas á quienes lo cometiese, de conocer sobre la reparacion de los caminos antiguos y apertura de los nuevos á costa de los pueblos, ó de cuenta de S. M. A esta cédula es conforme en todo la de superintendente general, espedita al Excmo. Sr. D. Ricardo Wal, del Consejo de Estado de S. M., su primer secretario de Estado y del despacho universal y del de Guerra, en Buen Retiro á 29 de julio de 1754, publicada en el Consejo y mandada cumplir en provision despachada á 29 de octubre de 1756.

Hasta el año de 1759 no se recibia en las diversas poblaciones del reino mas que una espedicion de correspondencia por semana. En este año se principiaron á establecer dos espediciones, y en el año inmediato de 1760 se generalizó esta utilísima providencia.

En el año de 1764 se estableció el correo de Indias yente y viniendo; los paquebotes que conducian los pliegos, salian de la Coruña todos los meses para los diferentes puntos de América; para lo cual de todas las cajas le dirigian las cartas sin franquearlas, y las que venian se repartian desde la Coruña con puntualidad á las administraciones á que correspondian.

En el resto del reinado del señor don Carlos III, y en especial durante la superintendencia del conde de Florida Blanca, recibió este ramo un impulso extraordinario, y obtuvo mejoras.

En el reinado del señor don Carlos IV se formó y mandó observar la Ordenanza general, y en estos últimos tiempos la renta de correos, aunque afectada hondamente en sus ingresos por los trastornos ocurridos en los años anteriores, encontró sin embargo en sí misma medios de renacer de sus ruinas, de arreglar con prontitud sus servicios de administracion y conduccion de la correspondencia pública. Véase lo que se dice en la Memoria escrita por el Director de Correos, comprensiva de los años 1843 á 1847, y publicada de real orden. De ella copiamos lo siguiente.

Sillas—correo.—Correos diarios.—Mejoras de líneas trasversales y sus bijuelas.

A medida que iba verificándose el restablecimiento de las postas públicas sobre las líneas generales, conforme al reglamento de 26 de julio de 1844, y en proporcion á los mayores productos que el ramo de correos adquiria á fuerza de celo y de perseverancia en la contabilidad y en todos los pormenores de ejecucion, la direccion de mi cargo atendia á realizar dos pensamientos de no escasa trascendencia, y ligados íntimamente con el plan general de mejoras de este ramo.

Consistian estos dos proyectos: primero en sustituir los coches-correos al servicio en carros ó á la lijera; y segundo en multiplicar nuestras comunicaciones con sillas ó sin ellas segun las circunstancias lo permitiesen, hasta el punto de aspirar á establecer el correo diario entre todas las capitales de provincia por de pronto, y mas adelante entre los principales, si no todos, los pueblos de la península.

El correo diario en coches sobre la base de las postas dependientes de la administracion, comenzó en la línea de Madrid á Bayona desde 1.º de agosto de 1844. Ya anteriormente desde 26 de octubre de 1843, habia logrado establecerlo por via de ensayo, si bien contando con una empresa particular que tenia á la sazón contratado, en virtud de subasta pública, el anterior servicio.

Siguió á la línea de Bayona la de Madrid á Barcelona; y el correo diario en sillas comenzó en ella el dia 1.º de mayo de 1845, prolongándose despues desde Barcelona á la Junquera, aunque á la lijera y sin postas dependientes de la administracion en aquel tránsito: esta parte estrema de la línea obtuvo

el correo diario desde 1.º de julio de 1845, con lo cual quedó enlazada por aquel nuevo punto la circulación cotidiana de nuestra correspondencia con las naciones extranjeras.

La línea de Madrid á la Coruña reclamaba con toda preferencia los esfuerzos de la direccion general de correos, en punto á establecer prontamente en ella los coches del ramo. Las populosas é importantes provincias de Galicia se hallaban como incomunicadas con la corte, por no existir entre ellas y la capital de la monarquía medio alguno de viajar con rapidez. Ninguna empresa de diligencias habia podido luchar hasta entonces con éxito contra las dificultades, al parecer insuperables, que se ofrecian; y alguna que lo habia intentado, tuvo que retirar el servicio de sus coches poco despues de establecido.

Estas mismas dificultades hacian mas imperiosa la obligacion del gobierno para atender á un servicio que la industria privada no habia podido realizar hasta aquel dia. Fué preciso dirigirlo y hacerlo todo por la administracion; buscar por medio del inspector las personas mas á propósito para encargarse de las maestrías de postas, facilitarles desde Madrid gran numero de caballerías, los atalajes correspondientes, y hasta enviarles postillones ejercitados en el manejo de los carruajes y en el cuidado del ganado.

No pararon aquí las dificultades de semejante establecimiento, sino que en algunos puntos hubo necesidad además de anticipar dinero á los únicos que se prestaron á desempeñar las postas. En el ministerio de la Gobernacion constan prolijamente todos los pormenores de este penoso arreglo, habiendo cuidado la direccion, como ejecuta siempre, de consultar de antemano con la superioridad cuanto se proyecta y se hace, y no dando á cosa alguna el menor carácter de efectividad ó de trascendencia, sin obtener previamente la augusta aprobacion de S. M. Púdose al fin dar principio á este interesante servicio en 1.º de mayo de 1845, y á pesar de los siniestros anuncios de personas, al parecer inteligentes, que fundadas en el mal estado de los caminos, aseguraban que á la llegada del invierno tendrian que suspenderse las expediciones en coche, se consiguió atravesar aquella estacion de 1845 á 1846, sin interrupcion alguna; y sola la circunstancia de no haberse podido sin duda reparar convenientemente durante el verano último aquella carretera, y el excesivo rigor del presente invierno, han sido causa de que se haya suspendido por algunos dias del mes de diciembre y principios de enero último la expedicion de sillas sobre esta línea.

La direccion general de correos, si bien procuró atender desde luego, por los trámites que quedan esplicados, á la necesidad de proporcionar al público de aquellas provincias medios de comunicarse con el resto de la península, así como á la de restablecer en esta dilatada línea las postas dependientes del Estado, hubo de no considerar semejantes arreglos como estables ni definitivos. Las circunstancias poco favorables de la carretera actual de Madrid á la Coruña, y la escasez de medios que ofrece el pais por donde atraviesa, hacian poco conveniente por una parte el poner sillas diarias, y por otra sumamente gravosa á la administracion la dotacion de las postas que aquel servicio supone.

La carretera que sirve de comunicacion á este correo hubo de ser abierta por influencias ajenas al interés general, ó tal vez por errores inesplicables: en una distancia de 98 1/2 leguas, apenas toca aquella carretera en poblacion ninguna de importancia, al paso de correr en gran parte de su estension cuasi paralelamente y á cortísima distancia otra carretera de circunstancias muy diversas.

No era prudente por lo tanto perfeccionar una obra de tamaña trascendencia sobre bases tan defectuosas. Limitóse la direccion á plantear el servicio del correo y de las postas públicas en tres expediciones semanales. Lo único que se intentó además con grande perseverancia y á efecto de las escasas esperanzas que por entonces se tenian de que el otro camino se habilitase en mucho tiempo para trasladar á él el servicio de nuestras comunicaciones generales, fué completar el correo diario por medio de otras cuatro expediciones semanales á la lijera. Mas estos interesantes trabajos sucumbieron despues de largos esfuerzos, ante la exorbitancia del gasto que ocasionaba aquel proyecto: la direccion de mi cargo se convenció con sentimiento de la inutilidad de pensar mas detenidamente por ahora en esta mejora, y fijó decididamente su pensamiento en el cambio de la línea.

Este proyecto consiste en llevar la línea general por Valladolid, dividiéndola desde Leon en dos ramales; el uno por Astorga á la Coruña, y el otro á Oviedo. Resulta de esta reforma, economía, no solo porque en tal caso podrá suprimirse la administracion principal de correos de Medina del Campo, entonces inútil, sino porque desde Madrid á Valladolid unas mismas paradas de posta y unos mismos coches servirán para conducir la correspondencia de puntos que ahora suponen la existencia de dos líneas: resultarán además grandes ventajas administrativas y aun políticas ó de buen gobierno, por

Cuanto en lugar de ir el correo por comarcas des pobladas ó de pequeñas é insignificantes poblaciones, atravesará capitales de provincia de consideracion, donde se halla centralizada la accion gubernativa y económica, y la judicial y militar de muy importante parte de nuestro territorio.

La Direccion general de Correos, que tiene ya adelantados muchos trabajos para la completa realizacion de este proyecto, sigue muy de cerca las obras que se están ejecutando sobre aquellos caminos, y espera confiadamente que concluidos, segun todas las apariencias, para 1.º de junio próximo, el establecimiento del correo diario en sillas por Valladolid y Leon á la Coruña, coincida en aquel mismo dia con la precisa habilitacion de las mencionadas carreteras.

La línea de Madrid á Badajoz era igualmente interesante para el establecimiento de las sillas-correos, por cuanto el público carecia asimismo en ella de medios de viajar. Nuestras comunicaciones con Portugal reclamaban no menos un esfuerzo de nuestra parte para estimular siquiera con el ejemplo á nuestros vecinos á multiplicar sus correos. Desde 1.º de abril de 1846, aprobados préviamente por real órden de 20 de marzo los trabajos de la Direccion, se estableció el correo diario á Badajoz con tres expediciones en coche y otras cuatro semanales á la ligera. Los buenos resultados económicos que el establecimiento de los coches públicos ha dado en esta línea, y la expedicion que han ido adquiriendo en los pasados meses los dependientes de estas postas para el manejo de los carruajes, han aconsejado á la Direccion á promover la supresion de las cuatro expediciones semanales á la ligera, completando el servicio diario en coches. Otra circunstancia no menos atendible ha hecho activar semejante mejora. La indotacion de las postas era patente, y convencida la Direccion por haberse despedido la mayor parte de los maestros, de que era indispensable retocar las anteriores tarifas, vió desde luego que podria ser, como efectivamente se ha alcanzado, sumamente fácil y ventajoso embeber de una vez en el aumento que habia necesidad de designar á las postas, los gastos que supone el servicio del correo diario en coches. La demostracion económica de estas consideraciones ha persuadido el ánimo del gobierno á decretar por real órden de 16 de enero último el correo diario en sillas de Madrid á Badajoz. Este servicio dará principio en 1.º de marzo del presente año. De esperar es que el deplorable estado de este camino, no menos que el de tantos otros, desaparezca en breve, no siendo posible ni sostener siquie-

ra por mucho tiempo lo que van adelantando nuestras comunicaciones así públicas como particulares, si la reparacion de nuestras carreteras no viene en auxilio de los esfuerzos de la Administracion y de la industria de trasportes.

La línea de Madrid á Valencia ocupó largo espacio á la Direccion: la lentitud con que marchaba la construccion del camino de las Cabrillas hizo pensar primero en establecer las postas y el correo diario en sillas por la línea de Albacete. La circunstancia sin embargo de haberse de realizar este pensamiento de una manera transitoria, porque la menor distancia por las Cabrillas exigiria su traslacion desde el punto en que fuese transitible el nuevo camino, hacia mucho mayores las exigencias de los aspirantes á las maestrias de postas, que ó preveian mas ó menos próximo el caso de tener que cesar en esta industria, ó el de verse obligados á trasladar sus paradas, abandonando sus casas y sus propiedades. Fué forzoso en su consecuencia, abandonar aquel proyecto y circunscribirse á establecer el correo diario por las Cabrillas á la ligera, sujetando ya las postas al reglamento y organizacion vigente, y echando los fundamentos de su ulterior desarrollo para la época en que, habilitada la carrera, convenga darles la estension suficiente para la adopcion de las sillas-correos.

El correo diario á la ligera desde Madrid á Valencia por las Cabrillas data del 1.º de abril de 1846, aprobado el correspondiente arreglo de las postas por real órden de 20 de marzo del mismo año.

Coincidió con el establecimiento del correo diario desde Madrid á Valencia conforme queda espuesto, el de correo diario de Valencia á Barcelona, ajustado con la compañía de diligencias peninsulares en virtud de real órden de 15 de marzo, á propuesta de esta Direccion general. Otro tanto se ha hecho desde 1.º del año corriente con las compañías de diligencias peninsulares y generales por real órden de 22 de diciembre de 1846, encargándolas el servicio del correo diario desde Bailen á Málaga, y desde Tolosa por Pamplona á Zaragoza.

De esta suerte, al paso de aprovechar la direccion la existencia de estos medios de trasportar la correspondencia pública en algunas trasversales donde semejantes empresas tienen servicios establecidos, procurándose la administracion mayor garantia con iguales, si no menores gastos de los que habia de ocasionarle el plantear el servicio directamente por cuenta del ramo, ó el fiarlo á contratistas aislados y particulares, proporciona á aquellas empresas un elemento de proteccion que pueden á veces ne-

cesitar principalmente en tales líneas, y que tan digno es de un gobierno ilustrado.

La capital de la provincia de Cáceres, por su proximidad á Trujillo por donde pasa el correo diario de la línea de Badajoz, reclamaba igualmente que á ella se llevase semejante mejora. El correo diario á Cáceres comenzó desde 1.º de abril de 1846.

Desde 15 de agosto de 1845 se estableció el correo diario á Bilbao, enlazando sus comunicaciones con Francia y con Madrid y el resto de la península por Mondragon.

Por manera que las capitales que actualmente disfrutan ya de correo diario, son las siguientes: Madrid, Burgos, Vitoria, Tolosa, Bilbao, Pamplona, Guadalajara, Zaragoza, Lérida, Barcelona, Tarragona, Castellon, Valencia, Córdoba, Jaen, Granada, Málaga, Sevilla, Cádiz, Badajoz y Cáceres.

Se hallan próximas á tenerlo, y preparados los trabajos necesarios al efecto, las de Valladolid, Leon, Oviedo, Lugo, la Coruña y Logroño.

El proyecto de establecer los correos diarios, por ahora cuando menos á las capitales de provincia,

no tiene solamente la importancia política y comercial que en sí mismo lleva: además de proporcionarse por su medio igual ventaja á todos los pueblos que se encuentran sobre las consiguientes líneas de comunicacion, facilita la perfeccion de los enlaces subalternos para la correspondencia de pueblos á quienes no pueda desde ahora aplicarse aquella mejora, desapareciendo de esta suerte uno tras otro los penosos rodeos que la circulacion de las cartas está sufriendo en muchas direcciones, y el gravísimo inconveniente, inevitable en el día, de que lleguen los correos á muchos pueblos algunas horas despues de haber salido de los mismos, haciéndose por lo tanto imposible su rápida comunicacion con el resto del país.

Estos ligeros apuntes pondrán de manifiesto lo mucho que resta por hacer en estas importantes tareas, y el sin número de mejoras parciales que á pesar de los esfuerzos empleados hasta el día quedan por realizar á una administracion celosa y diligente. (Memoria razonada y estadística de Correos, por don J. Quinto.)