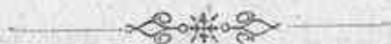


BOLETÍN
DE LA
REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA



Tomo LXII



MADRID
Imprenta del Patronato de Huérfanos de Intendencia é Intervención Militares
Caracas, número 7.
1920

REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA

PRESIDENTE DE HONOR

S. A. R. el Infante D. Carlos.

PRESIDENTE HONORARIO Y DECANO DE LA SOCIEDAD

Excmo. Sr. Marqués de Foronda.

JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTE

Excmo. Sr. D. Francisco Bergamín y García.

VICEPRESIDENTES

Excmo. Sr. D. Rafael Alvarez Sereix	G.
Excmo. Sr. D. Pío Suárez Inclán.....	C.
Excmo. Sr. D. Emilio Bonelli.....	Cd.
Excmo. Sr. D. Angel de Altolaguirre	P.

SECRETARIO GENERAL

Excmo. Sr. D. Ricardo Beltrán y Rózpide.

SECRETARIOS ADJUNTOS

Sr. D. Luis Tur y Palau.
Ilmo. Sr. D. Vicente Vera.

BIBLIOTECARIO

Excmo. Sr. D. Antonio Blázquez

VOCALES NATOS

Ilmo. Sr. Director general del Instituto Geográfico y Estadístico.
Sr. Director del Depósito de la Guerra.
Ilmo. Sr. Director del Instituto Geológico.
Excmo. Sr. Director jefe del Depósito Hidrográfico.
Sr. Jefe del Depósito Topográfico de Ingenieros.

VOCALES ELECTIVOS

† Ilmo. Sr. D. Enrique d'Almonte; como presente, por haber muerto en servicio de la Ciencia geográfica.

Sr. D. Eduardo Caballero de Puga	G.	Sr. D. Domingo Mendizábal.....	P.
Excmo. S. D. Felipe Pérez del Toro	P.	Excmo. Sr. D. Manuel de Saralegui.....	C.
Ilmo. Sr. D. Manuel Conrotte.....	C.	Ilmo. S. D. Mario Méndez Bejarano.....	P.
Sr. D. Eusebio Jiménez Lluesma..	P.	Ilmo. Sr. D. Luis Cubillo.....	P.
Sr. D. Emilio Borrajo.....	P.	Excmo. Sr. D. Luis Palomo.....	C.
Excmo. Sr. Conde de Güell.....	P.	Excmo. Sr. D. Odón de Buen... ..	G.
Excmo. Sr. Marqués de Olivart..	P.	Sr. D. Abelardo Merino (<i>Con-</i>	Cd.
Excmo. Sr. D. Eduardo Cañizares.....	P.	<i>taior</i>).....	
Excmo. Sr. D. Eloy Bullón.....	P.	Excmo. Sr. D. José Centaño y Anchorena.....	Cd.
Excmo. Sr. D. Carlos García Alonso.....	C.	Sr. D. Juan López Soler.....	P.
Excmo. Sr. D. Joaquín de Ciria y Vinent (<i>Tesorero</i>).....	Cd.	Excmo. Sr. Conde de Villamonte	G.
Sr. D. León Martín Peinador.....	P.	Sr. D. Eduardo Moreno Rodríguez.....	C.
Excmo. Sr. D. Jerónimo Becker..	C.		

NOTA. Con las iniciales C., P., G. y Cd., se designan los individuos que pertenecen, respectivamente, á las Secciones de Correspondencia, Publicaciones Gobierno interior y Contabilidad.

BOLETIN
DE LA
REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA

ADVERTENCIA

Según lo acordado por la Junta directiva, á continuación y por vía de recuerdo, se da un sucinto resumen de las reglas de pronunciación figurada, aprobadas para las publicaciones de la Sociedad Geográfica, é insertas en el primer número del BOLETÍN (tomo I, págs. 103 y 109), así como un cuadro que expresa las diferencias de longitud entre el meridiano de Greenwich, el de Hierro y los que pasan por los Observatorios más importantes.

REGLAS DE PRONUNCIACIÓN FIGURADA

Para expresar con alguna propiedad los nombres extranjeros se han adoptado, subrayadas en la impresión y en los mapas, las consonantes h, ll, x, y, z.

La h se pronunciará aspirada, ó como una *j* muy suave.

La ll como doble *ele* y no como *elle*.

La x parecida á la *ch* francesa, ó sea como *x* ó *j* en catalán ó gallego.

La y algo parecida á la *g* francesa, y más bien como la *g* catalana en la palabra *Sitges*.

La z como *z* francesa ó *ds* suave.

Cuadro de diferencias de longitud
referidas al meridiano de Greenwich.

Greenwich.....	0° 0' 0''
Madrid.....	3° 41' 17'' Oeste (W.)
San Fernando.....	6° 12' 20'' Oeste (W.)
Lisboa.....	9° 11' 11'' Oeste (W.)
Punta de Orchilla (occidental de la isla de Hierro).....	18° 9' 46'' Oeste (W.)
Washington.....	77° 3' 57'' Oeste (W.)
París.....	2° 20' 14'' Este.
Pulkova.....	30° 19' 39'' Este.

BOLETIN
DE LA
REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA

LOS PIRINEOS CENTRALES

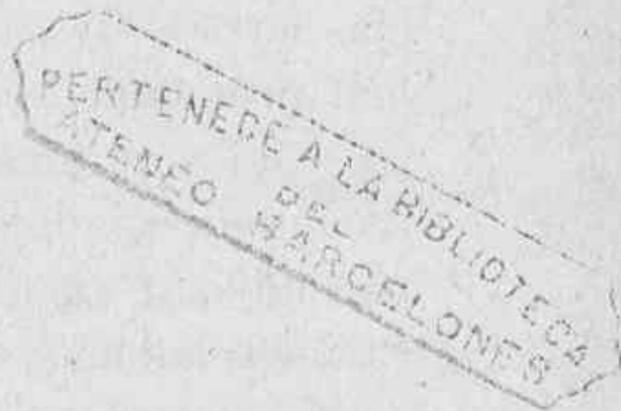
Conferencia dada en la Real Sociedad Geográfica el día 9 de Junio de 1919
por D. Juan López Soler.

EXCMO. SR. : SEÑORAS : SEÑORES :

Qué desilusión tan grande váis á experimentar antes de una hora, aun cuando esté por terminar esta conversación relacionada con los Pirineos Centrales, dado caso que tengáis paciencia para escucharla; desde el primer momento observaréis que sólo os diré lo que es por todos vosotros sobradamente conocido, debido á que empezaré con una presentación fantasmagórica del conjunto de la Península Ibérica, continuaré con un panorama de los Pirineos, al que seguirán datos relacionados con los macizos montañosos de Los Posets y Montes Malditos, interándome á continuación en el valle de Arán, pasando de aquél á los del Basa y Tena, para despedirme de vosotros en la Peña Collarada.

No voy á emplear términos técnicos, lo que váis á oír es una vulgar descripción general en su aspecto geográfico, sin que en ella intervenga la Historia, la Geología, la Botánica, ni otras Ciencias naturales.

Como tengo la seguridad de quedarme en un plano muy inferior al de nivel de todos los conferenciantes, eminen-



cias en las diversas ramas del saber, que en esta tribuna han pronunciado ó leído notabilísimas disertaciones, por eso ésta sólo alcanzará á ser una superficial exposición, redactada con objeto de poder proyectar fotografías hechas por un mal aficionado, que no ha sabido arrancar á los Pirineos las imágenes de sus bellezas y atractivos.

A vuestra benevolencia me encomiendo, dirigiéndome desde luego al punto de vista desde el cual pueda abarcar mejor á toda la Península Ibérica.

FANTASMAGORÍA IBÉRICA

Si idealmente nos elevásemos á 32 kilómetros sobre Madrid, veríamos á nuestra Península extenderse hasta las proximidades del horizonte; distinguiríamos vagamente el contorno de sus costas, y su orografía nos mostraría los grandes desniveles excesivamente atenuados.

Las cadenas de montañas que enlazan al cabo de Finis-terre con el de Creus, se presentarían aparentemente á nuestra vista con sinuosidades muy desvanecidas, y la faja que forman en el litoral, nos perfilaría la costa del Norte de España.

Las vertientes del Pirineo, á pesar de sus altitudes desde el Pico de Gorriti hasta la depresión de la Cerdaña, nos parecerían suavísimas laderas.

Pretenderíamos reconocer á los montes Ibéricos, y por mucho que nos fijáramos en ellos, no encontraríamos solución de continuidad; tan pronto creeríamos distinguir alguna elevación, como se nos figuraría ver sólo una planicie, en vez del relieve característico de una montaña, y si bien podríamos precisar el cabo de Gata internándose en el Mediterráneo, muy difícil nos sería distinguir el Pico de Tresaguas, en su enlace con los montes Vasco-cantábricos.

La cuenca del Ebro la veríamos como una imperceptible depresión triangular, limitada en su base por los montes del litoral catalán, los cuales se abrieron en remotos

tiempos á fin de evitar que el Segre se apoderase de sus aguas para entregárselas al Tet, y que este último, después de regar con ellas las inmediaciones de Perpiñán, vertiese las sobrantes en el Mediterráneo.

No distinguiríamos la unión de la cordillera Carpetana con los montes Ibéricos; pero si recordásemos que es el enlace de las dos planicies castellanas, pronto percibiríamos la imponente muralla que las separa, la cual para nosotros, se empezaría á dibujar en los altos de Medinaceli, haciéndose más perceptible en las sierras de Guadarrama y Gredos, hasta la de la Estrella, para desdibujarse de nuevo, y sólo por el cabo Roca al bañarse en el Atlántico, podríamos remusgar en dónde se encontraría el término de esta cordillera.

La meseta meridional la tendríamos á nuestros pies, dividida en dos por el sistema Oretano, que siendo casi imperceptible en su origen, se desvanecería en absoluto en los cerros de Cabreja, lo cual contrastaría con que más al Oeste se nos mostrarían los montes de Toledo y la sierra de Guadalupe con las Villuercas, volviendo á desaparecer aparentemente en las inmediaciones de Evora, antes de dar nacimiento á unos ramales que se presentarían enlazándola con las montañas del Algarbe.

El relieve del sistema Bético desaparecería para nuestra vista, y si acaso sospecháramos la divisoria de aguas entre el Segura y el Guadalquivir, entonces podríamos determinar la situación de la sierra de Alcaraz, la que sirviéndonos de guía nos conduciría al escalón que levantándose en la orilla derecha del Guadalquivir, envía sus estribaciones por la sierra de Aracena y monte Gordo, á perderse en el mar cerca de Ayamonte.

Distinguiríamos el ramal Penibético, el de mayores altitudes de la Península, por el casquete blanco de sus nevadas cumbres, casquete que al ocultarnos con la uniformidad de su colorido á la dirección de la divisoria, por su contraste con las zonas vecinas, nos proporcionaría el medio de guiarnos, por Oriente hacia la sierra de los Fi-

labres en su unión con los montes Ibéricos, y por el Occidente para descender hasta el mar en el cabo de Tarifa, pasando antes por la serranía de Ronda.

A los diversos ríos, aun á los de más ancho cauce, por mucho que oteásemos costaría gran trabajo hacer resaltar su curso; los arenales de sus riberas serían faros que nos indicarían algunas de sus ondulaciones, los grandes desniveles de sus cauces, al pulverizar el agua sobre los acantilados que los unen, serían señalados con los velos gaseosos que cubrirían á sus contornos inmediatos, y sólo las carreteras, que como finísimos hilos entran en los poblados, presentarían su completa red cubriendo á todo el territorio, sin que nos fuera dable distinguir en él á ninguna línea férrea, á no ser que el sol nos obligase á ver el rielar de los rieles.

El horizonte estaría limitado por dos grandes arcos, aproximándose el interior de cada uno de ellos á una semicircunferencia; unidos aquéllos, por el Norte, con la calinosa línea movable sujeta á las intermitentes nieblas del Adour, Garona y Aude, y por el Sur se complementaría la circunferencia del cuadro con el continente africano, limitado por un trazo sinuoso, en el caso de que las brumas no ocultasen á sus costas.

La gran extensión del espacio que descubriésemos desde esa altura, empequeñecería á todo cuanto viésemos, eli-diéndose hasta los mayores accidentes del terreno.

Sin embargo, nos daríamos cuenta de las más altas montañas, en el caso de tener grandes desniveles en sus vertientes, cuando al rutilar el sol poco después de su orto, y al aproximarse al ocaso, les iluminase con sus rayos, ó cuando no cubriendo la nieve á sus cumbres, al formarse las nubes, y al ceñirlas con sus constantes vaivenes de ascenso y descenso, se abriesen para dejar paso á las crestas más elevadas; con lo cual se presentarían inmediatos á los tonos claros del vapor acuoso, otros más oscuros, pertenecientes á la corteza terrestre ó á los vegetales que la cubren, y sus líneas de separación nos indi-

carían sucesivamente las diversas formas de las laderas, á la variable altitud de la parte superior de la inquieta capa gaseosa.

Para apreciar más detalles tendríamos necesidad de descender de esa imaginaria altura y contentarnos con ver menos espacio. Busquemos con tal objeto, un nuevo punto de vista, desde el cual abarquemos todos los Pirineos ístmicos, y así podremos formarnos una primera idea más aproximada de las formas características de esa zona montañosa.

PANORAMA PIRENAICO

Ese punto de vista sería conveniente estuviera en la divisoria principal de los Pirineos; pero en ella y en sus proximidades es tal la aglomeración de sus múltiples crestas, y las divisorias secundarias alcanzan altitudes tan irregulares, que algunas veces para examinar una pequeña región es necesario alejarse á mucha distancia de sus puntos culminantes, y situarse en lugar apropiado, al objeto de que en él los contrafuertes, dejando al descubierto un amplio sector, no coincidan sus aristas más elevadas con las depresiones de la divisoria principal.

Pudiéramos elegir el Pico de Cotiella: desde él dominaríamos á las Peñas del Solano y Montañesa y á la Sierra Ferrera, dilatadas extensiones de Huesca, Lérida, Zaragoza y hasta de Barcelona y Navarra; su proximidad relativa á las Tres Sorores (Monte Perdido) y á los Malditos, y su poca altitud, es causa de que estos últimos se interpongan por el Norte, privándole á la vista de poder examinar un gran sector de los Pirineos Centrales.

De alcanzar Cotiella la altitud de 4.500 metros sería el lugar más apropiado de cuantos pudiéramos elegir, á pesar que desde él no se nos presentaría completo todo el horizonte, debido á que las sierras Dells Plans, del Monteixo y de Burch, nos ocultarían á los montes de An-

dorra, al Rosellón y al Canigó; el Puigmal y sus estribaciones nos privaría de ver el Ampurdán, y la sierra de Cadí á la mayor parte de la provincia de Gerona.

Desde los 4.500 metros de altura veremos casi toda la frontera hispano-francesa, el horizonte sólo se alejará la distancia conveniente para darnos cuenta del conjunto pirenaico, y de que sus estribaciones se internan unos 50 kilómetros en Francia, y aproximadamente 100 kilómetros en España, lo cual hace que el declive en la vertiente francesa sea más rápido. A pesar de ello, y por las sierras secundarias que hay en España, el terreno es aquí más movido y accidentado que en Francia.

La bóveda celeste nos limitará un vasto campo, presentándonos bajo ella en España, la costa del Mediterráneo comprendida entre Barcelona y Castellón, los montes Universales, el Moncayo, el pico de Urbión y la costa de Guipúzcoa.

En Francia, las Landas, casi toda la cuenca del Garona y la parte meridional del Languedoc; sirviendo de enlace á España con Francia estarán en primer término los Pirineos, de los cuales se destacan muy inmediatos los Posets, entre el Monte Perdido y los Malditos.

Interesante espectáculo nos brinda la Naturaleza; el azul del cielo con su potentísima uniformidad abarca el conjunto, y parece querer elevar los bordes del horizonte. En los primeros momentos nuestra vista se detiene asombrada, sin acertar á darse cuenta de lo que vé, los habituales términos de comparación han desaparecido; sólo nos hacemos cargo de las distancias por su valor angular y no por el lineal; modulaciones del terreno aparecen cóncavas ó convexas, según queramos interpretarlas, ya nos figuramos que la cúpula celeste se ha vuelto plana, ya nos creemos estar en el interior de un inmenso geosinclinal, por elevarse aparentemente sobre nuestro nivel las mesetas españolas y francesas; también recordamos en esta depresión á la superficie del mar numolítico de la cuenca del Ebro; pero al irse amoldando nuestras reti-

nas á la realidad, vemos levantarse el geosinclinal para formar la cordillera Pirenaica y los pliegues de las sierras que corren paralelas á su general direcci3n.

Desaparece la divisoria principal, y si acaso quisiéramos distinguirla, lo único que nos podr3a dar cuenta de su existencia son las cumbres cubiertas de nieve, coronadas con severas rocas, que en el Norte tienen á sus pies extensos cultivos, prados y bosques de variados tonos verdes, regados por juguetones arroyos; mientras que en el Sur, á las crestas nevadas, les sirven comunmente de pedestales, acantilados rojos y cenicientos; y al abrirse en ellos simas profundas vemos á sus rocas como si estuvieran tapizadas con bosques oscuros. A trav3s de esos bosques se despeñan y precipitan en cascadas majestuosas, las aguas que el sol arranca violentamente de los ventisqueros orientados al Mediod3a, predominando en casi toda la vertiente meridional de los Pirineos los caminos en cornisa, los acantilados y los precipicios.

Mas si fijamos nuestra atenci3n y nos guiamos por la intensidad de la luz que reciben las laderas, pronto notaremos que la direcci3n de la divisoria comprendida entre el Pico de Gorriti y la sierra del Monteixo, sobre los límites de Andorra, corta formando un ángulo muy agudo á los paralelos geográficos, y su trazado, á excepci3n del escal3n que bordea por Oriente al valle de Arán, lo señalan varias sinuosidades que no alcanzan gran importancia relativa.

Aunque la sierra del Monteixo no priva de ver el resto de la divisoria, no por eso dejaremos de recordar que continua con la misma direcci3n indicada hasta la Punta de Cerbère, dado caso de considerar que á pesar de la depresi3n de La Perche y al elevarse de nuevo en Puigmal para volver á descender en el Porthus, son los montes Alveras las últimas estribaciones de los Pirineos antes de disminuir su altitud para sumergirse en el mar.

FRONTERA HISPANO-FRANCESA

Guipúzcoa, Navarra, Huesca, Lérida y Gerona son las provincias limítrofes con Francia. La línea fronteriza, en muy limitadas extensiones, coincide con la divisoria natural, debido á que su trazado político dependió principalmente de los límites que antes tenían el Rosellón y el Conflans, de la partición de la Cerdaña, de la reducción territorial del antiguo Reino de Navarra y de los aprovechamientos de pastos por los ganados españoles y franceses en las partes más elevadas de los valles pirenaicos.

Parte del curso inferior del Bidasoa separa á los Bajos Pirineos de Guipúzcoa; la frontera no alcanza á la divisoria natural hasta llegar al pico de Lindux, y eso para abandonarla nuevamente, quedándose España dueña de la parte superior de los Alduides y de parte del valle de Valcarlos, y Francia de los nacimientos de los ríos Ibartondoa, Urbelcha y Egurcoa, con lo cual queda siendo francesa una pequeña parte de las cuencas que riegan esos afluentes de la derecha del Irati, y sólo desde el pico de Orhy hasta la Mesa de los Tres Reyes, es cuando la divisoria no se aparta sensiblemente de la frontera.

En los límites de la provincia de Huesca, aunque la frontera casi en su total trazado sigue muy próxima á la divisoria de aguas, deja en territorio español al macizo principal del Monte Perdido, y alternativamente en las dos naciones limítrofes, aprovechamientos de yerbas para el pastoreo de los ganados, situados aquéllos en los nacimientos de las aguas que nutren á los arroyos antes de descender por los declives de las partes más elevadas de las cabeceras de los valles.

En la provincia de Lérida son grandes las separaciones entre la divisoria principal y la frontera; unas veces, como en el valle de Arán, por ser nuestro ese valle, á pesar de estar en la vertiente septentrional de los Pirineos, y otras veces, como en Andorra, por ser la frontera franco-andorrana la que va por la divisoria, quedando la mayor

parte de los valles en la vertiente española; sin embargo, en su parte oriental la divisoria se interna en ellos, por ser andorrana la parte superior del Ariège.

En la provincia de Gerona es francesa una gran parte de La Cerdaña (con el enclave de Llivia español), valle regado por el alto Segre.

La línea fronteriza, como consecuencia de los límites del antiguo Condado del Rosellón y de la interpretación dada al Tratado de los Pirineos, se interna en el resto de la provincia de Gerona, unas veces en la vertiente considerada orográficamente como francesa y otras en la que da sus aguas á las playas españolas del Mediterráneo.

LOS PIRINEOS

El panorama que se presenta á nuestra vista, varía aparentemente las formas reales y efectivas del relieve; muchos de los puntos culminantes de la divisoria principal y de sus estribaciones se proyectan sobre el terreno, haciendo desaparecer el contorno dentellado de sus crestas; en cambio, allá en lontananza, nos parecerán perfiladas aristas, las pequeñas lomas que al ocultarnos las playas del Cantábrico y Mediterráneo, se proyectan sobre la superficie del mar; otras, como las que forman los nudos montañosos del Monte Perdido, las montañas de Bielsa, los Posets y los Montes Malditos, con sus vestiduras blancas, con sus terrenos incultos, que á veces dejan las nieves al descubierto, ó con los bosques que adornan sus laderas, aparecerán clara y visiblemente perceptibles al tener por fondo del cuadro los terrenos cultivados del Mediodía francés. A todo esto creeremos estar sobre un oleaje petrificado, que al romper sus olas contra los acantilados de la costa conservase indeleble la blanca espuma, representada por los ventisqueros y glaciares de las cumbres; y creeríamos estar viendo las pequeñas lagunas que á veces forma el mar, con ocasión de sus ininterrumpidos flujos y reflujos sobre las oquedades de las costas, cuando

se nos presentan los ibones, estanys y lagos que existen en las regiones lacustres de Arán, Neouville, Carlitte y otras.

Los Pirineos, así en su conjunto, se asemejan á una serie de pliegues paralelos de la corteza terrestre, en los cuales la acción de las aguas ha formado innumerables y profundos valles, que tendremos ocasión de examinar cuando los veamos desde un punto de vista menos distante.

Desde este en donde nos encontramos, sólo podremos formarnos una idea algo aproximada de la concurrencia de divisorias secundarias en la parte central de los Pirineos, divisorias que separando convenientemente á las aguas las distribuyen entre el Ara, Cinca, Cinqueta, Esera y el Noguera Ribagorzana.

Si nos fijamos en los montes de Bielsa y en sus estribaciones, que por Oriente vierten las aguas en el Esera y por Occidente en el Cinca, nos encontraremos delante de nosotros con un foso natural formado por el Cinqueta, el cual naciendo en la inmediación del puerto de La Pez forma el valle de este nombre, hasta que lo cambia por el de Gistain; pasa por varios desfiladeros y se precipita por sensibles desniveles antes de unirse al Cinca cerca de Salinas; ya juntos se despeñan en el Paso de las Devotas para llegar al Ara, agua abajo de Ainsa.

Las Paredes de Pineta, que como formidable muro de contención se presentan queriéndose aproximar al Monte Perdido, nos sirven de alidada para ver hacia los altos de Panticosa al pico de Viñamala (Vignemale), en esa parte la mayor altura de la frontera, y á los dos majestuosos cerros de Las Argualas y Bramatuero.

Sobre Bielsa, dirigiendo la vista por encima de la Peña de Hércules, aparece el Circo de Troumouze, semejante á un inmenso circo romano, con sus ordenadas graderías; en ellas podríamos sentarnos simultáneamente todos los españoles. Alcanzando la altura de 3.144 metros y coronando á esas monstruosas escalinatas, se encuentran las crestas de Sierra Morena y los picos de Troumouze y Munnia con sus glaciares, ventisqueros y lagos, constituyendo

grandes obstáculos cuando desde España se pretende entrar en ese colosal circo.

Es el de Troumouse uno de los más grandiosos de los Pirineos, sus ciclópeas murallas formando escalinatas naturales contornean las elevadas praderas, en general pantanosas, debido á las aguas procedentes de las nieves que durante la mayor parte del año cubren por completo al terreno en estas altitudes.

En el centro de las praderas y sirviendo muchas veces de guía al viajero, se eleva la estatua de la Virgen de las Nieves, y más hacia el Este dos elevaciones cónicas iguales, que en el país las llaman Las Hermanas de Troumouse (Les Soeurs de Troumouse).

El riachuelo de Maillet, que riega los prados de la Virgen de las Nieves, nos indica el camino que pasando por la parte inferior de la muralla de Montferrán (2.789 metros) abandona á costa de grandes revueltas el circo de Troumouse para entrar en el valle de Heas, en donde se encuentra la célebre roca de L'Anaille, cuya leyenda es análoga á la histórica tradición de nuestra Virgen del Pilar.

Dice esa leyenda: que la actual estatua de fundición representa la real y efectiva de la Virgen cuando descendió del Cielo y se colocó sobre ese bloque, en donde estuvo hasta que los pastores la trasladaron á una capilla construída exprofeso para su excelsa patrona.

El valle Heas, el de Estaube que á él se une, la Peyrade con sus monstruosos bloques, que al superponerse unos á los otros forman naturales umbrales para dar paso á las aguas al descender de las cimas de Troumouse, son otros tantos puntos que atraen nuestra atención. Desviémosla y dejemos por un corto espacio de tiempo el territorio francés, y veamos lo que aquí tenemos en la parte española, ó sea al Sur de la divisoria principal, considerando en primer lugar á Los Posets.

Los Posets puede decirse que forman una individualidad orográfica entre las montañas de Bielsa y los Montes

Malditos; en ella se presentan esas crestas tan características en la Pirineos Centrales como emergiendo de los glaciares que las separan del resto de la montaña; ¡qué variedad de siluetas se delinearán or esas montañas, vistas desde un punto menos elevado!

Atraen nuestra atención el pico de Eriste, el de Las Espadas y el de los Posets, á 3.367 metros de altitud, que casi compite con el de Aneto, y sobre todo La Tuca del Monte, el pico de Astos y el de Aguas Pasos, que elevándose á la derecha del Esera forman el valle de Benasque, por cuya vaguada se sigue por un accidentado camino al Hospital, para desde él descender en Francia al valle de la Pique, después de recorrer el de Benasque, ó á entrar en el valle de Arán por el valle de Artiga de Lin, cruzando el puerto de la Picada.

Cosa extraordinaria; para poder entrar en el valle de Arán por un punto más accesible, es preferible internarse en Francia é ir á buscar el puerto del Portillón, en donde encontraremos un buen camino que nos conduce á la carretera, cerca de Bosost.

Me parece que si grande es la aglomeración de montes que tenemos delante, es aún mayor vuestra paciencia al soportar el relato de sus múltiples nombres; pero aun considerándolo así y abusando de vuestra condescendencia, voy á agregar algunos más, ya que se refieren á los más elevados de los Pirineos, á esa mole que la conocemos con el calificativo de Montes Malditos, sobre los cuales vemos un gran lago, el de La Cregüeña, á los pies de tres picos: el de la Maladetta, el del Medio y el de Aneto ó Nethou, de 3.354, 3.312 y 3.404 metros de altitud; pero, qué desilusión, cuando creíamos que el pico de Aneto con sus 3.404 metros nos había de causar un efecto de asombro, nos encontramos que su altitud se achica al lado de sus dos inmediatos, y el gigante pirenaico al encontrarse rodeado de otros montes muy elevados, pierde su arrogancia y se nos presenta visto desde España como una aglomeración de montes de una altitud media y sin la be-

lleza que adquieren estas moles cuando se las vé aisladas.

Si así la quisiéramos ver tendríamos que descender de esta altura, subir hacia el puerto de La Picada para que el valle de Benasque se presente, separando perfectamente á los Posets del grupo montañoso de los Malditos.

Antes de abandonar este punto de vista orientémonos por el Monte Perdido, y allá á los lejos, en territorio francés, distinguiremos una mole de forma extraña, pero con una figura tan especial que el que la vé una vez no la olvida jamás; esa mole es el Pic du Midi de Ossau, cuya forma es como si estuvieran unidas las dos raíces de una gigantesca muela invertida; hasta los efectos de luz que en él se producen causan la sensación de un efecto mágico, al combinarse los tonos oscuros que predominan en su vertiente Sur con unas manchas blancas que descienden por el Norte, desde los dos extremos puntiagudos de esas dos raíces, hasta las proximidades del punto en donde se unen.

Cuantos detalles y cuantas particularidades de los Pirineos se pueden observar desde esta posición elevada sobre Cotiella, sería necesario alargar esta conversación muchas horas sólo para poderos exponer un poco de lo mucho que desde allí se vé, por lo cual me contentaré con recordar que esa arruga de la corteza terrestre tiene elevaciones secundarias tanto en Francia como en España.

En territorio francés se desprenden del núcleo principal los picos de Midi de Ossau y de Bigorre, el de Neouville y el Canigó, y en España tenemos la Sierra del Cadí, esta de Cotiella, Cancias, La Peña de Oroel y aún más al Sur la Sierra de Guara.

La unidad orográfica que nos une á Francia se nos presenta en los Pirineos, con los puertos situados en alturas superiores á los 2.000 metros, con caminos casi intransitables, y aun muchas veces los puertos que comunican entre sí á los valles secundarios de una misma vertiente pirenaica, alcanzan semejantes altitudes.

Qué emoción se siente al contemplar desde estas altu-

ras los circos de Gavarnie, Monte Perdido, Cotatuero, Troumouse, Bielsa y tantos otros que con sus colosales praderas parecen querer representar á los circos romanos y á nuestras plazas de toros vistas á través de potentes microscopios cuyos diámetros de aumento se contasen por centenares de millares.

VALLE DE ARÁN

No nos detengamos, el tiempo apremia, y vamos á ver ya de cerca el panorama real de estos montes que tantos encantos encierran; aunque mi propósito sólo era hacer un recorrido de Boltaña á Tiermas, lo acortaré un poco para relacionaros las entradas del valle de Arán, por ser esta una cuestión actualmente en estudio con motivo de la construcción de la indispensable carretera y más tarde vía férrea que le ponga en comunicación con España, debido á que en la actualidad las primeras nieves ponen intransitables sus entradas, y cuando las nevadas se reproducen, á pesar de todas las precauciones que se tomen y de todos los esfuerzos que se hagan, es completamente imposible entrar en el valle de Arán por la divisoria española.

Desde la Maladetta continúa la divisoria separando las aguas del Noguera Ribagorzana de las del río Negro, afluente del Garona; se dirige hacia la Sierra de Montarto; en ella desprende un estribo que se interpone entre el Noguera Ribagorzana y el Noguera del Tor.

Sigue la divisoria general entre el Noguera del Tor y los ríos Balarties y Aiguamoch, atraviesa una región lacustre con innumerables lagos, contornea á los circos Colomé y Saboredó, y al llegar al puerto de la Bonaigua, ha dejado á su izquierda el Garona de Ruda y á su derecha el río de la Bonaigua, afluente por la derecha del Noguera Pallaresa, agua abajo del lugar de Isabarre.

En el puerto de la Bonaigua se señala una de sus depresiones, continuando después por el monte de Bacibé, Plat de Beret, Puerto de Uret y cima de los Tres Condes,

á buscar las Sierras Dells Canalls, Dells Plans y Del Monteixo en los límites de Andorra.

Desde el puerto de Uret y hacia el Occidente se distinguen una serie de elevaciones y depresiones para cerrar por el Norte al Valle de Arán y formar uno de los taludes del congosto por donde sale de España el Garona, cruzando previamente por debajo del moderno Puente del Rey. (V. lámina 1.^a).

Esas elevaciones nos presentan ostensiblemente á los cerros de Canejan y Cabrere, alcanzando las altitudes de 2.657 y 2.630 metros, y en ellas se abren unos difíciles paso hacia las vertientes francesas, por los puertos de la Forqueta y Poterla.

Desde la Maladetta, en dirección casi Norte, se desprende un contrafuerte para terminar en el otro talud de la brecha en la que se interna el Garona al entrar en Francia. Las aguas que bajan por la primera parte de su vertiente oriental, contribuyen á formar el caudal del río Jueu que riega el valle de Artiga de Lin, y las de la última parte de esa ladera van á aumentar las del Garona corriendo por los barrancos de Bauste, Llanues, Bausén y por otros de menor importancia. Las aguas, al descender por su ladera occidental, contribuyen á formar el caudal de las del río de La Pique, que pasando primero por Bagneres de Luchon es tributario del Garona, agua abajo de Saint Beat.

Este último contrafuerte nos muestra las dos crestas de la Entecada y Baconera, entre las que se forma el puerto del Portillón, para comunicarse los habitantes de Bosost con los de Bagneres de Luchon.

Al Sur de la Entecada existen los pasos de la Monja y de la Picada, y al Norte del puerto del Portillón el Coll de Estany, de muy difícil paso.

Ya tenemos al Valle de Arán rodeado por montañas, todas con elevaciones que exceden de los 2.000 metros y con algunas entradas de altitudes superiores á los dos kilómetros.

Este valle está regado por el Garona desde su discutido origen, ya sea considerado en las fuentes del río Jueu, ya tomando como aguas principales las del río Negro, ya considerando como más importantes las que en el circo de Saboredó recoge el Garona de Ruda, ó ya tomando el tradicional origen de los lagos del Rosario, que dan nacimiento al río Malo.

El Garona antes de cambiar de nacionalidad recibe por la derecha tres ríos de relativa importancia: el Iñola, que forma el valle de su nombre y pasa próximo á los pintorescos poblados de Bagesque, Uña y Gessa; el Barrados, que nace cerca del pico de Los Armeros, y contorneando por el Norte y Oeste los montes de Rocanera, pasa por la Ermita de San Juan de Arrós, y afluye al Garona, después de haber dejado á su izquierda el lugar de Arrós y á su derecha el de Begós, y por último el Terán, que desciende de los Rasos de Liat, regando los campos de Canejan antes de incorporarse al Garona.

La mayoría de los poblados del Valle de Arán se agrupan en las inmediaciones del Garona, y sólo pequeños caseríos son los que se encuentran emplazados en los valles secundarios del Iñola, Borrados y Terán, situados en su margen derecha, ó en los de Ruda, Balarties y Jueu que tienen su posición en la izquierda.

El Valle de Arán desde la Bonaigua al Puente del Rey tiene en línea recta 31 kilómetros de longitud; en su parte más ancha desde la Maladetta al Pico de Mauberme, 26 kilómetros; todo él es accidentadísimo, con la característica de tener sus lomas redondadas como la generalidad de las de la vertiente Norte pirenaica. Arriba, en las cumbres, las nieves perpetuas cubren á muchos de los picos elevados; otros con sus rocas graníticas, cuando en el verano ha fundido el sol parte de las nieves, aparecen con estrías completamente blancas, debido á las que quedan acumuladas en las profundidades de aquellos barrancos.

A continuación de las rocas, á las altitudes de 1.900,

2.000 y 2.100 metros, los Plas y Lomas se ven cubiertos de extensos prados de finísima yerba, en donde pacen multitud de cabezas de ganado, y delineando las partes más bajas de los prados se extienden frondosos bosques de abetos, hayas y pinos, que con la variedad de los colores verdes oscuros de su ramaje, hacen resaltar los brillantes verdes de las praderas superiores.

Los bosques ceden sus puestos á los huertos y cultivos próximos á los poblados, convirtiendo al valle en un singular y extenso jardín de varias docenas de kilómetros cuadrados; por rodear con exuberante vegetación á los pináculos, torrecillas y cresterías que coronando á las casas de los poblados se destacan por entre el follaje, así como los agudos tejados de albardilla muy generales en este delicioso valle.

Lo forman 18 Ayuntamientos, reuniendo en su conjunto 7.461 habitantes; en ellos hay ocho villas: las de Salardú, Artiés, Viella, Vilamós, Bosost, Les y la de Caneján, ya próxima á la salida del valle por el Puente del Rey; las seis aldeas de San Juan, Pradet, Pursingles, Casiñán, Morón y Mola, Campespin y Burdiu, todas en el valle del Torán; 28 lugares y caseríos con centenares de edificios, diseminados en sus praderas y bosques, y docenas de albergues en los barrancos y precipicios de sus elevadas cumbres, utilizados para refugio de los pastores españoles y franceses que en sus laderas apacientan á los rebaños.

Al valle sólo lo atraviesa una carretera: arranca de Tredós, pasa por Salardú, la villa más elevada del valle, situada en una loma próxima á la confluencia del Iñola con el Garona.

La carretera desciende con grandes pendientes, deja á Gessa á su derecha; á los tres kilómetros llega á Artiés, en donde hay una curiosa iglesia romana y muy cerca unos baños con manantiales sulfurosos.

Continúa la carretera en su constante descenso; después de cruzar el Garona por un puente de piedra, pasa

por Garós, Casaril, Escuñaú y Betrén, llegando á los 10 kilómetros á Viella, considerada como la capital del Valle.

Viella, á la altitud de 960 metros, con 753 habitantes, situada sobre el río Negro, afluente por la izquierda del Garona, es la villa mayor de todo el valle.

Sus edificaciones presentan un aspecto sumamente agradable, se agrupan hacia la carretera y se distribuyen en las inmediaciones de los ríos Negro y Garona. Por lo regular la construcción es blanca en su exterior, contrastando con ese tono blanco de sus muros, el verde alegre con que están pintadas las contraventanas y miradores de sus edificios.

Por lo general las casas son de uno ó dos pisos cubiertas con tejados de pizarra, ostentando formas muy agudas. Esos tejados tienen vertientes sumamente rápidas, sobre las que se destacan una ó dos filas de buhardillas con sus lumbreras en saledizo, y sobresaliendo por encima de todo el pueblo se vé la aguja de la esbelta torre poligonal de la iglesia, con su tejado también cubierto de pizarra.

La carretera, continuando en pendiente descendente, antes de abandonar á Viella vuelve á cruzar el Garona, deja á la izquierda á los lugares de Casau y Gasauch y á la capilla gótica de Mitg-Arán (lámina 2.^a), pasa por Vilach y antes de volver á cruzar el Garona por el puente de Pas de Llop ha dejado á su derecha á Mont Betlán, Montcorbau, Aubert, Vila, Arrós, Begós, Benos, Vilamós, Arró y á los dos Arrés, y á su izquierda á Las Bordas y La Bordeta.

Sigue la carretera por la margen izquierda del Garona, á los 16 kilómetros de Viella entra en Bosost, una de las villas más agradables del valle.

Bosost con sus tejados de pizarra, tan característicos de estos pueblos de Arán, á los que dan las buhardillas, que nunca faltan en ellos, un singular aspecto de alegría; con sus agradables terrazas, situadas á la altura de los primeros pisos, á las que se sube por unas escaleras ado-

sadas en la parte exterior de los muros, y algunas de ellas convertidas en cafés y establecimientos de bebidas; con sus artísticos balcones de madera y las arboledas que le rodean; con su antigua iglesia del siglo XII, que tiene á los cuatro evangelistas en el pórtico, es localidad que atrae desde el primer momento, y si á ello se añade que se pueden hacer excursiones á los valles y cumbres de la Maladetta, se comprenderá su importancia como centro de excursiones.

Desde Bosost se puede ir por un buen camino al puerto del Portillón, desde donde se contemplan panoramas muy agrestes, y más si se sube á los altos de Benasque ó se cruza por los frondosos bosques que se extienden hasta Bagneres de Luchon.

La carretera continúa en su descenso; á los 670 metros de altitud y á los tres kilómetros de Bosost llega á Les; una gran avenida de acacias nos conduce al Colegio dirigido por los hermanos de San José.

En Les está la Aduana, hay un pequeño establecimiento termal de aguas sulfurosas y allí cerca está la instalación de la Sociedad francesa de las minas del Valle de Arán, que al explotar en nuestro territorio las de hierro y plomo que se encuentran en los Rasos de Liat, extraen el mineral de las entrañas de la tierra, y sin tocar suelo español, por un cable aéreo, se transportan las vagonetas para ser descargadas en territorio francés.

A los cinco kilómetros de Les, poco después de dejar á nuestra derecha el frondoso valle regado por el Toran, con sus pintorescas aldeas y la villa de Canejan, y á los dos kilómetros de haber cruzado frente á las últimas casas españolas que constituyen el caserío de Pontau, nos encontramos en el moderno Puente del Rey, construído todo él en España, debido á que el primitivo internacional sobre el que pasaba la frontera y que estaba aguas abajo sobre el Garona, está actualmente derruído.

La carretera sigue descendiendo hasta llegar á Saint Beat. (V. lámina 3.^a)

En este pintoresco valle de Arán que tiene tantos y tan interesantes paisajes, sólo está construída la parte de carretera que hemos reseñado; esa vía es la que le pone en comunicación directa con Francia y la única por la que pueden entrar carruajes.

Ya en Saint Beat se toma el tren para dirigirse á Toulouse, si se desea ir á la costa del Mediterráneo, ó el que va á Tarbes, si nuestro objeto es entrar en España por Irún.

La salida del Valle de Arán por Francia es sumamente cómoda; el Puente del Rey, á 500 metros de altitud, nunca está interrumpido con las nieves. Esa gran brecha que se formó entre montañas de 2.000 metros de altitud, siempre está abierta; pero en cambio las comunicaciones con España presentan serias dificultades para cruzarlas, y en algunas temporadas del invierno, están completamente cerradas, debido á la aglomeración de nieve.

Son cuatro los principales poblados desde donde se puede subir á los diversos puertos españoles que dan entrada al Valle de Arán: Esterrí, en la cuenca del Noguera Pallaresa; Bohí, en la del Noguera del Tor; Senet, en la del Noguera Ribagorzana, y Benasque, en la cuenca del Esera.

PUERTOS DE BERET Y DE LA BONAIGUA

Veamos el modo de llegar á cada uno de ellos y de continuar después á los puertos del valle de Arán.

Si dejamos el tren en Balaguer, situado en las orillas del Segre, proseguiremos por la carretera que va por el valle del Noguera Pallaresa, llegando á los 60 kilómetros á Tremp; poco después el desfiladero de Collegats, con sus extrañas siluetas, nos indica lo que más arriba han de ser las imponentes estribaciones de los Pirineos Centrales.

A los 15 kilómetros se llega á Pobla de Segur; después

de haber pasado por el Santuario de Arboló, al parecer suspendido de las peñas, se recorren las pintorescas inmediaciones de la antigua villa de Sort, y á los 42 kilómetros nos encontramos en Llavorsí.

Desde Llavorsí se estrecha el cauce del Noguera Pallaresa; la carretera, sin separarse de las proximidades del río, va encajonada entre elevadas montañas hasta entrar en el amplio valle de Aneu; á los 17 kilómetros llega á la agradable villa de Esterrí de Aneu, considerada como la capital del Valle.

Desde Esterrí de Aneu se puede seguir por el Noguera Pallaresa para entrar en el valle de Arán por el puerto de Beret, ó continuar por la carretera, que convertida en senda desde Valencia de Aneu nos llevará al de la Benaiqua.

Si salimos de Esterrí de Aneu pasando por el puente romano (v. lámina 4.^a) que une á las dos agrupaciones de casas de la villa, podremos continuar por la cuenca del Pallaresa hasta llegar por un sendero de ocho kilómetros al lugar de Arreu, situado en las inmediaciones del barranco de su nombre al unirse por la derecha con el Noguera Pallaresa.

De Arreu salen dos malos caminos para terminar en el valle de Arán; uno de ellos, el menos malo, continúa por las orillas del Noguera hasta entrar en una pintoresca y pequeña llanura rodeada de montañas, y á los dos kilómetros de Arreu, se llega al lugar de Isil, viéndose antes de entrar en el pueblo la extraña iglesia románica de San Juan Bautista; encontrándose en el mismo caserío su iglesia parroquial, que perteneció á los Templarios.

En la inmediación de la iglesia hay un pequeño edificio cuadrangular llamado por aquellos montañeses el Comunidor, por ser tradicional que en él conjuraba el párroco á las tempestades.

Pasado Isil, recorridos tres kilómetros, se entra en Alós, uno de los poblados españoles más próximo á la frontera, viéndose una suntuosa morada cuyos propieta-

rios son los más ricos y que más ganado poseen en toda esta comarca montañosa.

Continuando la senda sin separarse del Noguera Pallaresa, se pasa á los 17 kilómetros por el valle de Montgarri, y recorridos otros siete kilómetros llegamos al dilatado Pla y después al puerto de Beret, en cuyas proximidades nace el río que nos acompañó desde Esterrí.

Sorprendentes son los panoramas que se divisan; arriba, las cumbres de los Montes Malditos, los macizos de Colomé y Saboredo, casi todas las grandes elevaciones del Pallars y las crestas de la frontera; y abajo, en la hondonada, el valle de Arán con sus múltiples lugares y caseríos.

Desde el Pla de Beret, recorriendo cuatro kilómetros, se llega á Salardú, situado en la carretera del Valle de Arán.

Hay otra vereda con difíciles pasos, tiene sólo 13 kilómetros y une á Arreu con el puerto de Beret, atraviesa el de Basibé por las inmediaciones de los lagos del Rosario, de los que sale despeñándose el río Malo; río considerados por algunos como la principal fuente del Garona: sobre su pequeño caudal, coloca la leyenda el célebre puente de plata propiedad de los araneses.

Para entrar en el Valle de Arán por el puerto de la Bonaigua es necesario recorrer los tres kilómetros de carretera existentes entre Esterrí y Valencia de Aneu, lugar cuyo caserío se extiende á la inmediación de un antiguo castillo, sobre la ladera que limitando al Valle de Aneu se aproxima á la orilla derecha del río de la Bonaigua.

Si las avenidas del Noguera Pallaresa no han destruído varios tramos de la carretera, lo que es muy frecuente, se podrá llegar en coche ó automóvil hasta este lugar, en donde definitivamente se hace preciso substituir el carruaje por el caballo ó mulo, si no se desea recorrer á pie los 24 kilómetros entre Valencia de Aneu y Salardú.

En general el camino está algo descuidado; sin em-

bargo, en el verano, fin de la primavera y entrada del otoño se puede recorrer con facilidad.

A poco de salir de Valencia de Aneu se entra en el cauce del río de la Bonaigua, y continuando con pendiente ascendente se llega al hostel de Toralla; dos kilómetros después al de la Bonaigua, constituido con unos reducidos albergues, en los cuales el caminante puede encontrar algo con que confortar sus fuerzas para alcanzar la garganta y punto dominante del puerto, después de pasar por la inmediación de la Ermita de Nuestra Señora de las Aras. A esta ermita concurren en peregrinación, determinado día del año, los pastores de todas las montañas circundantes.

Se atraviesan algunos bosques de abetos; cuando ya nos aproximamos al puerto encontramos grandes pastizales y desaparece el arbolado, el camino es cada vez menos perceptible y en algunos tramos se desvanece en absoluto; pero mojones de piedra colocados en puntos característicos, indican al caminante la dirección que debe tomar en estas lomas, para encontrar la senda que le conduzca al puerto.

Esos mojones cuya altura en algunos pasa de los tres metros, son indispensables en el invierno cuando la nieve cubre las escasas huellas y referencias del camino principal, que enlaza á los valles de los araneses con los que se encuentran en su misma provincia y al Sur de la divisoria de los Pirineos.

Ya arriba, en la Bonaigua, se presenta el valle de Arán con todas sus galas, y si nos hemos mostrado impacientes cuando al subir una loma aun teníamos otra más elevada que se nos interponía entre la cumbre y nosotros, el panorama que desde allí se divisa compensa con creces las fatigas y contrariedades pasadas.

Cuando hemos rebasado el puerto vemos á lo lejos las crestas nevadas de los Montes Malditos, las del circo de Saboredó en las inmediaciones del nacimiento del Garona de Ruda, al Sur la Sierra de los Encantats, la de San

Martí de Llach; y abajo en el fondo al Garona, hasta que al internarse en Francia desaparece agua abajo del Puente del Rey.

Al descender de la Bonaigua pronto se encuentran prados, en los que suele haber mucho ganado lanar y vacuno; á los prados les suceden los bosques; continuando el descenso se cruza el Garona de Ruda por un puente de madera ó palanca, como le llaman en el país, y después de atravesar el Aiguamoch se pasa por un puente de piedra á la orilla derecha del Garona, cuyas aguas ya han sido aumentadas con las del río Malo.

Entramos en Cap de Arán, arrabal de Tredos, al que llegamos recorriendo una carretera en construcción, y á un kilómetro nos encontramos en Salardú desde donde ya está construída la carretera que recorre el valle hasta el Puente del Rey.

PUERTO DE CALDAS

Bohí, lugar del Ayuntamiento de Barruera, es el punto elegido para cruzar las crestas pirenaicas desde el Noguera del Tor y descender después al Valle de Arán.

Está situado en las escabrosidades de la montaña, en aquellos parajes que antiguamente formaban parte de la baronía de Erill.

A unos tres kilómetros de ese lugar se encuentra el balneario y hospedería de Nuestra Señora de Caldas, de gran renombre en la provincia de Lérida, por la abundancia y eficacia de sus apreciadas aguas minerales.

Ese balneario tuvo su origen en el Santuario de Bohí, formado primitivamente con la rústica capilla de reducidas dimensiones, erigida por el pastor que apacentando sus ganados encontró en el bosque inmediato á la imagen de la Virgen, y con la pequeña choza que cobijó en los primeros tiempos al ermitaño encargado del adorno de la imagen, y del aseo de aquel sagrado lugar.

A la ermita, convertida posteriormente en punto de peregrinación para los devotos que acudían con súplicas á

la veneranda imagen, se le adicionó un espacioso edificio, con numerosas habitaciones y amplio patio, que les servía de hospedería.

Trasladada la imagen á la iglesia parroquial de Bohí, se transformó el santuario en un verdadero establecimiento de aguas minerales, al que acude numerosa colonia veraniega; ya para curarse de sus dolencias y utilizar las salutíferas aguas, ya como lugar apropiado para hacer excursiones á las elevadas y enhiestas cuestas vecinas, visitar las breñas y ásperos montes que se encuentran en sus inmediaciones, ó ya para organizar importantes caerías.

Reuniendo ese balneario tales condiciones, para pasar al Valle de Arán desde Bohí cruzando el puerto de Caldas, es preferible hacer noche en el establecimiento termal de Caldas de Bohí, á dormir en cualquier otro poblado de sus contornos.

En general son muy malos los caminos que se necesitan recorrer para llegar al balneario; desde cualquier punto que se elija de los situados sobre carretera, se hace inevitable tener que cruzar ásperos senderos de montaña, en muchos casos verdaderas veredas de ganado, que siempre presentan grandes dificultades y peligros.

Escogeremos dos rutas para llegar á Caldas de Bohí; la primera es la que parte del extremo de la carretera de 30 kilómetros, que desde Pobla de Segur sigue inmediata al río Flamisen hasta el lugar de Espuy; desde allí se continúa por un sendero de 18 kilómetros hasta Tahull pasando el puerto de Rus, del que se desciende por los barrancos que con sus aguas contribuyen á aumentar las del río Tahull.

Dos kilómetros separan á Tahull de Bohí; para llegar al balneario, desde este último lugar, se hace preciso recorrer tres kilómetros por un camino medianamente conservado é inmediato á la margen izquierda del Noguera de Tor.

La segunda ruta para ir á Caldas de Bohí desde la

cuenca del Noguera Pallaresa, puede ser la que se enlaza con la carretera que hemos utilizado para subir al puerto de la Bonaigua, á los 12 kilómetros después de haber pasado por Llavors, ó sea en las proximidades en donde el río Escrita vierte sus aguas en el Noguera Pallaresa.

A los cinco kilómetros de subida, por la inmediación de la vaguada del Escrita y por un camino de herradura, se llega á Espot, lugar de montaña y punto de partida para subir á la Sierra de los Encantats, poblado muy apropiado para organizar cacerías de osos y jabalíes, que tanto abundan por todas estas montañas.

Desde Espot, continuando siempre el camino ascendente sin separarse mucho de las orillas del río Escrita, atravesando frondosos bosques de pinos, abetos y abedules, se sube al lago de San Mauricio (v. lámina 5.^a), en el cual se pescan grandes truchas salmonadas, trepando más que subiendo y viendo con frecuencia gatos y cabras monteses se llega al Portarrón de Espot (v. lámina 7.^a), desde donde se divisa el angosto valle que forma el barranco de San Nicolás con el lago Llonch en primer término (v. lámina 6.^a), y abajo en una pequeña revuelta se ven en medio de grandes arboledas las cascadas que dan sus aguas al lago Llebreta, Continuando siempre en descenso, casi por el mismo cauce del barranco de San Nicolás, siguiendo por las inmediaciones de las orillas de los lagos Llonch y Llebreta, recorriendo 24 kilómetros á contar de Espot y pasando por caminos por los cuales no siempre se puede ir montado; se llega á la cuenca del Noguera de Tor, encontrando en ella, si la remontamos en una longitud de dos kilómetros y en su orilla derecha, á los baños de Caldas de Bohí.

Desde estos baños, aislados en las fragosidades de las montañas, se vé elevarse el pico de Bizberri, con 2.877 metros de altitud, y podemos estar persuadidos que con él tenemos una diferencia de altitud de más de un kilómetro.

Causa extrañeza ver en estos lugares un balneario tan

concurrido, cuando para llegar á él lo menos que se necesita es hacer un recorrido de más de ocho horas por caminos casi intransitables, caminos en los que se presentan toda clase de dificultades; ya son enormes bloques de piedra, agrupados tal como quedaron al desprenderse de las laderas vecinas; ya seculares troncos de árboles que por agentes atmosféricos vinieron á tierra, muchos de ellos carbonizados por chispas eléctricas; ya grandes extensiones de bosques desarraigados, en los cuales aparecen los árboles con las raíces al descubierto y sus troncos aglomerados los unos sobre los otros debido á la avalancha de nieves que no faltan en el invierno, y por si todo esto no fuera bastante para entorpecer la marcha, no es raro ver las huellas de algún jabalí ú oso de los que con frecuencia recorren estos andurriales.

A pesar de tales circunstancias se llega á Caldas de Bohí, en donde es imprescindible pasar la noche para seguir al Valle de Arán, y allí si es verano, en aquel inmenso y fresco caserón, con su gran patio cuadrangular que tuvo su origen en la hospedería aneja á la ermita de la Virgen de Bohí, veremos docenas de montañeses que van á buscar alivio á sus afecciones con las aguas termales y sulfurosas que manan en abundancia.

En el balneario no existen grandes comodidades; en él predomina una gran limpieza y suelen dar á los huéspedes comidas sanas y abundantes.

Es necesario emplear una jornada para ir desde los Baños de Caldas de Bohí á la carretera del Valle de Arán; no en balde le separan 30 kilómetros de Arties, y 25 de Tredos, kilómetros que es preciso recorrer por caminos aun peores que los que unen á Caldas con Esportó con el final de la carretera de Pobla de Segur.

Se sale de Caldas de Bohí, se empieza á subir, se llega á un lago, el de los Caballeros; se vé delante una imponente muralla que cree uno que no la ha de subir, y sin embargo, después de hacer toda clase de flexiones, cuando nuestras corvas empiezan á dar señales de su existencia,

nos encontramos con que hemos vencido ese primer obstáculo; pero, oh decepción, delante aparece un nuevo lago, el Estany Negro, encima otro y encima otros; hacia el fondo la cresta con sus nieves, delante de nosotros peñas que interceptan el camino, y sin embargo el guía nos dice que por aquella cresta hay que subir, y efectivamente por ella se sube.

Al llegar á lo alto nuevos lagos y nuevas crestas, el lago de Tramesane, el de los Monjes y muchos más desfilan á nuestra vista, hasta que por fin llegamos al puerto de Caldas (v. lámina 8.^a) á los 2.500 metros de altitud.

Al cruzarlo, después de ver otra serie de lagos ó de estanys, se presenta ante nosotros el sin igual valle de Arán, con sus frondosos bosques, con sus magníficos prados con sus peculiares poblados, que blanqueando sobre el verde tan singular que los circundan, parecen desafiar con sus 2.000 metros de diferencia de nivel á las manchas blancas de nieve que aún en el centro del verano se encuentran en el fondo de los barrancos de estas alturas.

Desde el puerto de Caldas se baja al valle por el barranco de Aiguamoch (v. lámina 11); pasando por los baños de Tredós se llega al lugar de Tredós, encontrándonos con un tramo de carretera en construcción de más de un kilómetro, para empalmar en Salardú con la general del valle.

Pasado el puerto de Caldas, umbral de aquellos terrenos llenos de peñascales, se puede seguir otro camino para descender al fondo del valle.

Se deja á la derecha la senda que baja á Tredós, al poco tiempo se pasa entre bosques, y descendiendo nueve kilómetros por la cuenca del río Rencules, se llega á la del Balarties, en donde se empalma con uno de los caminos que vienen del puerto de Viella; continuando seis kilómetros por la entalladura que forma el río Balarties alcanzamos á la carretera general del valle antes de entrar en Garós.

PUERTO DE VIELLA

Estos caminos que ponen en comunicación el Valle de Arán con la cuenca del Noguera de Tor son bastante malos, aunque algo mejores que los que pasan por el puerto de Viella.

Para subir á ese puerto desde el Noguera Ribagorzana, se hace preciso llegar al lugar de Senet, último poblado que se encuentra en la vertiente meridional de los Pirineos.

Senet, lugar del Ayuntamiento de Vilaller, está situado en la parte más intransitable de toda la cordillera; á esa región no la cruza carretera alguna, se hace preciso recorrer docenas de kilómetros por caminos de montaña para llegar á la más próxima; la naturaleza se presenta allí en toda su grandeza y esplendor. Las montañas con sus acantilados, con sus profundos precipicios, nos muestran sus frondosos bosques al lado de la pobreza y miseria de esos abandonados lugares, en los cuales los habitantes pasan meses y meses sin poder comunicarse con la capital de la provincia.

Continuamente transitamos por senderos en cornisa, faldeando las elevadas lomas, unas veces entre peñascales, otras internándose en impenetrables bosques, cuyo ramaje nos priva ver las profundidades de los abismos; obsequiándonos á la vez con los murmullos del aire que armonizan con las crepitaciones de los troncos y hojarasca, con el susurro del agua al despeñarse en busca de los puntos más bajos del valle y con los sonidos suaves y estridentes de los insectos, aves ó alimañas, que no faltan por estos breñales.

Si fuésemos á buscar la carretera en la cuenca del Noguera Ribagorzana, no la encontraríamos hasta Alfaraz, distante 25'5 kilómetros de Lérida. Desde ese lugar, internándonos unas veces en la provincia de Huesca y otras en la de Lérida, atravesando profundos desfiladeros, bordeando las sierras del Monsech, Llerás, Corundellas, San Gervás, Montivirsi, el Corronco de Durro y la de Calls,

llegaríamos á Senet después de un recorrido de más de 130 kilómetros, hecho todo por caminos de herradura y muchas veces por senderos con pasos de grandes dificultades.

La menor distancia para encontrar carretera, es el camino que pasa por las elevadas estribaciones de los Montes Malditos; empieza en la senda de montaña de dos kilómetros que une á Senet con Aneto, pasa después por el Coll de las Salinas, que se forma en la Sierra de Llauset, cruzando á continuación varios barrancos cubiertos con extensos ventisqueros, hasta llegar al Coll de Castanesa que da acceso á la parte alta del valle de Malibierne.

Contemplando peligrosos glaciares se descende á la cuenca del Esera, siempre dominados á nuestra derecha por esas gigantescas rocas cubiertas de nieve, que custodian los lagos diseminados en las partes más elevadas de toda la cordillera pirenaica; ese camino con grandes abismos á sus costados mide 36 kilómetros entre Aneto y Benasque, lo que obliga á pasar en él todo el día á no ser que nos refugiamos en alguna choza de pastores que en estas salvajes montañas, á pesar de su pequeñez y primitiva construcción, son tan apreciadas para el descanso del viajero, como en las ciudades los más confortables hoteles.

Si nos encontrásemos en Bohí, sería más fácil llegar á Senet dirigiéndonos por un sendero de 12 kilómetros que pasa sobre las laderas del Sur de la Sierra de Montarto, sendero que une á esos dos poblados y que para dejar la cuenca del Noguera de Tor y entrar en la del Noguera Ribagorzana atraviesa los Colls de Erillavall y de Gelada.

Puede considerarse el lugar de Senet como punto de partida del camino que sube al puerto de Viella, encontrando antes de llegar á él, cuando hemos recorrido ocho kilómetros y subido á los 1.590 metros de altitud, el Hostal-refugio de Viella, pequeño caserío con su correspondiente ermita rodeada de bosques y elevadas montañas, entre las que se distinguen al Oriente las estribaciones de

la Sierra de Montarto y al Occidente los picos culminantes de los Montes Malditos.

En los puntos en que no hay bosques suele estar el terreno cubierto de pastos que llegan hasta los linderos de aquéllos, y cuando en esos terrenos pace el ganado vacuno, le acosa generalmente múltiples enjambres de tábanos gigantescos, que á primera vista parecen pequeños murciélagos.

Como esos tábanos acuden igualmente al ganado mular y caballar, cuando el jinete transeunte cruza por las proximidades del vacuno tiene grandes probabilidades de que rodeen á la cabalgadura que le suba al puerto, por lo cual los pastores de aquellas lomas recomiendan la confección de unos líquidos grasientos en los que predomina el vinagre, al objeto de pintar con ellos á las mulas y caballos en el pecho, antebrazo y vientre, y en todas aquellas partes á las que suelen acudir esos insectos, tan molestos para los animales y peligrosos para los jinetes.

En el Hostal de Viella se bifurca el camino que sube de Senet, la vereda de la izquierda continúa al puerto de Viella y la de la derecha al de Ríus.

El camino que va al puerto de Viella pronto abandona la orilla del Noguera Ribagorzana; con grandes pendientes sube al puerto, situado á los 2.435 metros de altitud, para descender por las proximidades de un difícil barranco. Recorridos ocho kilómetros llega al río Negro y continuando por su orilla derecha después de recorrer otros cinco kilómetros, entra en Viella.

Pintoresca, áspera y de difícil tránsito es la vereda que en el Hospitat de Viella se desprende á la derecha; recorre bellísimos y extraños paisajes lacustres; se divisan aglomeraciones de nieve, ventisqueros casi infranqueables, dilatados glaciares, lagos helados y otros con sus azuladas aguas en las que se reflejan las ciclópeas entalladuras de las rocas graníticas que los circundan; esa vereda, con sus grandes dificultades para el descenso al valle, hace un recorrido superior á 19 kilómetros.

Empieza con una fatigosa ascensión al puerto de Ríus; una vez rebasado pasa á la inmediación de grandes lagos, los cuales por sus barrancos de desagüe vierten las aguas sobrantes en los diversos cauces que reunidos forman el río Balarries, y la vereda, sin abandonar la depresión de este último río, baja por la inmediación de su cauce hasta llegar al puente sobre el Garona, cerca de Garós.

VALLE DE BENASQUE Y PUERTO DE LA PICADA

Nos queda por examinar los caminos que partiendo de Benasque entran en el Valle de Arán, ó sean los que cruzan sus puertos más occidentales.

El camino de más fácil recorrido para llegar á Benasque, es la carretera que saliendo de Barbastro, sube por la cuenca del Cinca hasta El Grado y continúa por La Puebla de Castro y Barasona á la del Esera, para seguir por aquella cuenca, con un recorrido mayor de 110 kilómetros entre Barbastro y Benasque.

Benasque, con sus casas antiguas de la calle Mayor, con su palacio de los Condes de Ribagorza, con su iglesia romana del siglo XI, está á los 1.143 metros de altitud, entre las estribaciones de Los Posets y de los Montes Malditos. Desde sus proximidades vemos el camino ascendente que cruzando por la entrada del valle de Astos pasa por la ermita de San Jaime y llega á un depósito de grandes morenas en la confluencia del Malibierne con el Esera; más arriba, cerca de la fuente de San Ferrer, se encuentra una gran cascada; continuando el camino, se llega á un estrecho desfiladero; para atravesar el Cregüenña, nos acercamos á los baños sulfurosos de Benasque y á sus manantiales, y después de haber recorrido 13 kilómetros de mal camino se llega al Hospital de Benasque, á los 1.760 metros de altitud, en donde está instalada la Aduana española. Sus escasas comodidades hacen que sólo sea utilizado como refugio, en caso de que las necesidades de la excursión obligasen á ello.

El Hospital de Benasque es un lugar apropiado tanto para continuar al Valle de Arán, como para visitar las zonas montañosas de Los Posets y Maladetta.

El camino sigue con su pendiente ascendente hacia el puerto de Benasque; poco antes de llegar á él se subdivide en dos: el de la izquierda continúa por el puerto mencionando, internándose en Francia hasta unirse con la carretera que va á Bagnères de Luchon; y el de la derecha entra en el Valle de Arán por el puerto de la Picada, pudiéndose contemplar antes de alcanzar la divisoria, por cualquiera de los dos puertos, uno de los panoramas más bellos de los Pirineos.

Mirando á nuestra España vemos hacia la izquierda la grandiosa é imponente mole de los Montes Malditos con su culminante pico de Aneto que alcanza los 3.404 metros de altitud, á su derecha la serie de gigantescas montañas cuyas crestas se elevan en los picos de Posets, Perdiguero, Maupas y Salvaguardia, y en el centro, separando á esas dos agrupaciones montañosas, está el valle de Benasque formado por el Esera, que baja despeñándose por su cauce, el cual se destaca en muchos puntos con la blanca espuma de sus cascadas.

Desde el primer momento impresiona sobremanera aquella aglomeración de lomas, crestas, precipicios y acantilados que se reúnen para constituir los Montes Malditos, los más elevados de los Pirineos.

En sus vaguadas se extienden variados prados en los que abunda el ganado, bosques de abetos y hayas se desarrollan en parte de las zonas menos elevadas, extensos glaciares cubren las cumbres más elevadas, sirviendo de base á las crestas que se señalan sobre la blanca nieve de aquellas altitudes. Variados lagos alternan con los glaciares de las montañas escalonados entre el valle y la cumbre, y arriba las crestas se perfilan de Oriente á Occidente en los picos de Aneto (3.404 m.), Coronado (3.310 m.), Maladetta (3.312 m.), primer Pico Occidental (3.204 m.), segundo Pico Occidental (3.187 m.), Diente del

Alba (3.096 m.) y Pico del Alba (3.114 m.), para terminar en la Montaña Blanca, que cual titánico espolón hace variar la dirección del río Esera.

El valle del Esera deja de verse al remontar la divisoria, para presentarse el pintoresco de Arán, con la mayor parte de sus alegres caseríos agrupados en la inmediación del Garona.

Trspuesto el puerto de la Picada, empalma con este camino, el que viene del puerto de la Escaleta procedente del Hospital de Bagneres de Luchon; pasando á la inmediación de frondosos bosques se llega al Pla de Artiga de Lin distante cinco kilómetros del Hospital de Benasque.

Continuando el descenso se deja á la derecha un camino que subiendo lomas y atravesando hayales y abetales se dirige á Viella; pero el que seguimos, después de unirse con el que desciende del puerto de la Monjoya, pasa por la inmediación de la ermita de Artiga de Lin, y prosiguiendo por la cuenca del río Jueu, después de un recorrido total de 34 kilómetros contados á partir de Benasque, llega á Las Bordas, lugar separado de la carretera por el río Garona.

Expuestas las comunicaciones con el Valle de Arán, observaréis que presentan toda clase de dificultades para poder entrar en él, desde la vertiente meridional de los Pirineos, lo que contrasta notablemente con la facilidad de pasar á Francia, tanto por la carretera que sale del Valle por el Puente del Rey, cuanto por el cómodo camino que une á Bosost con Luchon, pasando por el transitable puerto del Portillón.

En el invierno esas dificultades y facilidades adquieren mayor relieve, debido á que los puertos españoles se cierran por completo con ocasión de las nevadas por pequeñas que sean, mientras que las internacionales siempre están abiertos aun en los rigores del invierno, lo cual apoya la imprescindible necesidad de construir la carretera que pasando en túnel por debajo de la Bonaigua una á Esterrí de Aneu con Salardu.

DE BENASQUE Á CANCIAS

Desde Benasque se pueden efectuar interesantísimas excursiones alpinas, visitar todo el núcleo montañoso de los Montes Malditos, contemplar el notable Trou ó Ahujero del Toro, por donde se oculta una gran corriente de agua que reaparece en territorio francés; subir al pico de Salvaguardia, recorrer parte de Los Posets é internarse en el solitario valle de Malibierne.

Por todas partes se presentan panoramas sorprendentes; á los ventisqueros, glaciares, barrancos, precipicios, acantilados, lagos, bosques y prados, los vemos hermanados en los paisajes que la naturaleza ha compuesto en estos grandiosos Pirineos Centrales; el querer solamente bosquejar cuanto nos llama la atención, desviaría nuestros deseos de pretender diseñaros el valle del Basa y las elevaciones que culminan entre los ríos Aragón y Gállego.

Abandonemos Benasque para trasladarnos á Fiscal y desde allí salvar las estribaciones de la Peña de Cancias, con lo cual nos encontraremos en la cuenca del Ara.

El camino que tenemos necesidad de recorrer es de los que poseen más atractivos naturales; en él se contempla la naturaleza salvaje, en ese estado de grandiosidad y hermosura que desaparece cuando la acción humana, formando poblados, estableciendo vías de comunicación y modificando el desarrollo de los vegetales, ha variado la armonía de su conjunto.

Esta Real Sociedad Geográfica ya conoce las bellísimas descripciones que su Socio corresponsal en Francia D. Luciano Briet ha escrito sobre esta zona del Alto Aragón comprendida entre los ríos Esera y Ara, y que fueron traducidas magistralmente con gran pureza de estilo por nuestro compañero, Vocal de la Junta directiva, D. Manuel Conrotte, zona atravesada por el Cinca, su afluente el Cinqueta y los múltiples ríos, arroyos y barrancos que

se precipitan por los profundos desfiladeros, pasos y gargantas de Los Posets, Montes de Bielsa y Monte Perdido.

Entretenido sería el camino que nos condujese á Fiscal si pasáramos Los Posets por el Coll de Eriste descendiendo á la cuenca del Cinqueta, en las proximidades del Hospital de Gistain; desde allí podríamos continuar su curso hasta su unión con el Cinca, atravesar el sorprendente Paso de Las Devotas y después internarnos en las laberínticas estribaciones del Monte Perdido, para descender por los pintorescos caminos del Valle de Ordesa á Torla y Bruto, y continuar por carretera á Fiscal ó proseguir por las riberas del Cinca hasta Ainsa y subir por la carretera de Beltaña á Fiscal, lugar de partida para la ascensión á la Peña de Cancias.

Fiscal es un pequeño pueblecillo situado en la orilla derecha del Ara, está unido á la carretera de Ainsa á Broto con un antiguo puente sobre el río Ara, le enlazan á Borrastre, Lardies y Berros unos buenos caminos de herradura, y por su inmediación pasa el barranco de Cancias, que se une al Ara en sus proximidades.

El camino que nos lleva á la Peña de Cancias sube al principio por el barranco de Cancias, llegando á los seis kilómetros al collado de Fenés, después de haber cruzado varios barrancos secundarios y remontado sucesivas lomas que se presentan entorpeciendo la llegada al Puerto.

Estando en el Puerto vemos un delicioso panorama; las Sierras de Solana y Santa María se elevan al Oriente, lomas adornadas con prados y bosques nos muestran sus escalonadas ondulaciones hasta descender al río Ara, el cual ciñéndose sobre aquellas lomas nos presenta su convexidad, festoneada con la carretera que le acompaña por su margen izquierda. Esa carretera con su matiz blanquecino nos señala ostensiblemente las sinuosidades del curso de las aguas, y en las proximidades del Ara resaltan los caseríos de Asín de Breto, Berroy, Lardies, Fiscal, Arresa y Borrastre; al Sur se interponen los montes de Cancias, y cerrando el horizonte por el Oeste y

Norte están las estribaciones de La Autoria, enseñándonos las ondulaciones de las divisorias secundarias.

Al llegar al collado de Fenés nos dirigimos sin sendero determinado á la parte más elevada de Cancias; unas veces grandes peñascales se nos interponen en nuestro avance obligándonos á cada paso á variar el rumbo que habíamos tomado otras, el ramaje nos imposibilita para continuar por la dirección que nos había parecido como la más apropiada para efectuar el escalo de la cumbre, continuamente se hace preciso desandar lo recorrido y muchas veces es sólo la casualidad la que nos permite adelantarse en la ascensión; después de varios rodeos se llega á una especie de circo, mucho menor en dimensiones que aquellos inmensos de Gavarnie y Troumouse.

Las graderías de ese circo (v. lámina 9.^a) se presentan muy veladamente, pareciendo desde el primer momento que todas deben ser facilidades para llegar á la parte más elevada; sin embargo, al aproximarse todas son dificultades, y como no hay camino determinado para llegar á la cumbre, se hace preciso ir recorriendo las veladas bases de cada escalón, hasta encontrar una grieta que nos permita salvar su escarpa y subir al inmediato, y así, de escalón en escalón, treparemos hasta el punto más elevado de la Peña, con gran facilidad si hemos tenido la suerte de encontrar las grietas ó puntos apropiados, y sufriendo grandes desilusiones cuando el ramajo las oculta ó cuando las descubrimos después de pasar por su frente una ó varias veces.

Cuando nos encontramos en aquellas altitudes dominando á todas las crestas vecinas, al contemplar la variedad de los paisajes que nos presenta cada uno de los sectores del amplio horizonte que se extiende ante nosotros, damos por bien sufridas todas las fatigas y entorpecimientos experimentados en la última parte del recorrido.

Al Norte, allá en los límites del horizonte, divisamos las crestas nevadas del Monte Perdido y de Vignemale envueltas en una bruma tenuemente azulada; menos dis-

tante, la obscura Sierra de Tendeñera con multitud de manchas blancas en sus elevadas crestas, y más próximos á nosotros á los Montes de Otal y Mondicieto, como custodiando al valle de Broto, que entre ellos se presenta.

Al Oriente está el elevado monte de Cotiella, proyectándose sobre su base el valle del Ara, y de la carretera que sigue por el valle vemos muchas de sus curvas, así como los lugares habitados que están enclavados en sus proximidades.

Desde el Sur al Poniente se extiende el Valle del Basa, terminando en el Gállego cerca del Puente de Sabiñánigo, valle limitado al Norte con los montes de Yebra y Sobás, y al Sur están los de San Pedro y Abenilla. Lo cruzan múltiples barrancos, con tan escasa agua durante el verano, que algunas veces el cauce del río Basa es utilizado como camino para transportar la madera extraída de los bosques que crecen en sus márgenes.

A excepción de Yebra, los demás poblados del valle son de escasa importancia, careciéndose en Espín, Fanlillo, San Julián de Basa, Sobás, Allué y Osan de toda clase de recursos; mas no en Orus que á pesar de tener un solo vecino está allí la casa más rica del valle.

Como cerrando aparentemente por Occidente al Valle del Basa está la Sierra de Oroel, á 34 kilómetros de distancia, en la que se destaca visiblemente una monumental cruz, que á principios del siglo actual erigió en el punto más elevado de la Peña, la piedad cristiana.

VALLE DEL BASA

Descendamos de Cancias al Valle del Basa; bajaremos por aquella especie de grandes escalones que en forma enigmática nos presentaban los senderos para poderlos subir, y así como desde la parte inferior costaba trabajo encontrar el punto para escalar cada uno de ellos, en cambio cuando se desciende es muy fácil distinguir des-

de la parte superior los puntos de paso al escalón inferior.

A poco de abandonar esa especie de gradería que se forma en la parte alta del circo de Cancias, se llega á terrenos cultivados con cereales y á los orígenes de las primeras aguas que contribuyen á la formación del río Basa; poco después se encuentran frondosos bosques, y posteriormente, cruzando por terrenos de labor, se puede seguir el camino que del collado de Fenés baja al lugar de Fablo. Ese camino, atravesando varios barrancos é inmediato á los frondosos arbolados que se desarrollan en su costado derecho, continúa en descenso hasta que en su último kilómetro sube al citado lugar de Fablo, que se compone de unas cuantas casas agrupadas en la inmediación de la pobre iglesia del pueblo, situado en una colina circundada de profundos barrancos. (V. lámina 10).

Miseria, tristeza y suciedad refleja este lugar desde cualquier punto que se le contemple; es un verdadero caserío de montaña; grandes puertas dan acceso á los pequeños patios, cubiertos sus suelos con el estiércol del ganado; viejas escaleras con balaustradas de madera y con peldaños completamente deteriorados suben al único piso que suelen tener las viviendas. Los pisos están entarimados con magníficas maderas, pero con grandes grietas en todas partes, por las que se vén las cuadras y por las que suben las emanaciones y olores, más ó menos desagradables, del ganado que allí se refugia.

Las habitaciones están á teja vana, y si acaso tienen tirantes en la armadura del tejado, de ellos cuelgan ristras de vegetales cogidos en las huertas que sus moradores cultivan.

La cocina, que á la vez es comedor, almacén, despensa y leñera, tiene por lo regular un gran hogar, debajo de un amplio humero circular, y de su interior bajan los llares para colgar en el garabato los grandes calderos que tan útiles son para los quehaceres de una casa de labranza. El candil, si lo hay, sólo lo usan para alumbrarse cuando

de noche es necesario bajar á la cuadra á ver el ganado; por lo general el alumbrado es más primitivo; utilizan los cuermos colocados sobre tederos ó el resplandor de la chamarasca que se produce en la tizonera.

El ajuar se compone de grandes arquibancos en los que suelen guardarse aperos de labranza, simientes, hogazas, patatas y hortalizas; basares y anaqueles en los que se apoyan y cuelgan platos y fuentes de barro, tanques, tarteras, sartenes y vasijas; alguna silla vieja y destrozada y pequeños escabeles, no faltando casi nunca los grandes calderos utilizados para cocer la comida del ganado.

En los dormitorios ó en la habitación principal de la casa suele haber en dos de sus cuatro esquinas alacenas triangulares, en las que por lo regular se guarda una vajilla francesa ilustrada con grotescas figuras, pasada á España de contrabando, sólo empleada en las grandes festividades; de las paredes cuelgan cuadros y espejos cubiertos comunmente con tules para preservarlos de las moscas, siendo siempre el orgullo de estos montañeses los magníficos y gruesos colchones de lana que tienen en gran número sobre las camas que no utilizan.

Estas casas, de rústica sencillez, carecen de vidrieras para cubrir los vanos de las ventanas, y para tapar sus huecos sólo están en la parte exterior de la fachada las contraventanas, que al cerrarlas con sus aldabas sumen en las tinieblas al interior de las habitaciones.

Podéis presumir la tristeza de estos caseríos en los momentos aquellos en que los montañeses tienen necesidad de refugiarse en su interior al correr torrencialmente las aguas por los terrenos inmediatos á las casas, ó por aquellos caminos de herradura con categoría de calles, y entonces, si la tormenta descarga y le acompaña piedra, sus moradores se desesperan al presumir que las huertas trabajadas con tantos afanes, cuidado y sudores puedan ser arrasadas en breves momentos.

En el invierno, cuando se acortan los días y la nieve

intercepta las avenidas del pueblo impidiendo en absoluto la comunicación con otros caseríos, y cuando el ganado está guarecido en los corrales y cuadras, entonces toda la familia se reúne en la cocina.

Allí, alrededor de la lumbre, sentados los hombres en los arquibancos y las mujeres hilando ó haciendo los menesteres de la casa, si es de día y la tormenta arrecia, tienen que cerrarse las contraventanas, envolviéndose el conjunto en una indefinida penumbra, de la que con intermitencia se destacan las llamaradas que se elevan en la tizonera, cuando alguien de los presentes alimenta el hogar con manojos de chasca.

Aquel lúgubre aposento, si es de noche y continúa la tormenta, retumba el trueno y silba el viento por las múltiples grietas del tejado, puertas y ventanas, y si está tenuamente iluminado por la macilenta luz de las teas, entonces se filtran del exterior el resplandor del rayo y las emanaciones de humedad saturadas con la peculiar fragancia de los breñales, desapareciendo en esos momentos aquel aspecto sucio, mal oliente y repulsivo, para adquirir la sublimidad y grandeza de los inimitables espectáculos naturales, al no ser alterados con los medios que la ciencia pone á nuestro alcance para cubrir con tosco disfraz el esplendor de la insustituible realidad.

Salgamos de Fablo, clave del arco que por Oriente cierra al valle del Basa; descendamos por el barranco que desagua en el río Basa; á los tres kilómetros llegaremos á Espín, habiéndonos unido por la derecha el camino que baja del collado de Petralba; otros tres kilómetros son necesarios recorrer para entrar en Orus, el pueblo de menos vecinos de todo el valle, pero á su vez el de más recursos, por estar en él la importante casa solariega de Villacampa.

Orus se comunica por caminos de herradura con Fanlillo, Sandias, Ceresola y Fenullosa, todos malos y de difícil tránsito; algunos de ellos cruzan entre bosques, de los que se extrae bastante madera que por el Basa se lleva

á la estación de Sabiñánigo, desde donde continúa á los respectivos mercados.

Orus sólo tiene dos ó tres casas y una pequeña capilla, como ya os expresé; la de Villacampa es la principal, variando en general su aspecto con relación á todas las viviendas de estos pueblos de montaña; de la fachada que mira al Sur se destaca un frontispicio con sendas solanas en sus tres pisos.

La puerta da acceso á un amplio zaguán, del que arranca la escalera y á su vez se comunica con los establos, corrales y graneros; la escalera llega al piso principal; desde su plataforma se pasa á la gran cocina, en la que comen reunidos el patrono, los invitados, los parientes, jornaleros y los mozos de labranza y de mulas.

Es la cocina el verdadero salón de la casa; allí se guisa, allí se come y allí se pasan las interminables veladas del invierno.

En el fondo está el gran hogar con su tizonera en la que se queman grandes troncos de árboles; á su alrededor las mujeres sentadas en el suelo en pequeños escabeles, se dedican á hacer los menesteres de la casa y á cocer las calderadas para los cerdos, hechas con patatas y despojos de legumbres y hortalizas; el amo y sus familiares se acomodan en grandes sitaliales situados á la inmediación de uno de los muros laterales, y los criados y jornaleros en antiguos arquibancos, sosteniendo todas animadas conversaciones durante las horas de las comidas y en las que les dejan libres las ocupaciones de la labranza y del pastoreo.

YEBRA Y LA AUTORIA

Desde Orus se sigue por la orilla derecha del Basa, entrando (v. lámina 13) á los dos kilómetros en San Julián de Basa y pasados otros tres kilómetros en la villa de Yebra, considerada como el centro de todo el valle.

Y efectivamente así es, no tanto por su situación como por las comunicaciones que le unen á los diversos pobla-

dos; se puede ir directamente por caminos de herradura á Sobás, San Román de Basa, Osan, Allué, Abenilla, Sandias y Ceresola, y cruzando los collados á que dan lugar las depresiones de los montes próximos, se puede pasar á los valles de Tena y de Broto.

A Yebra concurren infinidad de campesinos de toda la comarca para visitar la cabeza de Santa Orosia que está en la iglesia parroquial; con tal motivo se celebra la fiesta más importante del valle. En el día de su solemnidad se reúnen en la plaza principal los montañeses de los pueblos aledaños, en la que se organiza una extraña procesión que sube por los caminos tallados en cornisa, é incrustados en los acantilados existentes sobre Yebra.

Esa procesión, escoltada con numerosos vecinos y montañeses, de los pueblos comarcanos, conduciendo algunos mulos con vituallas, y yendo otros montados en ellos, se organiza al amanecer, emprendiendo su recorrido ascendente por aquellos peligrosos senderos, y se detiene en la cueva que, convertida en ermita (v. lámina 12) y dedicada á Santa Orosia, está situada en el último tercio de su recorrido (1).

El clero, los que conducen á las imágenes y el acompañamiento que va á pie, aprovechándose de que en la ermita se celebran ceremonias y costumbres religiosas, descansa durante ellas, mientras que con gran contrariedad y pasando muchas fatigas los conductores de los mulos y los jinetes, necesitan redoblar su cuidado para con los animales, ya que es indispensable esperar en aquella senda de fuerte pendiente, con precipicios á su derecha y acantilados á su izquierda, á que la procesión continúe su marcha. Con frecuencia se da el caso de despeñarse algún mulo, perdiendo su dueño á la vez que las vituallas de su carga, al animal, que generalmente aprecia y estima más que á sus propios allegados y familiares.

(1) La ermita está en la lámina 12, á 35 mm. de su borde inferior y á 11 mm. de su costado derecho.

Al llegar á la meseta superior de la Autoria se dirige la procesión á la sencilla ermita de Santa Orosia para celebrar la función principal, y allí en aquellas praderas sin arbolado, en donde pacen numerosos rebaños (veáse lámina 14), oyendo la variedad de sonidos de las esquilas del ganado, las alegres jotas de los oscenses y en medio de un idílico ambiente, se celebra la animada romería de la que disfrutaban aquellos sencillos pastores, que en el resto del año sólo están acompañados con el ganado de sus rebaños.

Al mediar la tarde se organiza el regreso de la procesión, para poder entrar en Yebra antes que la noche aumente con su obscuridad los peligros de aquellos senderos.

Desde Yebra se puede pasar al valle de Tena, bordeando los acantilados de la Autoria, ya sea por los caminos que van por Osan y Sardás ó por los que dirigiéndose por San Román é Isún de Basa pasan á Satué, desde donde se divisa el pintoresco valle regado por el río Gállego.

En vez de seguir esos caminos, que en todo su recorrido marchan por grandes depresiones y con reducidos horizontes, si pretendemos darnos cuenta del terreno comprendido entre el Ara y el Gállego, es preferible subir al punto culminante de la Autoria y bajar desde allí directamente á Javierre del Obispo.

La primera parte es bastante penosa, por ser aquél el mismo camino que sube á la ermita, y cuando nos encontramos en el Santuario de Santa Orosia vemos delante inmensos prados con numerosas cabezas de ganado.

Cuatro ó cinco kilómetros recorreremos por aquellos prados antes de llegar á la cima de la Autoria, colocada como atalaya para poder desde ella divisar todo el valle de Tena y la cuenca superior del Gállego, á su salida del término de Sallent.

A los 30 kilómetros vemos las crestas fronterizas, todas coronadas de nieve; sus laderas dan paso al sendero que une á los baños de Panticosa con la cuenca del río Ara.

Delante de aquella serie de crestas y distante 19 kilómetros hay otro pliegue montañoso conocido con el nombre de Sierra de Tendeñera; en su vertiente Sur se forma el puerto de Catefablo, por el cual cruzará en su día la carretera que debe unir á Biescas con Torla ó Broto, con un trazado análogo al del actual intransitable camino de herradura que cruza por el puerto, desde donde se pueden contemplar bellísimos y variados panoramas en los valles de Yesero y de Linás.

Otros montes de menor importancia se presentan delante de la Sierra de Tendeñera, como son los de Erata y Otal, y así como al Norte de Catefablo, en aquellas elevadas cimas, en aquellos laberínticos terrenos no se encuentra caserío alguno, en cambio entre Catefablo y la Aatoria se vén resaltar sobre el verde oscuro que predomina en la vegetación de estas montañas, varios caseríos, que como los de Espierre, Barbenuta, Ainielle, Cillas y Cortillas parecen á primera vista agrupaciones de rebaños encerrados en sus rediles.

A nuestra inmediación vemos el valle de Cortillas, por el que cruzan los caminos que subiendo por Oliván y Berbusa descienden al de Broto por Basarán y Bergua, después de un recorrido de más de 20 kilómetros.

El valle del Basa desaparece por completo á nuestra vista; allá al Oriente vemos á los 18 kilómetros la Peña de Cancias sobre el puerto de Gabardón y en el límite del horizonte el elevado pico de Cotiella.

Al Occidente, dominando á todas las sierras vecinas, está la Peña de Collarada. Los límites de Navarra con Aragón se destacan perfectamente, próximos al oscuro monte de la Virgen de la Peña; y formando la pared meridional del extremo de la Canal de Berdún, delinean sus siluetas las Sierras de San Juan y de Oroel.

Detallar todo lo que se divisa desde la Aatoria me obligaría á citaros cuantos detalles existen en la Val Estrecha, á presentaros á esa monótona loma de los Capiellos que con sus cabezos redondeados está al Norte de

la Siedra de Oroel y que tanto llama la atención cuando en el tren se hace el trayecto de Sabiñánigo á Jaca; á diseñaros las sinuosidades del Gállego hasta que se aproxima á los Mallos de Riglos, y á relacionaros la serie de cumbres que parecen rodearnos por todas partes en desordenadas agrupaciones, y que en realidad sólo son puntos culminantes de las distintas divisorias que forman los sucesivos pliegues de la cadena pirenaica.

Descendamos de la Autoria, hagámoslo por el camino de siete kilómetros que baja á Javierre del Obispo, cruzando por un espeso bosque que se extiende desde la arista que forma la meseta de la cumbre, hasta las huertas situadas en las márgenes del Barranco del Puerto.

JAVIERRE DEL OBISPO Y EL VALLE DE TENA

Javierre del Obispo es un pequeño lugar del Ayuntamiento de Oliván, con 11 vecinos; está situado en el valle de Tena, al Oeste del monte de la Autoria y en la margen izquierda del río Gállego.

En ese lugar se celebra la fiesta de la Caridad, el día 15 de Agosto.

Por la mañana tiene lugar la solemne función religiosa, á la que concurren lo mosenes de las parroquias vecinas; como en la iglesia no hay órgano ni orquesta, los feligreses de buena voz, previamente reforzados con los hombres de la comarca que poseen condiciones apropiadas, organizan un orfeón para cantar en el coro. Terminada la Misa mayor sale la procesión, abriendo la marcha el que lleva un altísimo guión de tela roja, que á pesar de sus grandes dimensiones lo maneja con gran habilidad, fuerza y destreza haciendo flamear á la tela á la vez que mueve el asta cogida por las proximidades del regatón, unas veces en círculos completamente horizontales y otras en planos distintos, según la amplitud que entre sí dejen las casas (v. lámina 15) ó cercas que se encuentran en el trayecto.

Al guión, acompañado y precedido á veces por los chicos del pueblo, siguen las imágenes y clero, lo que ellos llaman música, que suele componerse de un violín y una guitarra, y el conjunto, escoltado con los vecinos y concurrentes á las fiestas, recorre el atrio de la iglesia y pasa frente á las casas de los diversos vecinos parándose en cada una de ellas. Después de cruzar por aquellas veredas, impropiaamente llamadas calles, se retira á la parroquia.

En la anteiglesia queda todo el acompañamiento para presenciar las habilidades del portaguión, que son recompensadas con vivas y aplausos de la multitud. Aquella gran tela roja, abriantada con los rayos solares y unida á una elevadísima asta que termina en dorada y brillante cruz, se la vé unas veces planear en posición horizontal, cubriendo el centro de la plazoleta; otras aparece moviéndose en planos verticales, ocultando á modo de telón el frontispicio de la pequeña iglesia; ya la destreza del que lo maneja nos la presenta como una inmensa farola, ya la vemos formando una gran cúpula que cubre á la gozosa multitud.

Aquel fornido aragonés, enajenado con los vítores entusiastas del público, deshecho en sudor y queriendo el color de su cara igualar al del tafetán de su guión, sigue sin cesar haciendo esfuerzos sobrehumanos hasta que el alegre tañido de las campanas, anuncia la salida del párroco revestido con capa pluvial, llevando en la mano el hisopo y acompañado de dos ceroferarios y de un acólito con el acetre.

Entonces el confaloniero vuelve á formar la cúpula roja y cuando el sacerdote y todos los demás han pasado por debajo, demuestra de nuevo su habilidad enrollando vertiginosamente el tafetán en el mástil; sin tocar para nada en tierra con el regatón y colocando al guión en posición perfectamente horizontal, se retira pausadamente al interior de la iglesia oyendo las ovaciones que le tributan los que presenciaron y reconocieron sus especiales aptitudes.

Quedan los espectadores elogiando con orgullo la fuerza y destreza de su coterráneo, y sosteniendo animados comentarios emprenden la marcha con ruidosa albórbola en busca de La Caridad que ya debe encontrarse preparada en la casa del patrono de la fiesta, ó sea del que le toca ayudar á pagar los gastos generales y ser el anfitrión del día.

Con anterioridad cada vecino ha entregado al patrón un cuartal de trigo, reuniéndose entre todos lo necesario para hacer 49 panes de á kilo. Dividido cada pan en cuatro partes se forman siete montones con veintiocho trozos cada montón.

El conjunto de estos montones que recibe el nombre de La Caridad, se coloca en el zaguán de la casa; allí concurre el mosén con sus feligreses á bendecir los panes, procediéndose inmediatamente á entregar un solo trozo á cada uno de los concurrentes; no debiendo quedar ningún vecino ni forastero sin la correspondiente Caridad. Los sobrantes, si los hay, se reparten por igual entre los vecinos del lugar.

Una vez efectuada la distribución, que suele ser á las doce del día, todos reunidos rezan por los difuntos del pueblo, imploran la protección de la Virgen y le piden larga vida para el patrono de la fiesta, al que después abruma con plácemes y felicitaciones.

Terminadas las preces y cuando cada cual se encuentra con la correspondiente Caridad, el párroco y acólitos se retiran á la iglesia para dejar en ella los objetos religiosos y el pueblo continúa en las proximidades de la casa. A su zaguán bajan una gran rosca cocida en el horno del patrono y dos pollos; los mozos presentan el tronco de un pequeño pino, limpio y descortezado, que con anterioridad ha sido adornado por las mozas del pueblo.

La rosca y los pollos se sujetan en un extremo y en seguida lo llevan ostensiblemente con gran júbilo y algazara á la plazoleta de la iglesia para colocarlo en su centro.

Enhiesto el poste, todos los mozos se retiran á propor-

cionada distancia, distribuídos por aquellas veredas, sendas y vericuetos; á una señal convenida de antemano corren hacia el atrio de la iglesia, teniendo derecho el que primero toca en el pino á elegir pareja para el baile que en el mismo lugar se celebra por la tarde. La rosca se distribuye entre los niños y los pollos sirven de pretexto para que aquel que ha tocado al palo, organice con la moza predilecta una alegre merienda en las eras del pueblo, merienda que termina como todas las fiestas de estos lugares en un animado baile.

Los cabezas de familia, los párrocos y sacerdotes que han concurrido á la misa mayor, el orfeón que ha cantado en el coro y los parientes y amigos de otros caseríos con todos los invitados, se reúnen en la casa del que le ha correspondido ser patrono de la fiesta, en una amplia habitación en la que se celebra una extraordinaria comida, con la particularidad de ser sólo hombres los comensales y servidas como las demás de estos pueblos por las mujeres de la casa, ayudándolas las parientas é invitadas que concurran á la fiesta, las cuales á su vez comen reunidas sentadas en la cocina alrededor del hogar y aprovechando los intermedios que les dejan los hombres, mientras que ellos se distribuyen los manjares que, en grandes fuentes, les colocan las mujeres sobre las amplias mesas.

Excuso decir que esas comidas abundantísimas, indigestas é interminables empiezan por lo regular á la una y á las siete de la tarde aún nadie se levanta de la mesa; calderos de sopa, lechones y patos asados, corderos enteros, incontables perdices, docenas de truchas, variedad de embutidos, cubos de ensalada y todo en abundancia es lo que en ellas se sirve; los porrones de vino siempre están en el aire cruzando de mano en mano, oyéndose continuamente el gorgoteo en las gargantas, y en los postres la abundancia también es completa, cestos de frutas y de nueces, kilos de almendras, anises y guirlache, los platos de arroz con leche y de natillas se cuentan por docenas, colocándose además sobre la mesa variados y múl-

tiples peteretes. En general hay abundancia de todo cuanto en estos pueblos se produce, cosecha ó confección; no habrá delicadeza en los condimentos, predominará en ellos las grasas, aceites y especias, pero en todo prepondera la exageración; hasta el café, lo que llaman té y otras infusiones de hierbas aromáticas cogidas en los montes comarcanos se sirven en jarras, por parecer á los comensales pequeñas las cafeteras; presentando el anís y el ron en grandes damajuanas.

Cualquiera que llegue á uno de estos pueblos de la alta provincia de Huesca en un día de fiesta, se creerá que en él hay siempre gran abundancia de todo, pero en la realidad así no sucede; aquí, que tanto se come en el día de la fiesta, cuántas semanas del año se pasarán sin probar la carne y muchas veces transcurrirán meses enteros sin que se mate un pequeño corderillo.

Para llegar á Senegüé, partido de Javierre del Obispo, es necesario cruzar el río Gállego por la parte más ancha del Valle de Tena.

A lá salida de Javierre del Obispo se encuentran tres caminos; uno va á Satué, otro á Latas y el de la derecha que es el que debemos seguir descende al barranco de Valles, para continuar por la parte baja de Lárrede al puente colgante de propiedad particular que pone en comunicación las dos orillas del Gállego.

Ese puente dista cuatro kilómetros de Javierre del Obispo, y á dos kilómetros de la orilla derecha está el lugar de Senegüé, completamente distinto de cuantos pueblos de montaña hemos visitado entre el Esera y el Gállego.

Está Senegüé en la parte más ancha del pintoresco valle de Tena (v. lámina 17), divisándose en toda su amplitud desde Biescas á las lomas de Sabiñánigo.

El Gállego, que corre por la vaguada del valle de Tena, afluye al Ebro en las proximidades de Zaragoza, nace muy cerca de la frontera hispano-francesa en las faldas de La Espelunciecha, descende al principio con escasa agua y pocos desniveles, acompañándole en sus sinuosidades la

carretera que viene de Laruns (Francia) y llega á Sallent distante 12 kilómetros de la frontera.

En Sallent aumenta sus aguas con las del río Aguas Limpias, que recoge las que le envía la Peña Foratata y las sobrantes de los Ibones de Arriel, Respomuse, Campo Plano y muchos más situados en la zona montañosa al Norte de Sallent, con altitudes superiores á los 2.500 metros.

Ya con mayor caudal, formando tajos profundos, se encajona entre las laderas del Pacino y las estribaciones de Las Argualas. Después de dejar en su izquierda á Lanuza y de unírsele el barranco del Infierno, forma un gran recodo obligado por la Peña del Diablo; á los ocho kilómetros, contados á partir de Sallent, pasa bajo el puente de Escarrilla, aparentemente suspendido entre los acantilados formados en la profunda grieta de su cauce.

El puente de Escarrilla es punto de partida de la carretera de diez kilómetros que sube á los baños de Panticosa por la cuenca del río Caldarés, salvando un desnivel de 650 metros.

Agua abajo de Escarrilla se une al Gállego el Caldarés, y regando las huertas del Pueyo de Jaca, Sardiniés, Tramacastilla, Saqués, Piedrafita, Hoz de Jaca, Bubal y Polituara llega á Biescas, distante 14 kilómetros de Escarrilla.

En Biescas se ensancha el Valle de Tena, pudiéndose contemplar variadísimos panoramas en el amplio horizonte que desde allí se percibe: en el fondo del valle, á unos 15 kilómetros, se divisan perfectamente las lomas de Sabiñánigo y de San Pedro, que ciñendo al río Gállego le obligan á estrechar su cauce entre elevados jorfes.

Mirando siempre en dirección á Sabiñánigo quedan á nuestra espalda las elevaciones de Burrambalo é Iguarro, que dominan por completo á Biescas; á la izquierda se vén las depresiones de las montañas que forman los valles secundarios con los lugares de Gabin, Espierre, Barbenuta, Oros bajo y alto, Olivan, Susin, Casbás, Lárrede, Latas

y el Puente de Sabiñánigo; á la derecha, en las faldas de las inclinadas laderas, están los poblados de Escuer, Arguisal, Sorripas, Senegüé y Aurín.

El río Gállego, después de haberse despeñado por su cauce desde Sallent á Biescas, marcha desde Biescas á Sabiñánigo con menos violencia, serpentea por terrenos de suavísimas pendientes, formando numerosos brazos y reuniéndolos de nuevo para regar las fértiles praderías, en las que se recrían millares de muleros.

DEL GÁLLEGO AL ARAGÓN

Los poblados de este valle ya tienen más comodidades; ya en algunos de ellos no se usan las teas como alumbrado principal, la luz eléctrica se vé en muchos caseríos, también se encuentran en ellos establecimientos muy surtidos; no en balde pasa la vía férrea de Tardienta á Jaca por Sabiñánigo, estación que está en la entrada del valle, y á todo él le cruza la carretera que partiendo de la estación de Sabiñánigo llega á los tres kilómetros al puente sobre el río Aurín y recorridos otros 12 kilómetros pasa por Biescas; entrando más tarde en Francia continúa por Laruns á Pau.

Tanto en Senegüé como en otros pueblos de la zona montañosa de Huesca, existe la tradicional costumbre de reunirse los mozos en la víspera del Corpus para ir á buscar en uno de los bosques vecinos el pino mayor y más alto.

Cuando lo han encontrado, sin tener en cuenta quien sea su dueño, se apoderan de él, lo derriban, lo mondan por completo, separándole todas sus ramas, y entre todos lo llevan á la plaza de la iglesia parroquial (v. lámina 16), en donde lo encalan y lo plantan en su centro.

El día del Corpus, al salir la procesión, lo primero que hace es dar una vuelta á su alrededor, y cuando se retira, los mozos, que con el solo hecho de haberse apoderado de él en el monte han adquirido por tradición su plena pro-

piedad, lo subastan como leña especial; con el dinero que sacan de esa leña, compran un cabrito que sirve de base para organizar una merienda.

Esa merienda suele guisarse en la cocina de uno de los compradores de la leña, siendo corriente que la moza de la casa la confeccione, utilizando como combustible los mismos trozos del pino que sus padres compraron en la subasta de la plaza, y además obsequia á los invitados con otros guisos y con bebidas, al objeto de que la merienda resulte abundante, como son todas las comidas que en estos pueblos tienen lugar con ocasión de sus festividades.

A la merienda, que se celebra en los campos inmediatos al caserío, asisten sólo los mozos; la sirven las mozas; una vez terminada empieza el baile con gran algazara, y concluye cuando la noche envuelve con su obscuridad á aquellos lugares.

Desde Senegüé se puede ir á Villanúa, ya sea por caminos de herradura, atravesando la variedad de montes y lomas que se interponen entre el Aragón y el Gállego, ó ya por la carretera, dando un rodeo para empalmar en Jaca con la que desde Zaragoza va á la frontera francesa.

Si atravesamos esa zona montañosa podremos disfrutar de los paisajes que nos presentan sus breñales, bosques y peñascales; penoso será el recorrido, muchas veces habrá que adivinar la dirección de la senda, y con frecuencia nos encontraremos en posiciones adecuadas para contemplar la hermosura salvaje de muchos de estos terrenos, sólo recorridos por los pastores que tienen por viviendas los cubilares del ganado; y divisaremos en los riscos más elevados á los sarrios, especie de gamuza que, según adagio del país, son rojos en el verano, negros por la miguelada (otoño) y blancos en primavera.

Al salir de Senegüé subiremos á Sorripas por un buen sendero, para continuarlo hasta cruzar el río Aurín cerca de Larrés.

Desde este lugar dispongámonos á cruzar barrancos,

atravesar frondosos bosques, pasar y repasar el río Aurín hasta subir á los 1.140 metros de altitud, al lugar de Acumuer, situado al pie de la Sierra de Lucas.

De nuevo nos encontramos con miserables lugares; la carencia de recursos predomina en todos ellos, allí se vive en completa compañía de los animales, el perro es el inseparable de aquellos sencillos montañeses, que se alimentan por lo regular con la leche de sus rebaños, y utilizando variados vegetales, unos cultivados en sus huertos inmediatos, y otros nacidos espontáneamente entre las hierbas que sirven de pasto á sus ganados.

Chozas, majadas y cubilares se encuentran en las proximidades de los prados, que en muchos lugares alternan con las rocas marmóreas y con los bosques; por todas partes se presentan peligrosos barrancos, unos secos y otros convertidos en sorprendentes cascadas al descender por ellos las aguas que con intermitencias se desprenden de las nieves, existentes en las crestas más elevadas.

Siguiendo los barrancos, descolgándose unas veces por los peñascales, trepando otras por los acantilados y cruzando por laberínticas selvas se pasa por Larrosa, por la ermita de la Virgen de Iguacel y por Cenarbe, para llegar á Villanúa después de un recorrido de 30 kilómetros, contados desde Senegüé, á no ser que prefiramos seguir el Garcipollera y entonces cruzaríamos por Acín, Villanovilla, Bescós y Yosa de Garcipollera, llegando á empalmar con la carretera, de Zaragoza á Olorón, cuando pasa á la inmediación de Castiello de Jaca.

Para ir por la carretera desde Senegüé á Villanúa seguiremos la que va al puente sobre el río Aurín; á tres kilómetros de Senegüé dejaremos á la izquierda la que continúa á la estación de Sabiñánigo, y tomando la que se dirige á Jaca, de 17 kilómetros de longitud, pasaremos á la vista de alegres pueblecillos.

En su primera mitad y muy cerca de la carretera dejaremos en la izquierda á Cartirana, Pardinilla, Martillué y Orante; á la derecha, recostadas en las lomas, se

destacan las casas de Borrés, Espuëndolas y Gracionépel, y cuando antes de llegar á Jaca el fuerte de Rapitán nos muestra sus líneas indecisas y pasamos á la cuenca del Aragón, se nos interponen en los terrenos visibles de la derecha los caseríos de Baraguás, Guasa é Ipas; á la izquierda la mole gigantesca de Oroel, con las arboledas que la circundan, la vemos que sirve de fondo á las alegres viviendas que constituyen los poblados de Navasa, Ulle y Barós.

Al llegar á Jaca nos encontramos constringidos por el Aragón y su afluente el Gas, teniendo que subir 14 kilómetros por la cuenca del primero para entrar por carretera en Villanúa.

Poco después de salir de Jaca se estrechan las montañas, formando un angosto desfiladero para dejar sólo paso al río, á la carretera y en reducidos trayectos al ferrocarril. La carretera sube por la orilla izquierda del Aragón, en el puente de Torrijos pasa á su orilla derecha; cuatro kilómetros más arriba se vé á la izquierda, sobre unos acantilados, á Castiello de Jaca, y al llegar frente á Villanúa desprende á su derecha un camino que entra en el pueblo, después de haber cruzado al Aragón por un puente de piedra.

La carretera sigue á la frontera, pasa por el centro de la larga calle que forma la Villa de Canfranc, y después de atravesar por Los Arañones, en donde se construirá la estación internacional, y de cruzar de nuevo á la orilla izquierda del Aragón por el puente de Santa Cristina, cuando ha hecho un recorrido de 31 kilómetros contados desde Jaca, entra en Francia por el puerto de Somport para continuar á Oloron.

Villanúa es como todos los poblados de esta comarca algo tristón, con sus tejados muy agudos al objeto de que la nieve no se quede detenida y para formar henales con lo cual á la vez que en ellos se conserva el pienso del ganado, dan abrigo á las habitaciones superiores de las casas.

Desde el mismo pueblo se vé perfectamente la parte superior de Collarada; pero engañándonos en la distancia, particularmente cuando por la mañana la iluminan los rayos solares, entonces parece estar en las inmediaciones de Villanúa, hacia el Norte, sobre la loma cercana que forma el bosque del Mirador, y sin embargo, al subir á ese bosque nos convencemos que es mucho lo que hay que andar y mucho lo que hay que subir para llegar á su parte superior.

El camino en su primera parte, después de cruzar el barranco de Villanúa, no es de los peores; pero al ir subiendo, al internarse en los pinares del Mirador, ya no es tan bueno y al llegar á unos prados ó á la tasca, como en el país llaman á la hierba cuando está baja, al aproximarse á los cubilares, en donde pasan la noche multitud de rebaños con millares de ovejas, es sólo una mala senda, senda que desaparece por completo en la Balsa de los Campanales. Allí nos encontramos con grandes cantidades de nieve, hacinada en las inmediaciones de los frescos prados, que circundando á los riscos, se extienden por la parte superior de esa forma característica, que desde lejos, al asemejarse á un collar, da el nombre de Collarada á esta peña elevada.

PEÑA COLLARADA

Animados por el continuo y agradable tintineo producido por el sonido de los millares de esquilas del ganado, confortados por el sol tan generoso de estas alturas que aun en el rigor del verano sólo sirve para hacernos olvidar la temperatura de la nieve que tenemos á los pies, y queriendo competir con las águilas que se ponen á nuestro nivel, y muchas veces más bajas que nosotros, buscamos el sendero que pueda conducirnos á la parte más elevada de Collarada.

El llano de los Campanales lo borró por completo, y de pronto delante de nosotros, si el sol ya está sobre el ho-

rizonte, se presenta el paisaje adornado en forma especialísima; vemos extenderse por esos riscos y vericuetos de Peña Collarada á una movable banda blanca, que se alarga y extiende hasta su propio collar; esa fantástica mancha la forman las ovejas, que por millares suben por la ladera, guardando un perfecto orden de ir una á continuación de la otra, sin adelantarse ninguna á la que primeramente se puso delante y sin llegar á pretender ponerse á su costado; con lo cual esos rebaños, que al amanecer estaban agrupados en los cubilares, al dar el sol realce á estas alturas, desfilan para presentarse en forma de una larga cinta, como queriendo estrechar y adornar con sus lazos al depósito de las nieves, que en el verano en aquellas altitudes, fertilizan y refrescan los pastos de esos prados tan elevados.

Al pronto parece natural que las ovejas al adoptar esa disposición de ir en hilera lo harían por camino; sin embargo, así no es; por mucho que se busque no se encuentra vereda alguna, y los pastores así nos lo confirman, obligándonos tal circunstancia á prescindir en absoluto de todo cuanto pueda entorpecernos en el ascenso, para poder trepar con más facilidad por aquellas losas de mármol casi verticales, á una altura mayor de 300 metros, con continuadas probabilidades de que se suelte una mano, resbale un pie, ó se desprenda una peña. De suceder alguno de esos percances, caeríamos inevitablemente en el circo de Ip, hendiendo los aires ó desplomándonos por esos peñascales.

Se mueve una mano para ponerla sobre una nueva losa y antes de efectuarlo se procura examinar su solidez; lo mismo sucede al doblar nuestras piernas para buscar en un sitio más elevado un nuevo punto de apoyo, á cada momento creemos en la posibilidad de desprenderse la losa, soltarse las manos ó resbalar los pies, siendo por esta causa grandes las emociones que se sienten al escalar la peña, emociones que aumentan si concurre la circunstancia de que los sarrios al notar nuestra presencia, salten

en la parte más elevada de la peña y den con sus patas en alguna piedra movediza. Piedra que al desprenderse y caer arrastra consigo á las que va encontrando en su descenso, aumentándose rápida y progresivamente la intensidad del ruido que ocasionan sus choques contra los acantilados, por el mayor volumen que constituye el conjunto de las piedras que se van agregando á la primera separada del macizo montañoso, y por pasar su conjunto á cada momento á menor distancia de nosotros.

Cuando percibimos el chasquido producido al desprenderse la primera piedra, la vista instintivamente se dirige á ella, y pronto la vé convertida en una aglomeración de bloques, con su acompañamiento de piedras y arenas, que se nos presenta avanzando vertiginosamente hacia nosotros; pero cuando es grande el estrépito, que al parecer estremece y hace vibrar á las peñas en donde estamos asidos, cuando observamos aterrados que aquel sólido torrente pretende al despeñarse abarcar á toda la montaña, y cuando nos hacemos á la idea de que avanza hacia nosotros y nos va á envolver con sus fragmentos para que les acompañemos, ya sea triturándonos entre sus bloques ó ya obligándonos á dar continuos rebotes hasta caer en el Ibon de Ip; entonces el cielo se despeja, el sol brilla rodeado por la azulada atmósfera y los fragmentos descenden de nuestro nivel, aumentando progresivamente en cantidad y volumen.

No obstante, á cada momento que transcurre, desde aquel en el que hemos quedado encima de ellos, los vemos más pequeños, hasta que al llegar á la parte más baja de las profundidades del circo, se asemejan los más grandes bloques á insignificantes guijarros, y entonces el oído sólo nota imperceptibles crujidos.

Pasados aquellos momentos en que la naturaleza se nos presentaba rugiendo para arrastrarnos á lo que nos parecía una inevitable catástrofe; al observar la imperturbabilidad de la montaña, con su toca de blanca nieve cubriendo con el manto de sus prados á los tonos rojizos de

los mármoles y bajo un cielo de exuberante diafanidad y transparencia, es tan especial el bienestar que se experimenta, que no hay palabras con que poder expresarlo.

Bienestar que aumenta cuando ya las manos tocan al borde de la cresta superior de la Peña, y haciendo flexión sobre ella nos encontramos en una pequeña meseta, que quizá no tenga 60 metros de largo por 20 metros de ancho, favorecidos con el suave y confortable calor que suministra el sol á estas alturas y guarecidos por la bóveda de purísimo azul, que al cubrirnos en toda la extensión del horizonte deseamos no empiece á blanquear por parte alguna. Si los cúmulos se forman, sobre ellos las cirrus, y á estas alturas rompen sus hostilidades entre sí ó contra los montes, en el que nos encontramos nos veríamos atacados por violentos dardos, que empezando por ser de agua pasarían á ser de piedra, para terminar en fuego, y nosotros sin hallar medios de defensa en donde cobijarnos, ni ofensivos que obliguen á las nubes á batirse en retirada.

Estas alturas, con sus odoríferas yerbas exhalando fragantes aromas nos otorgan un peculiar silencio, sólo turbado por el bramido del viento y el gañido de las águilas, y nos ofrecen vistas sorprendentes que compensan con creces á cuantas fatigas é impresiones más ó menos fuertes se hayan experimentado al escalar su acantilado del Norte.

Abajo, en el centro del circo, está el Ibón de Ip con sus verdosas y esmeraldinas aguas, circundadas con mármoles de colores rojizos, y más al exterior una serie de riscos, de barrancos y de precipicios formando estrías desde los altos de la punta del Aguila. Al acumularse la nieve en sus sinuosidades, se presenta cual una inmensa mantilla blanca, extendida sobre los mármoles rojos que por todas partes nos rodean.

Desde aquí vemos á las águilas volar muy por debajo de donde estamos; desde aquí se divisa perfectamente una gran parte del Pirineo aragonés y del navarro; desde aquí nos convencemos de las arrugas que forman estas mon-

tañas. Vemos una principal, aunque no es la más elevada, que va aproximándose á la frontera; le sigue una depresión inmediata, la Canal Roya; á ésta le sucede otra elevación paralela, ó por lo menos en una dirección análoga á la de la frontera, esa es la Vuelta de las Negras y Las Angetas, que se enlazan con una nueva depresión á la cual le acompañan los elevados montes del Campanal de Izas, Pico de los Tres Hombres y Montes del Pacino, y á continuación tenemos la Peña Collarada, en donde nos encontramos, con el Pico del Aguila, bastante más bajo y con su misma orientación.

Así se escalonan lomas y lomas, formando ondulaciones hasta llegar á los montes de Oroel, y más al Sur á la Sierra de Guara; desvaneciéndose sus relieves en los montes de Castejón y en los de Zuera y perdiéndose hacia el Ebro en las sinuosidades de las Bardenas, montes de Remolinos, Altos de Castellar y del Vedado y montes de Villamayor, para reaparecer en su ribera derecha en el Pico de Urbión y en el Moncayo.

De las depresiones que vemos, la más importante es la que forma la Val Estrecha con la Val Ancha, que por la Canal de Berdún y el cauce del Aragón al pie de las Sierras de Orba y Leire nos conduce á Tiermas (v. lámina 18), ese pueblecillo que acabáis de ver en la última proyección, y allá á lo lejos se distingue perfectamente la Iga de Monreal.

Cuántos caseríos con sus elegantes y esbeltas ó imperceptibles y misérrimas torres de sus iglesias se nos presentan á nuestra vista. Al N. E. están los montes que nos privan de ver á Lanuza y Sallent, con sus peculiares tejados de pizarra; al Este se esconde Escarrilla detrás de los altos de Tramacastilla, Panticosa en el valle del Caldarés, el Pueyo de Jaca rodeado de arbolado, el Monasterio de Santa Elena entre acantilados; al Sur, en el horizonte, está Zaragoza, Jaca el pie de Oroel, por todas partes en los declives de las montañas preponderan frondosos bosques, y á media ladera extraños prados azules ó morados,

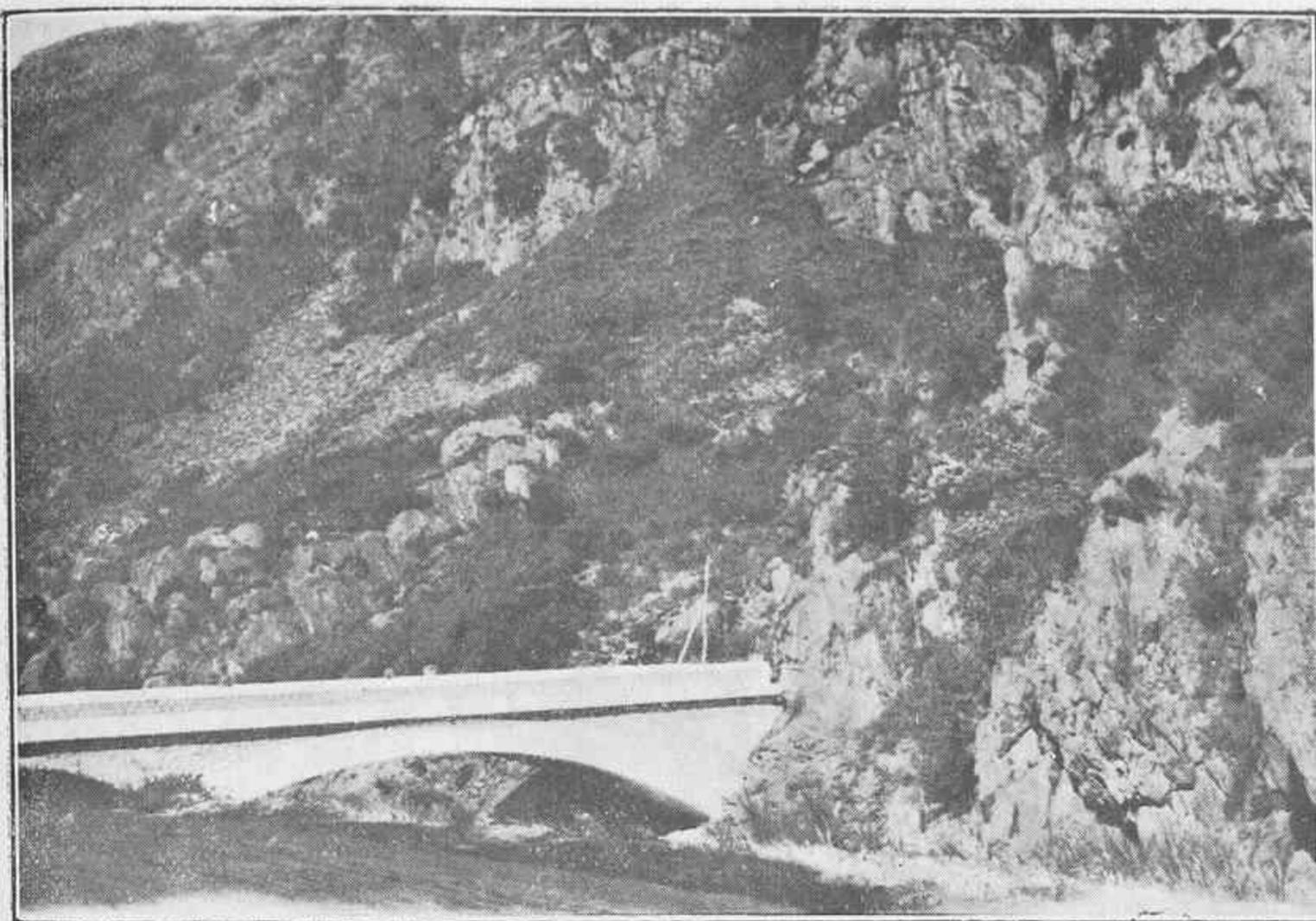


Lámina 1.^a—Puente del Rey.

PERTENECE A LA BIBLIOTECA
MUSEO DEL BARCELONES

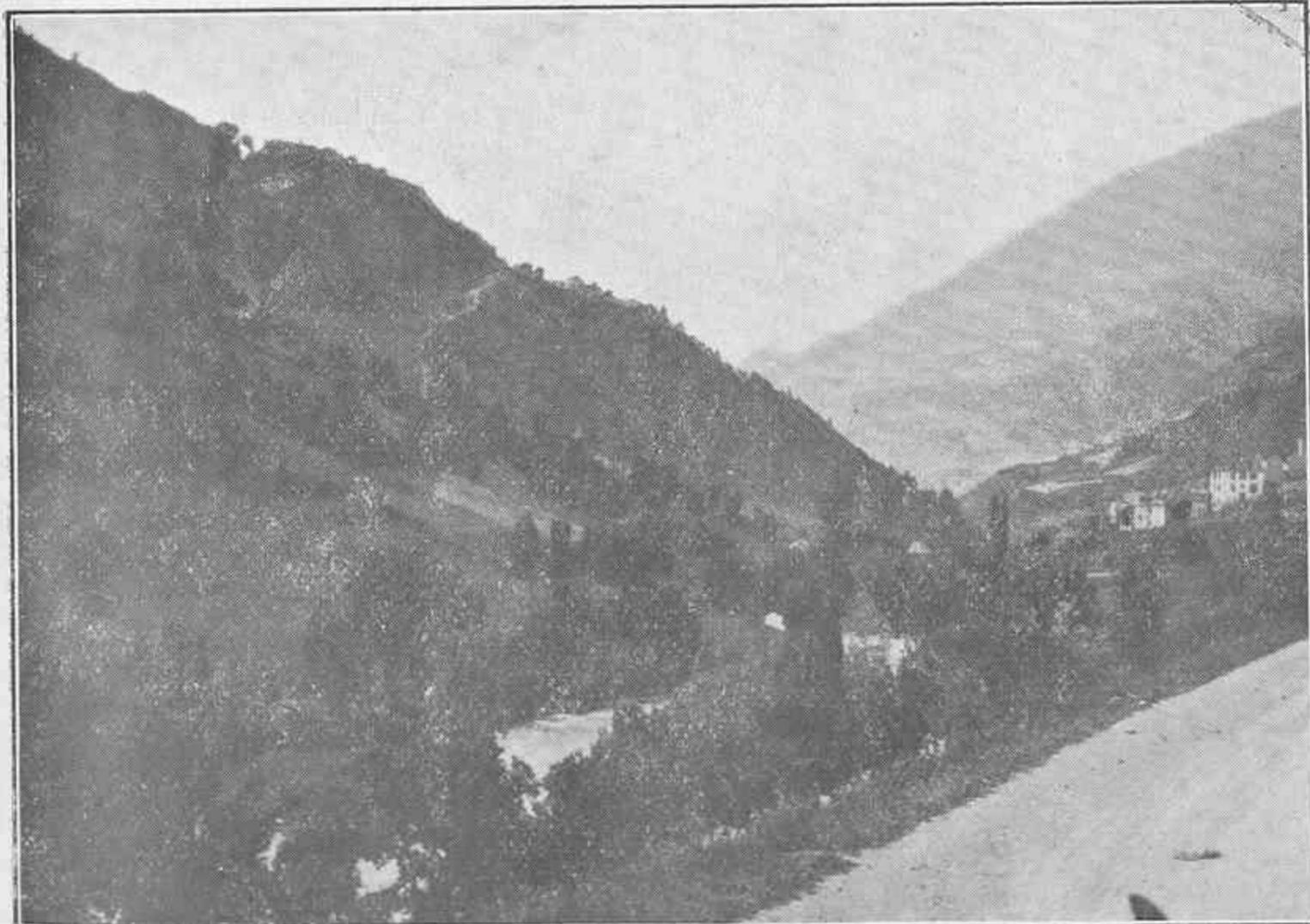


Lámina 2.^a—Valle de Aran.

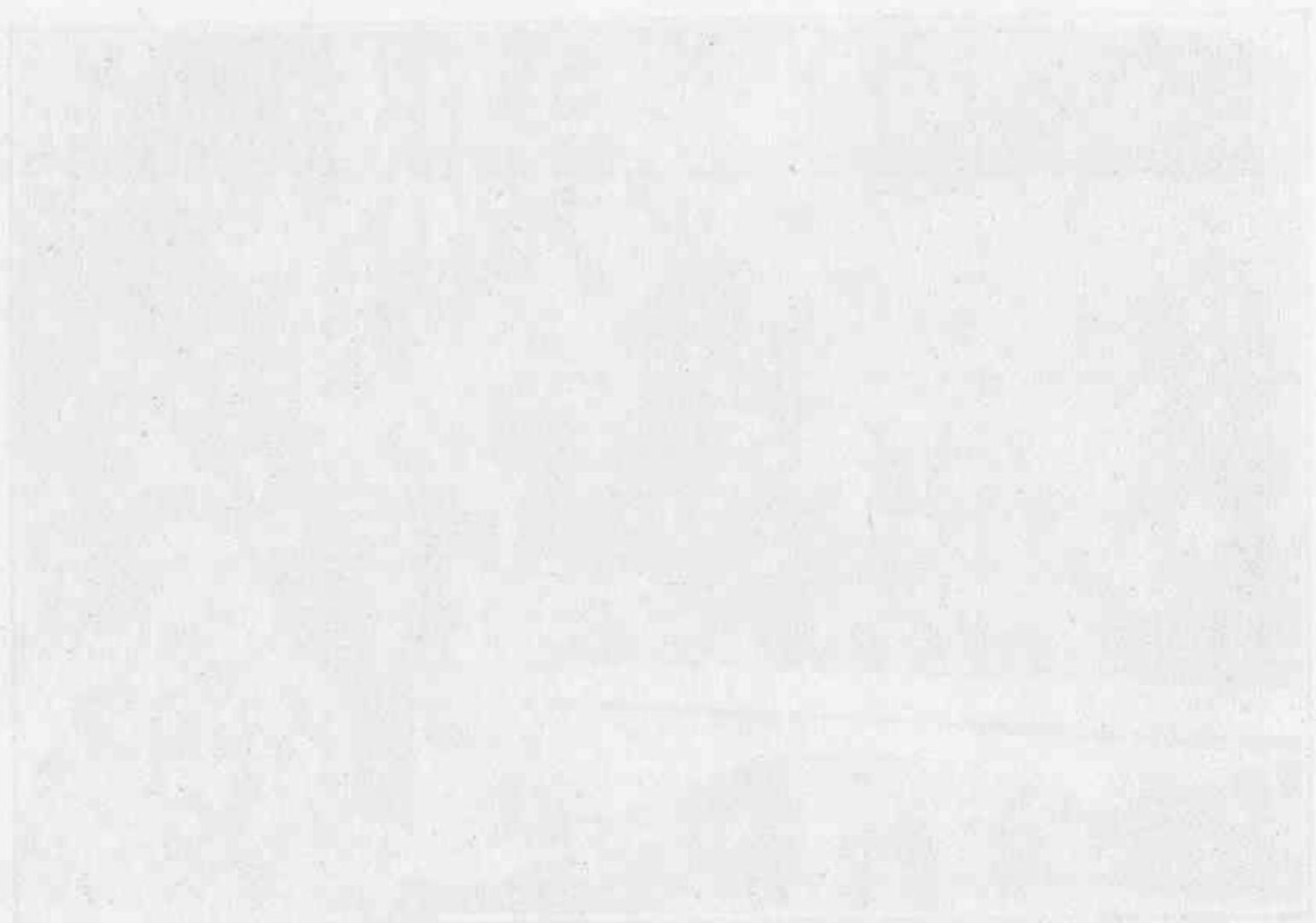


Figura 1. — Fuente del Río



Figura 2. — Fuente del Río

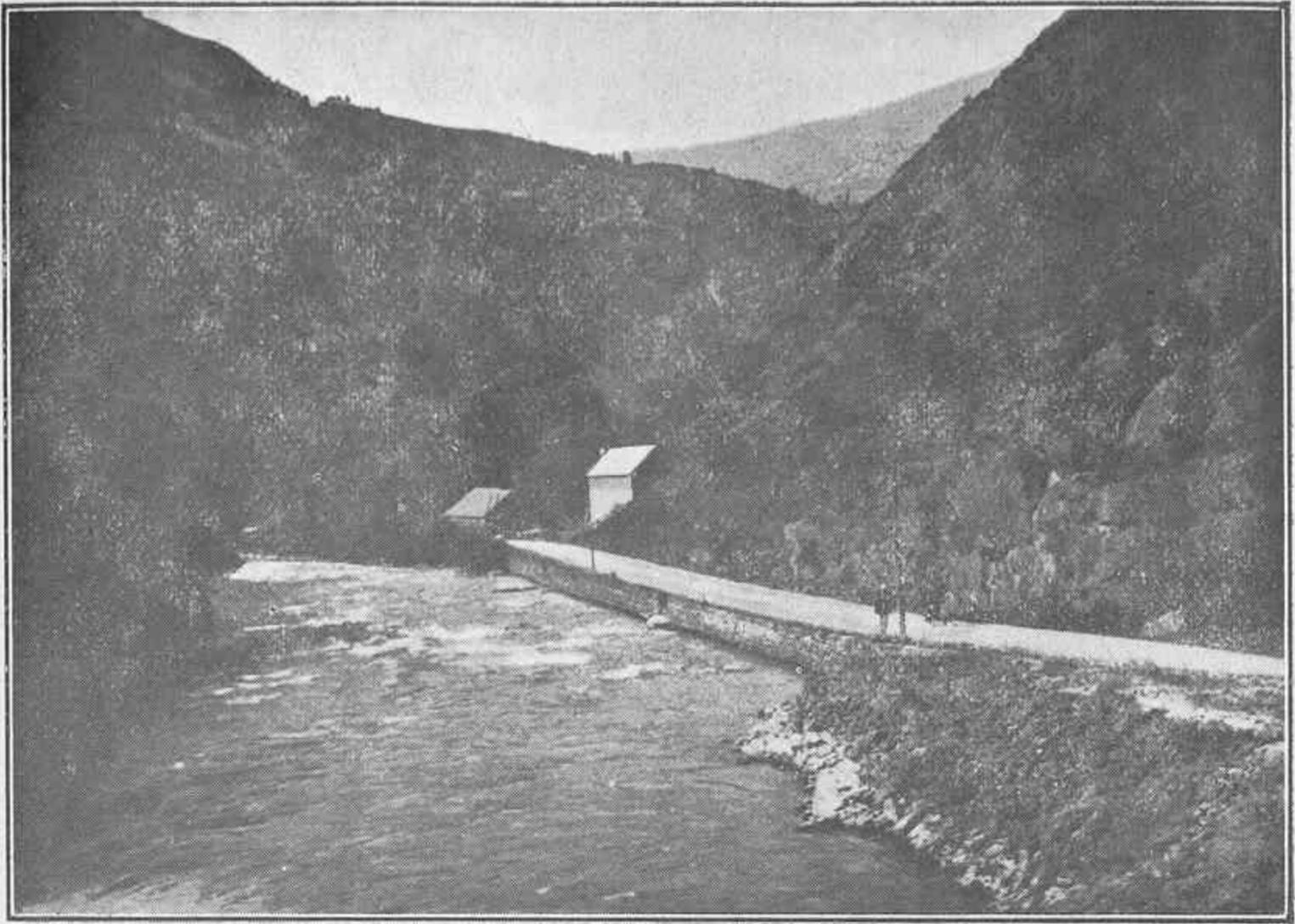


Lámina 3.^a—Carretera de Saint-Béat.

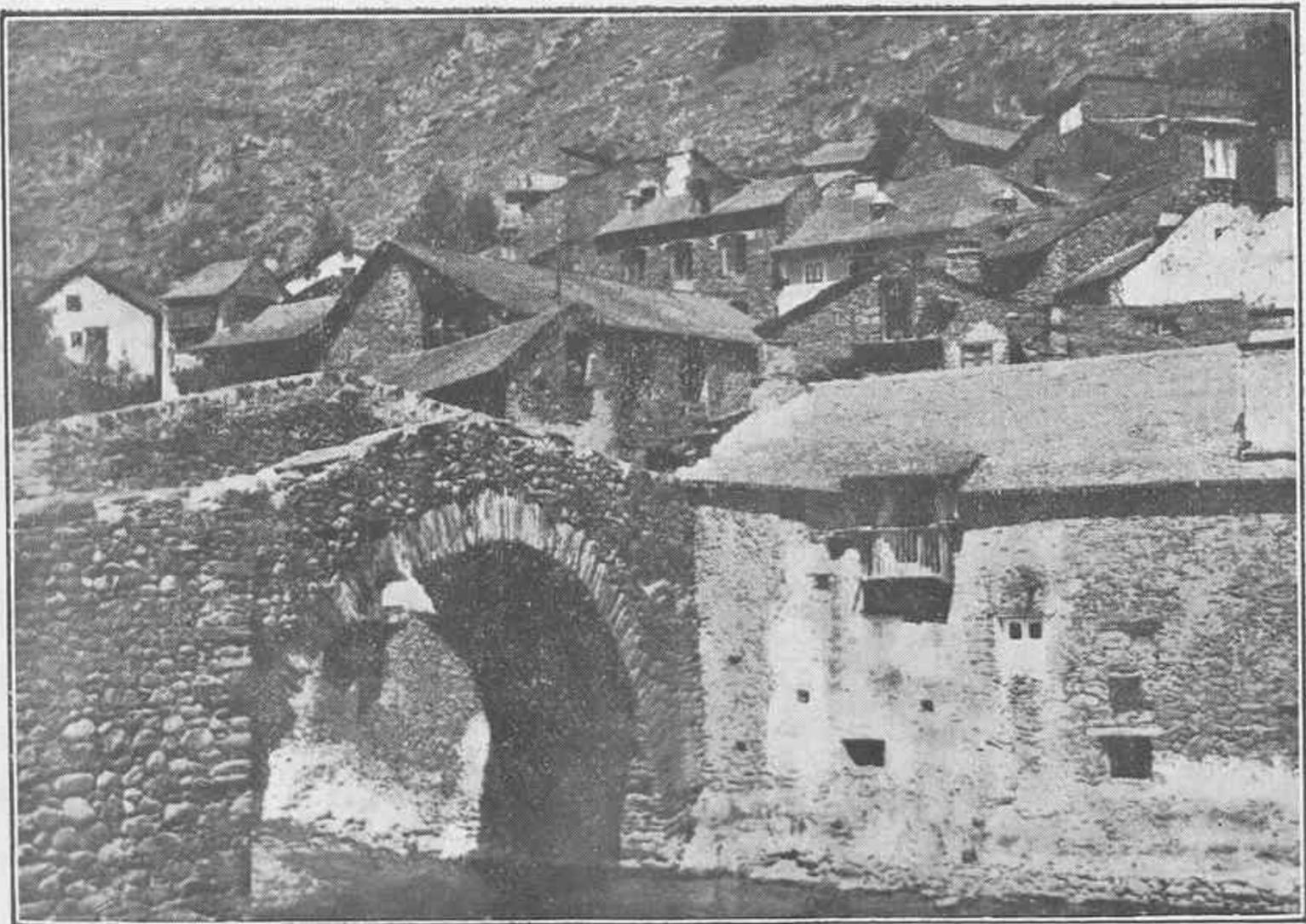


Lámina 4.^a—Esterri de Aneu.



Lámina 4 - 1a - 1b de la...

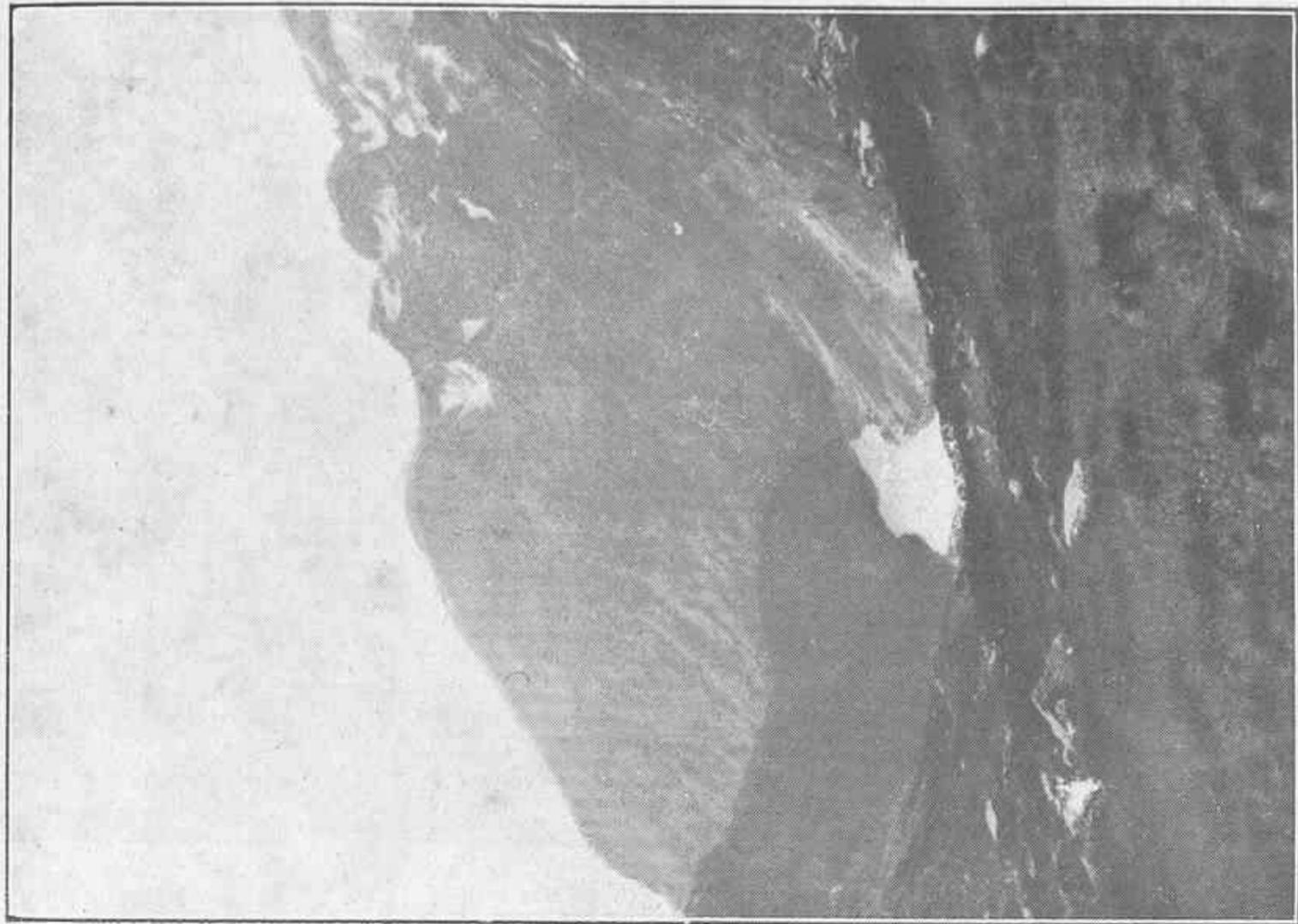


Lámina 6.^a—Lago Llonch.

PERTENECE A LA BIBLIOTECA
DEL
ATENEO BARCELONES

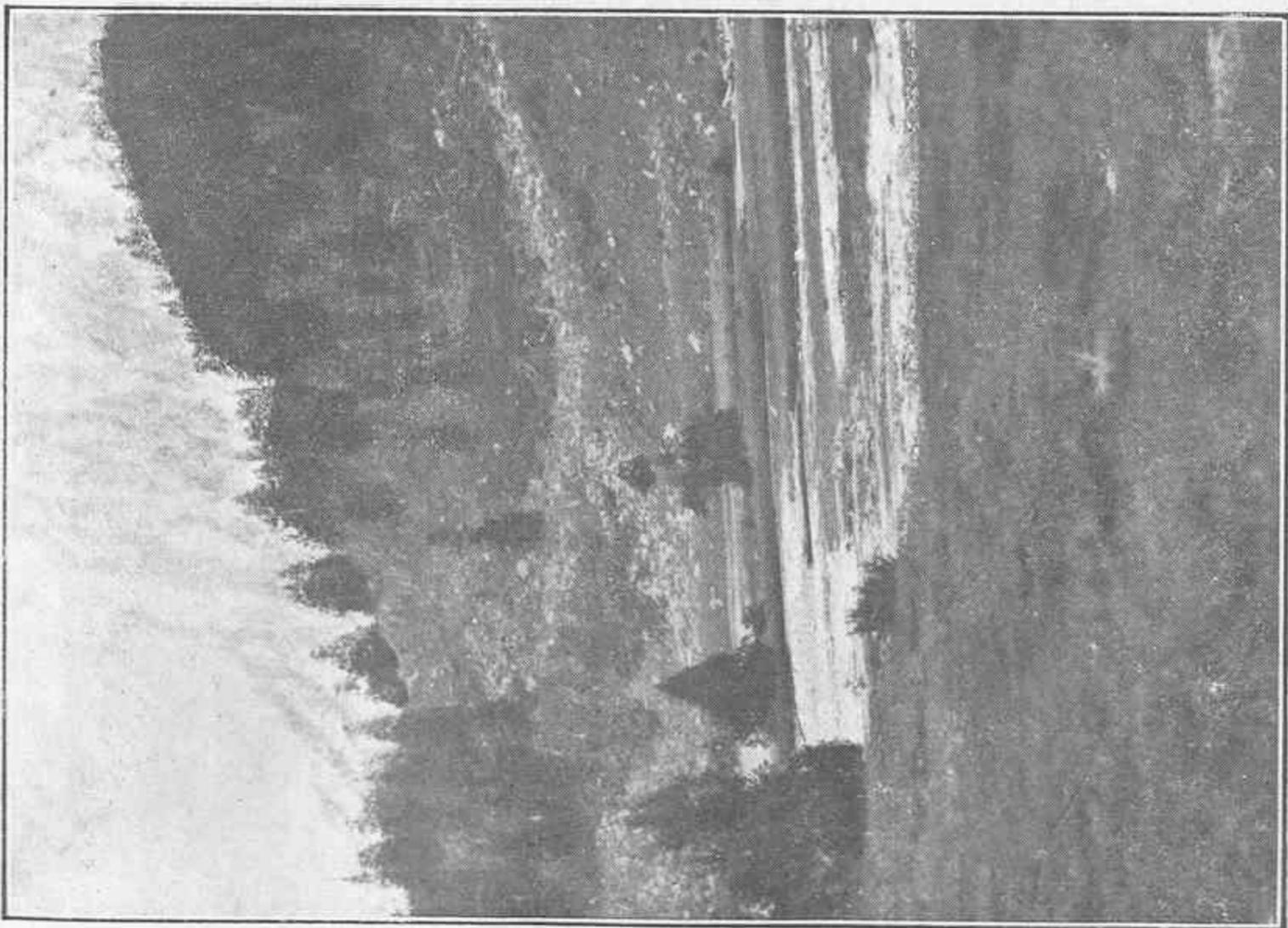
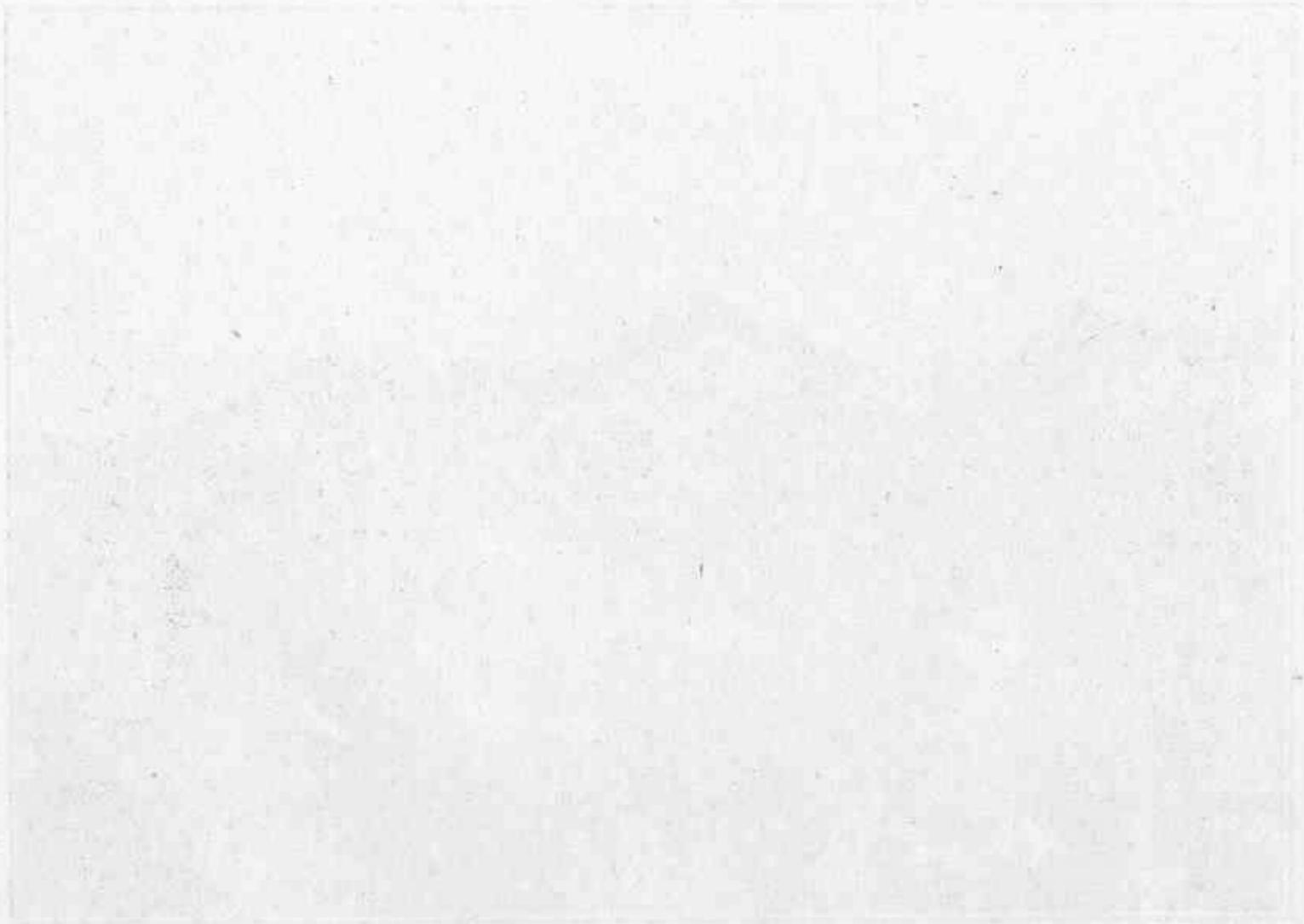


Lámina 5.^a—Lago de San Mauricio.



Ministerio de Cultura



Ministerio de Cultura

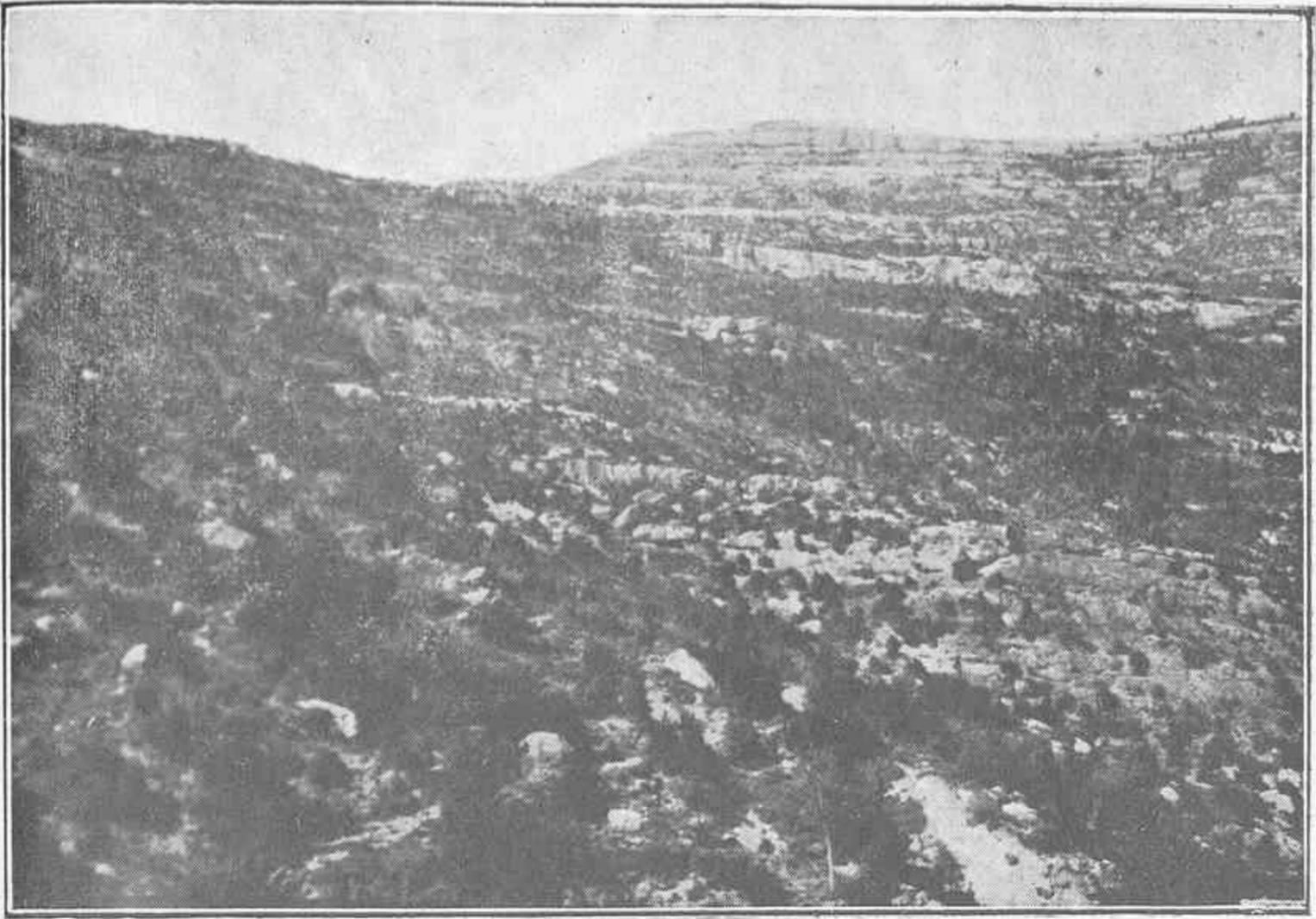


Lámina 9.^a—Circo de Cancias.



Lámina 10.—Fablo.

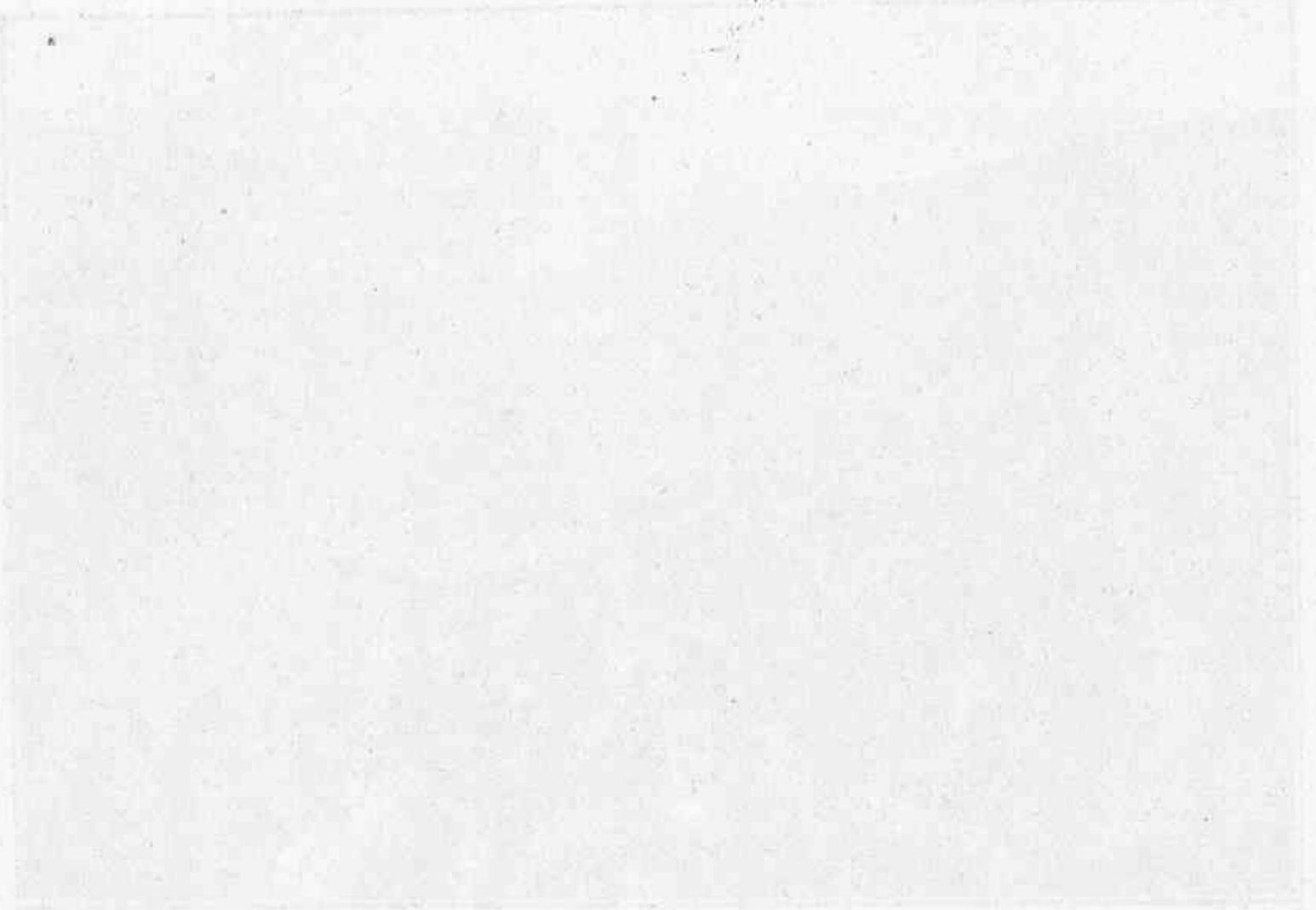


Fig. 1. - Plano de planta

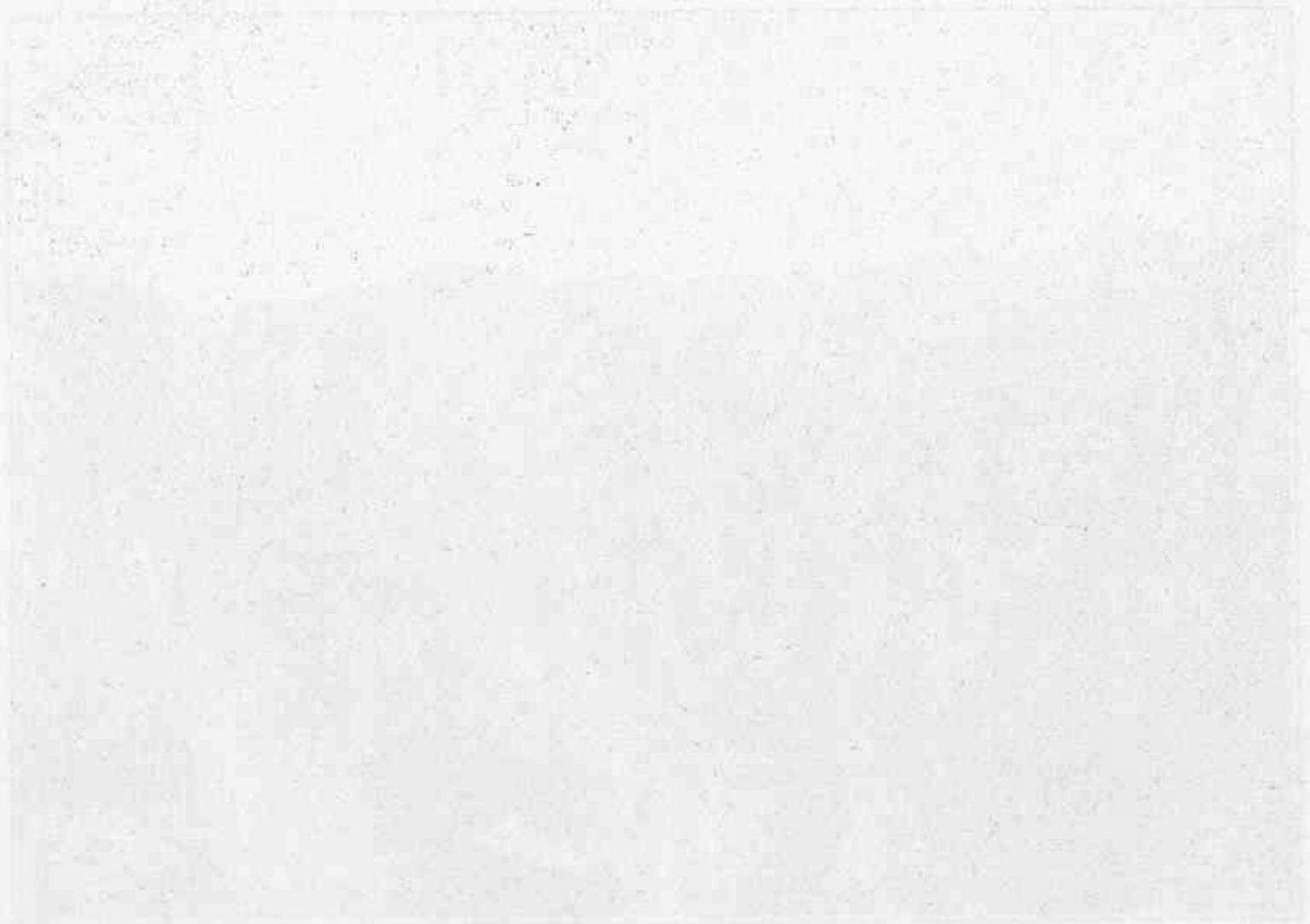


Fig. 2. - Plano de planta

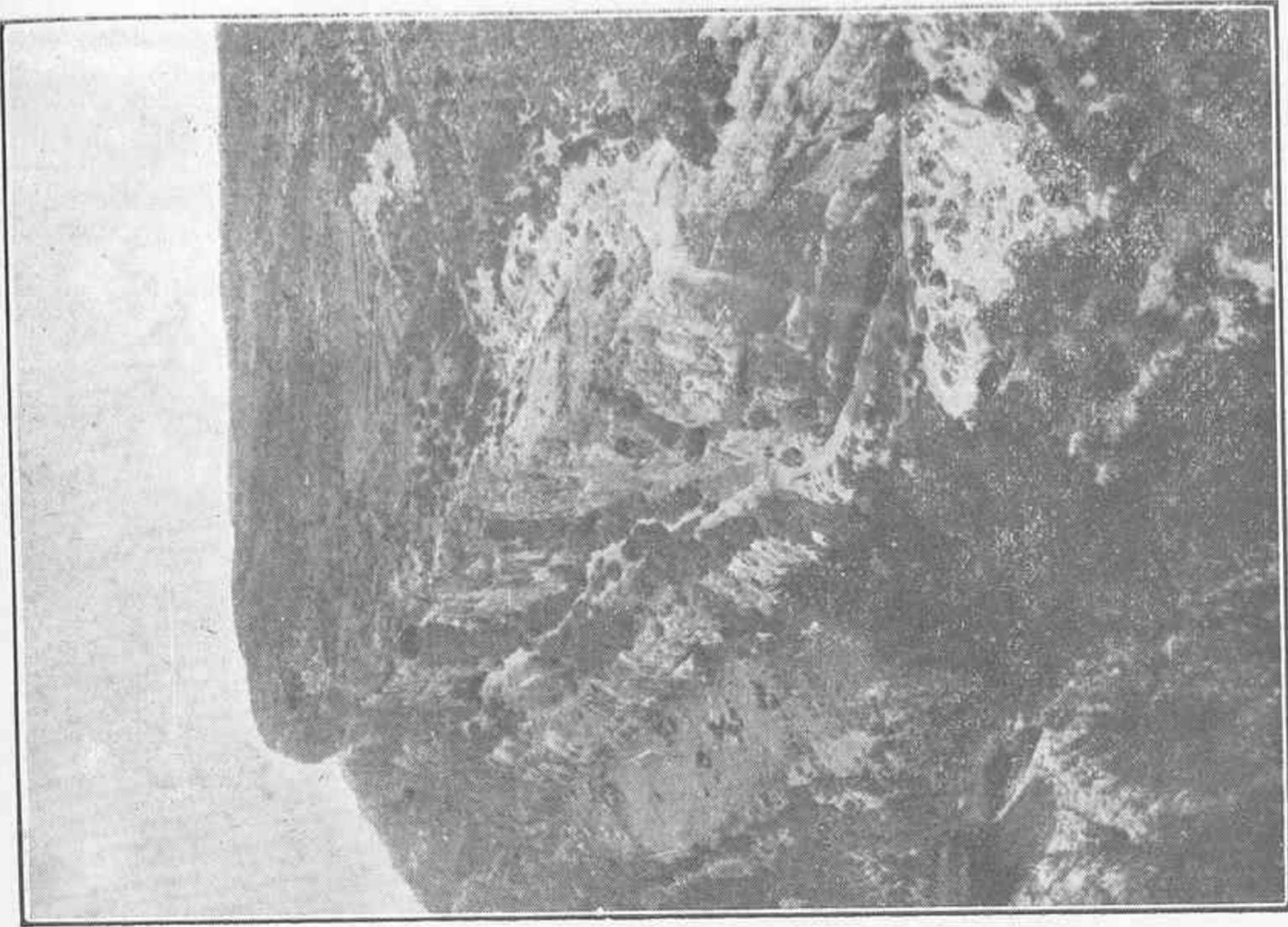


Lámina 12. - Ermita-cueva de Santa Orosia.

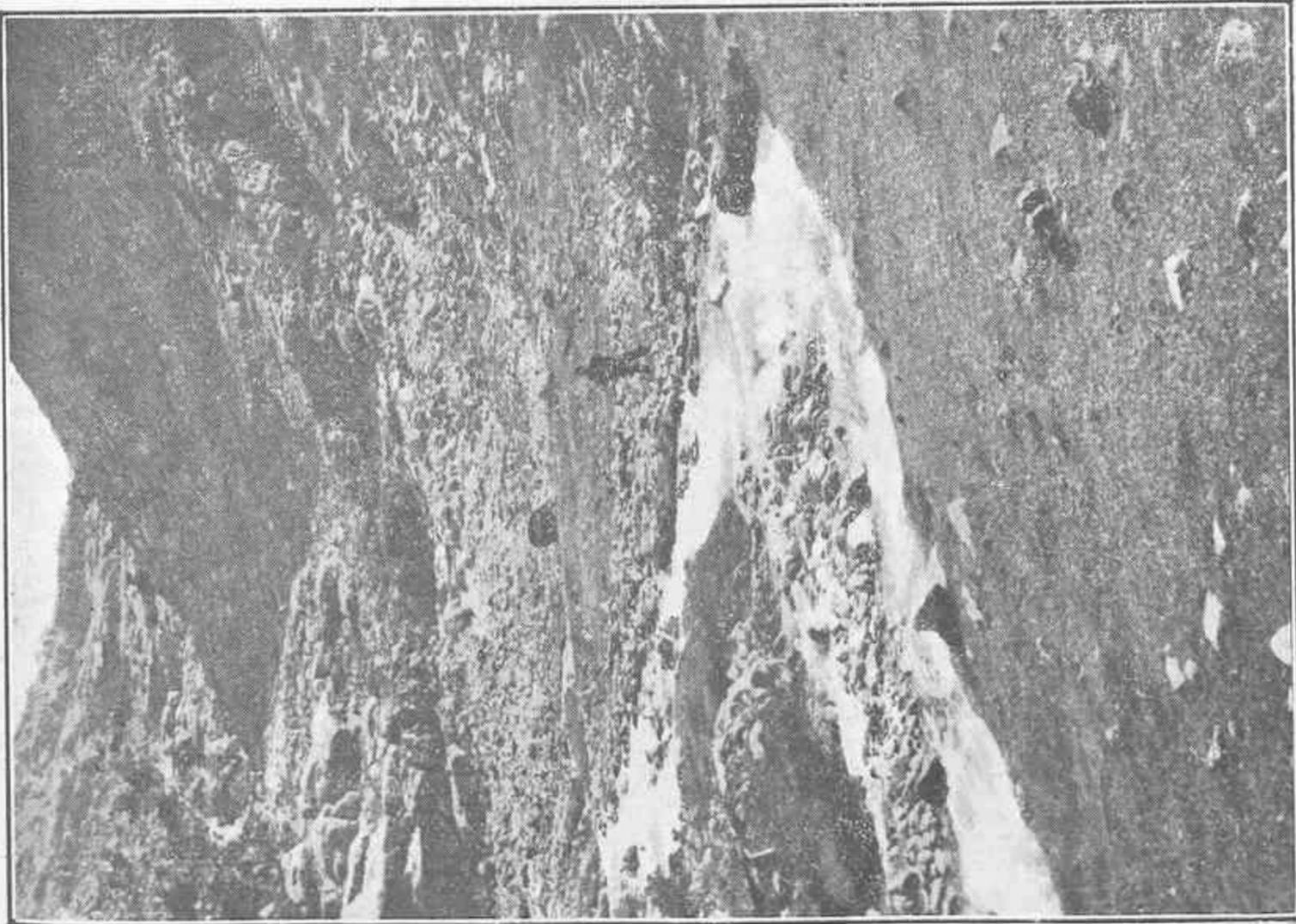
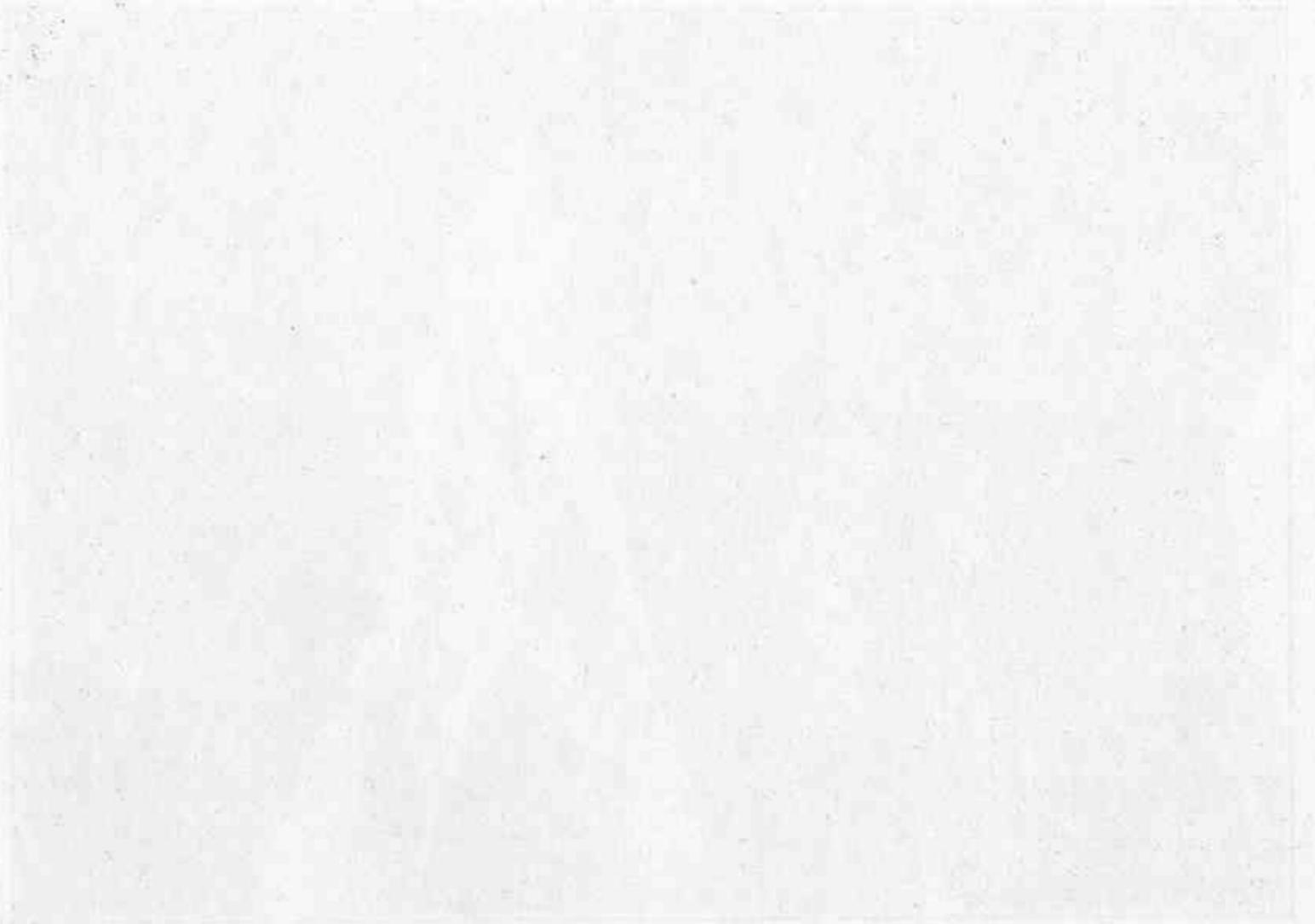
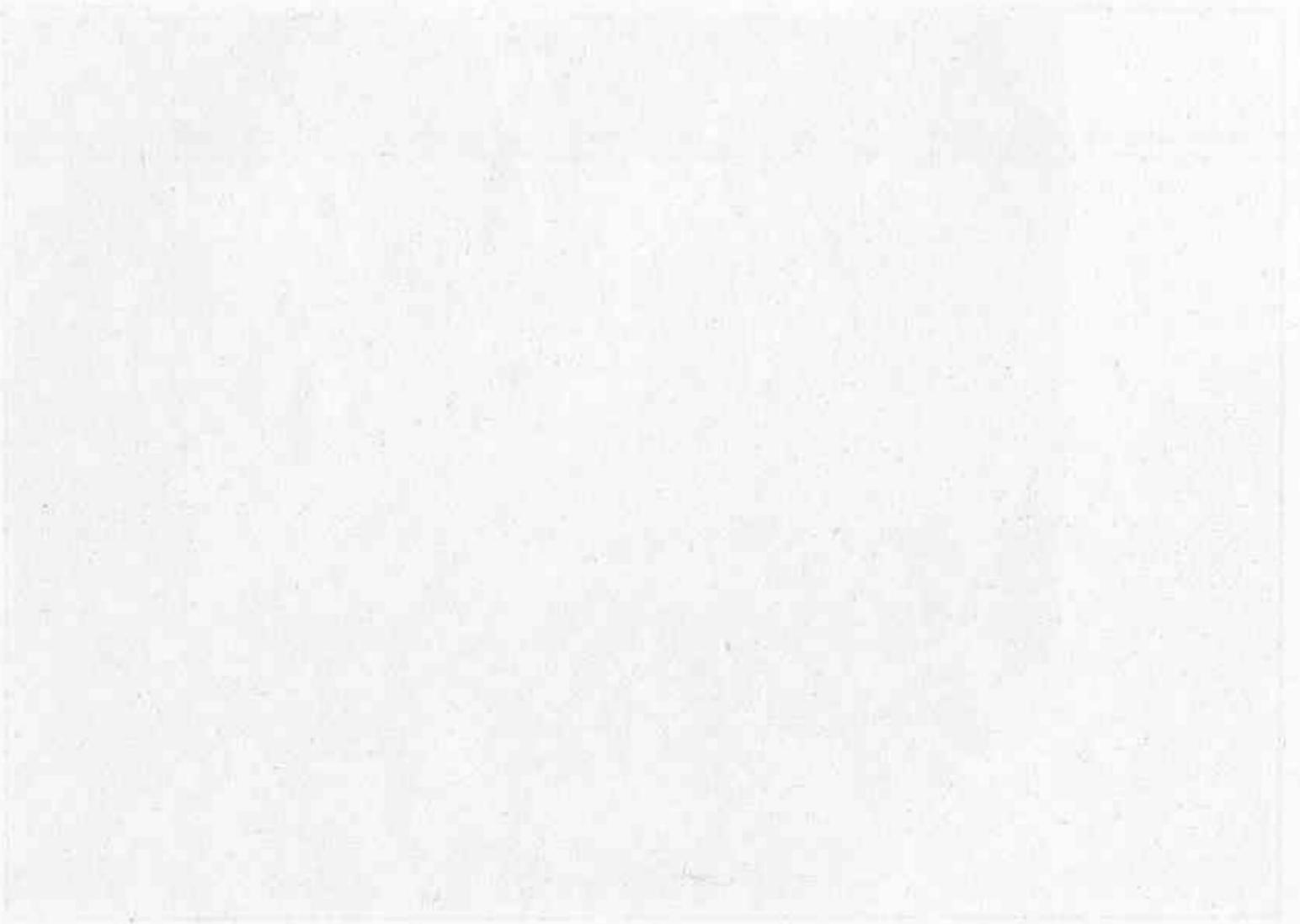


Lámina 11.—Barranco Aiguamoch.



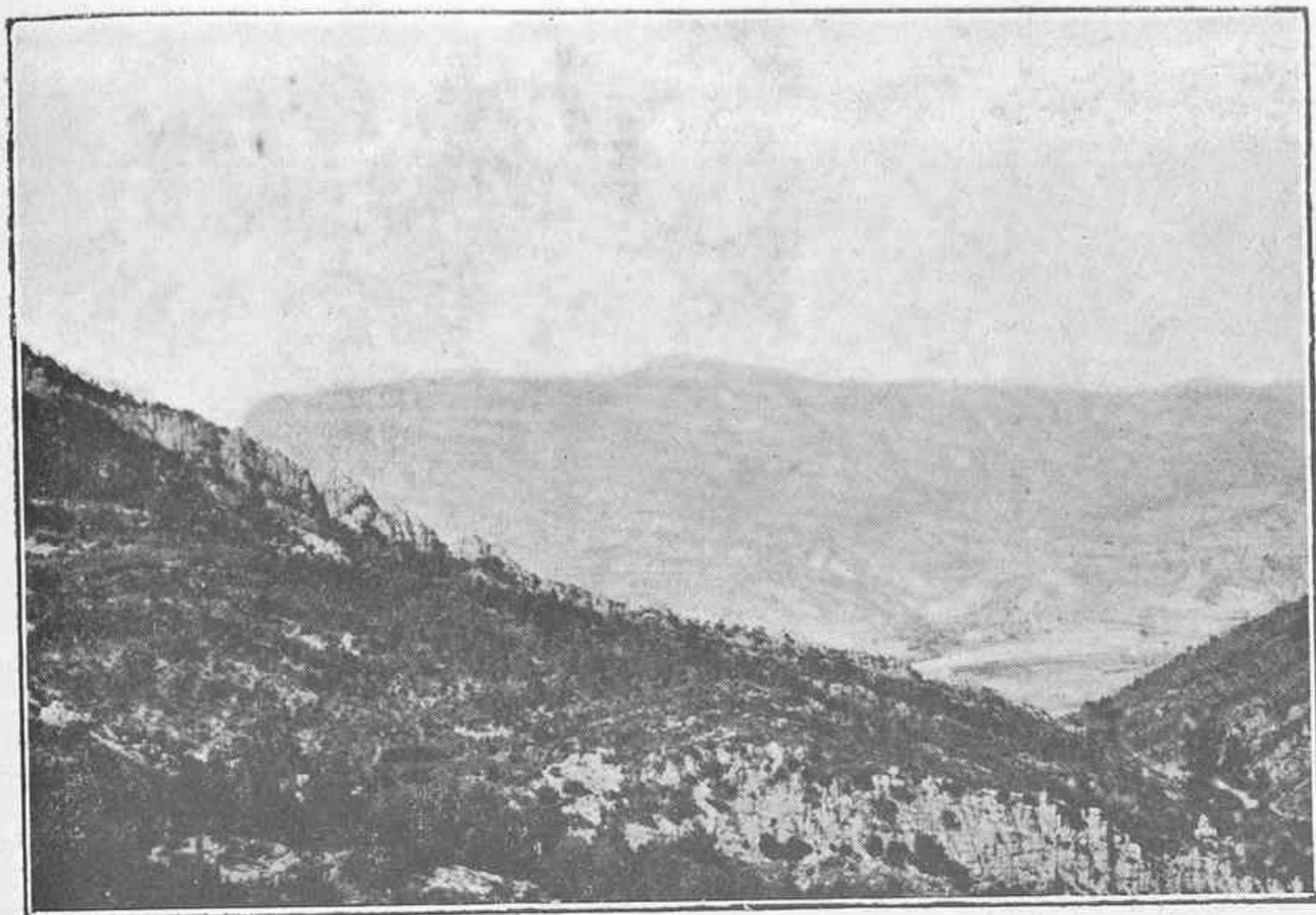


Lámina 13. - Valle del Basa.

PERTENECE AL INSTITUTO
ATENEOS DEL SIGLO XXI

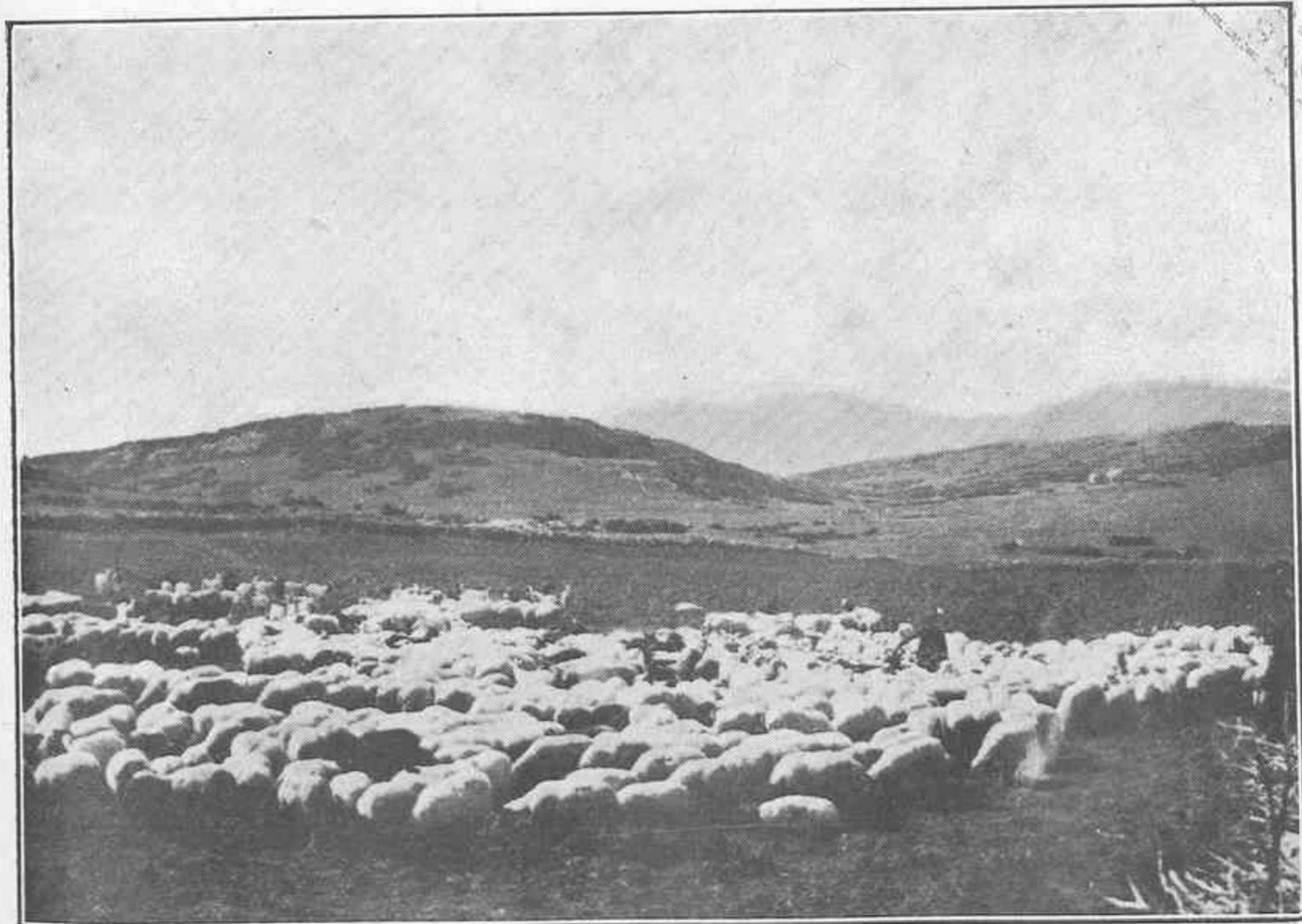


Lámina 14. Praderas de Santa Orosia.



MINISTERIO DE CULTURA



MINISTERIO DE CULTURA

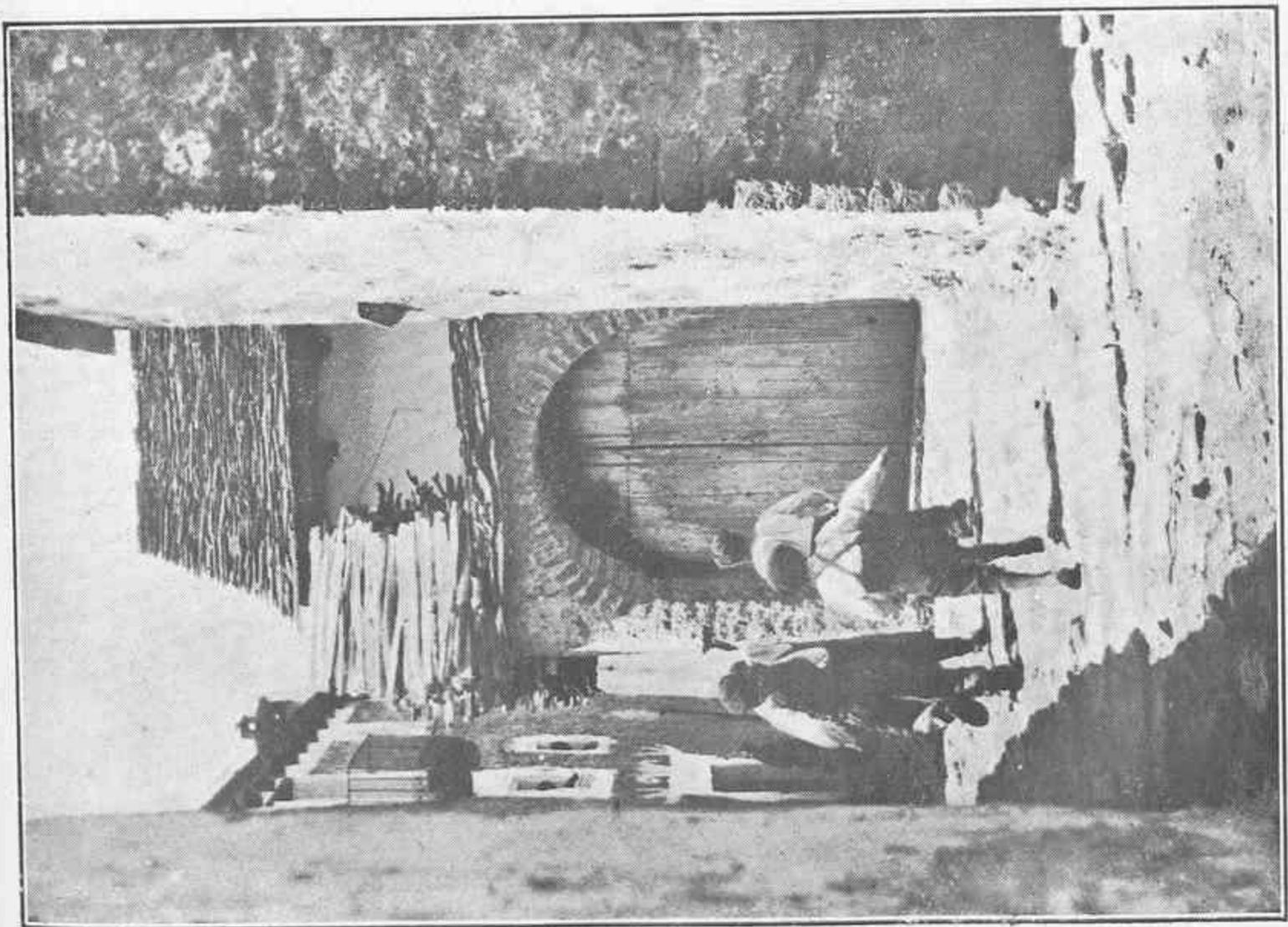


Lámina 15.—Javierre del Obispo.

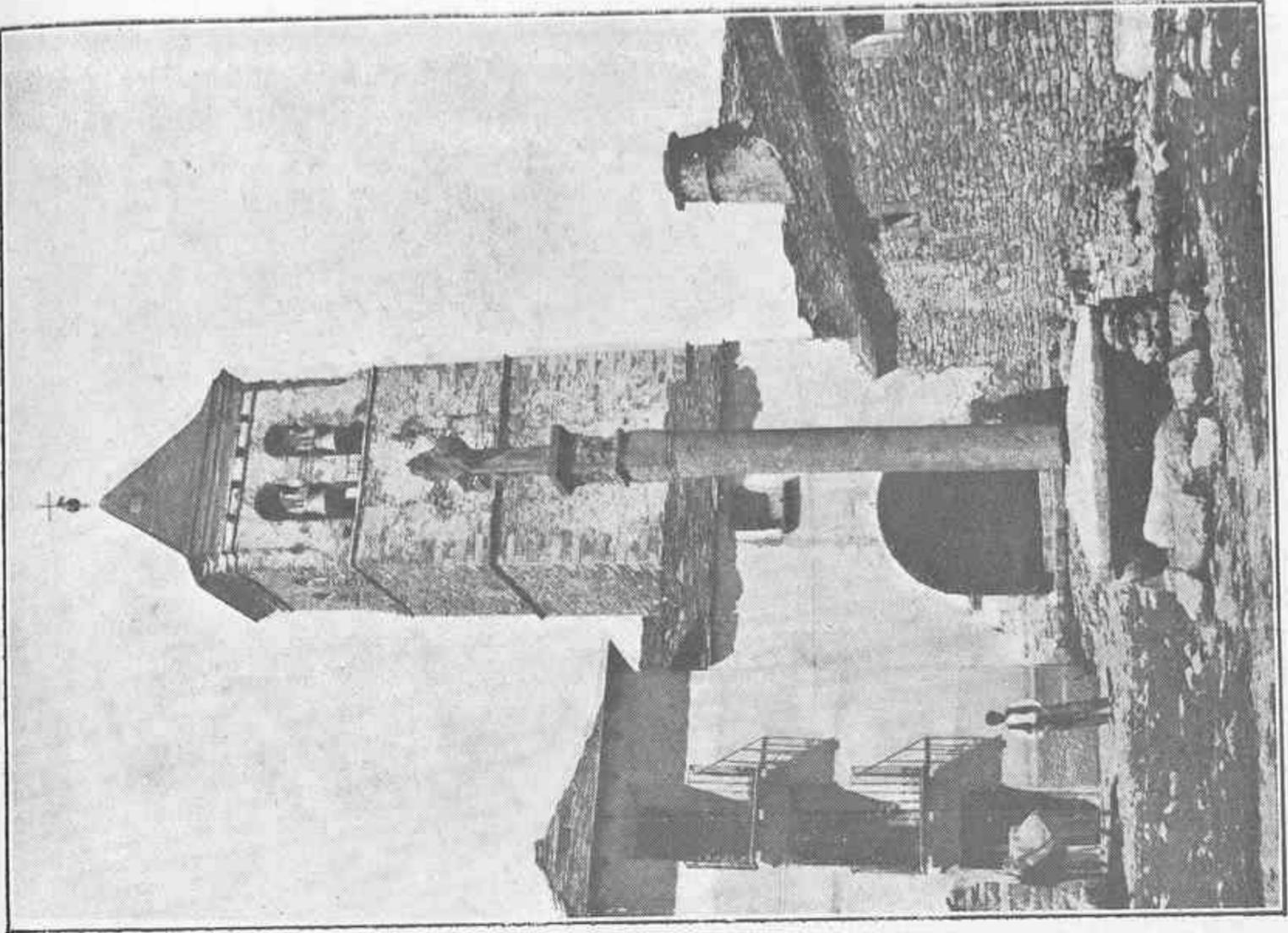
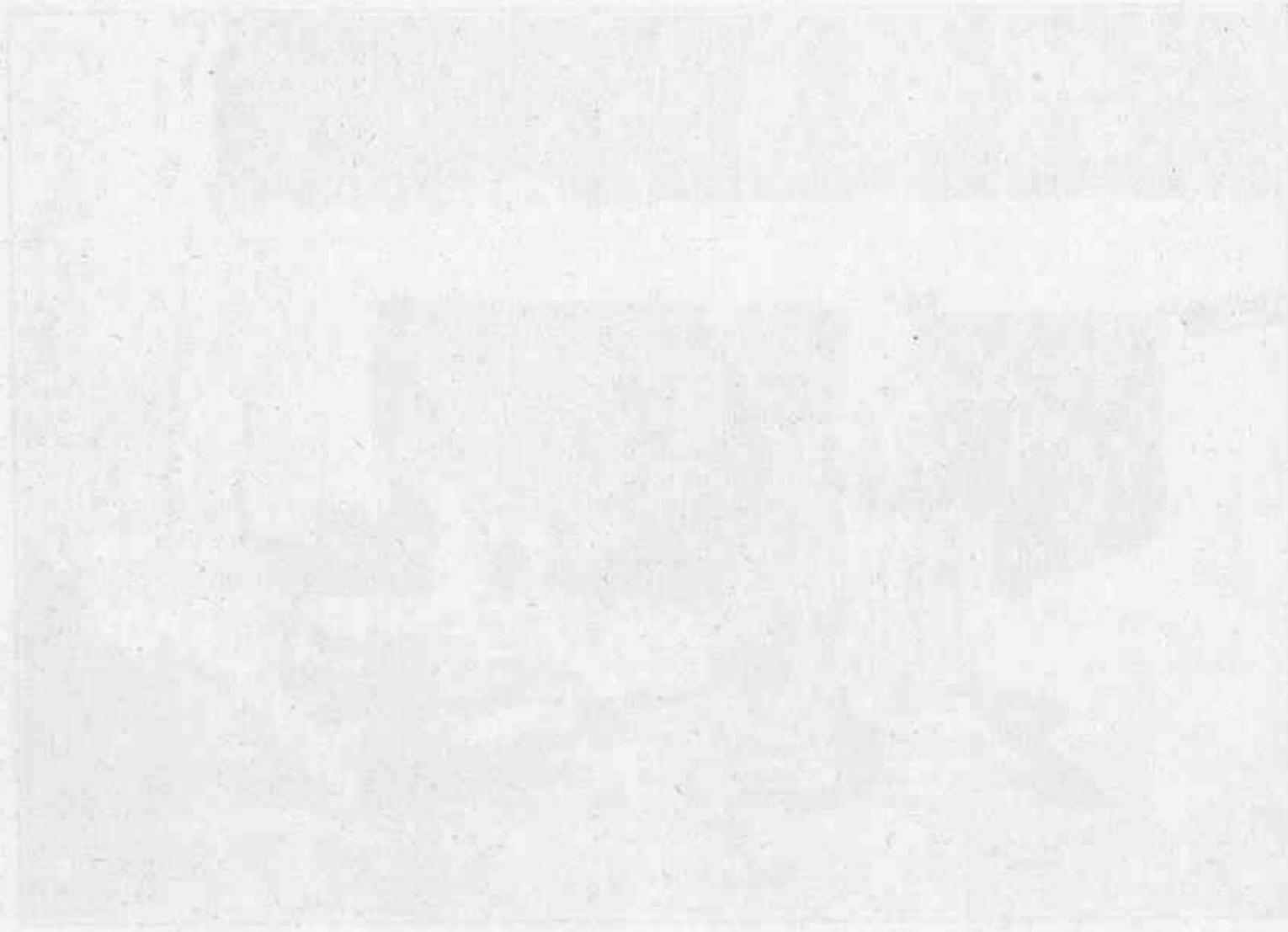
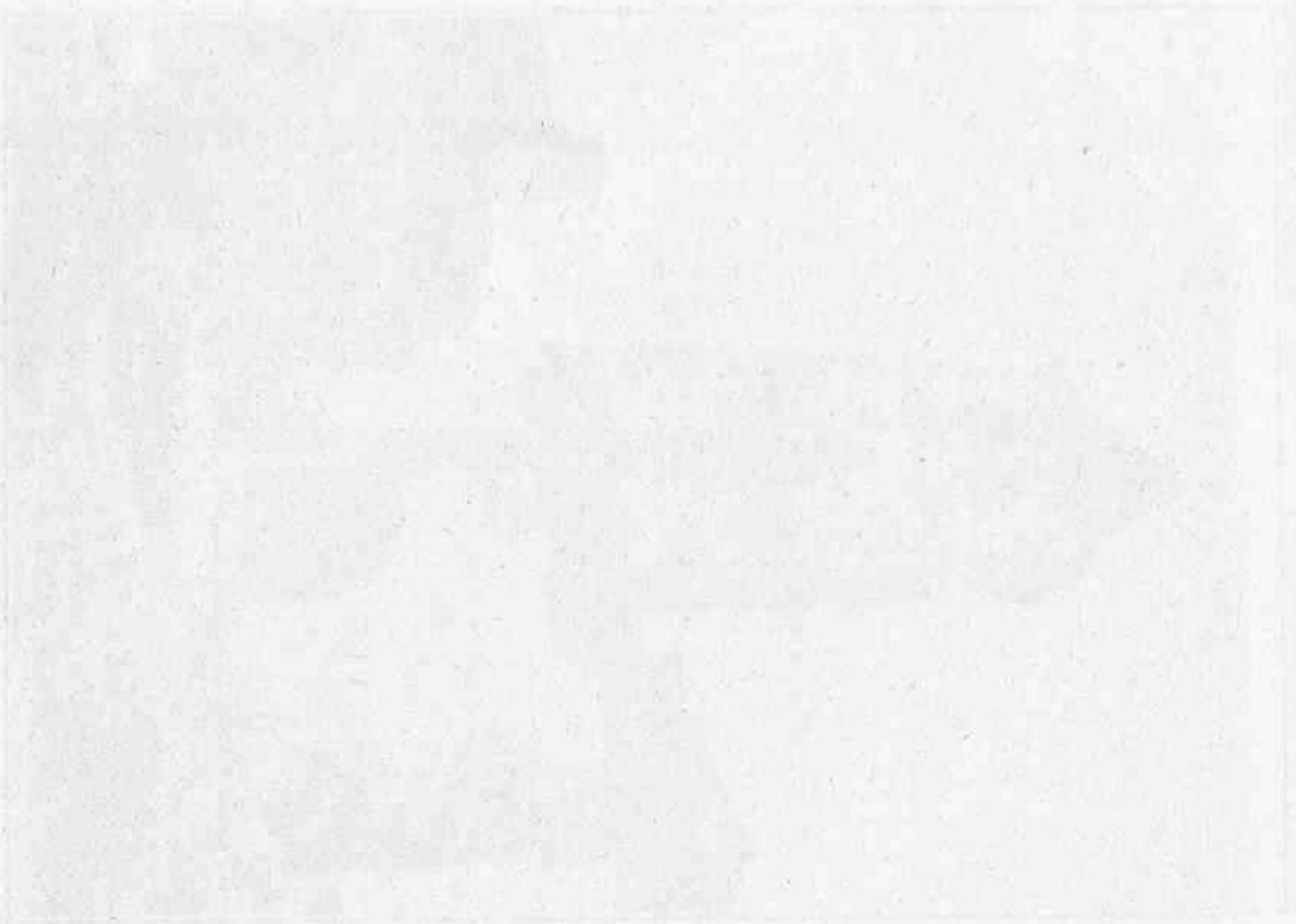


Lámina 16.—Senegüé.



Ministerio de Cultura

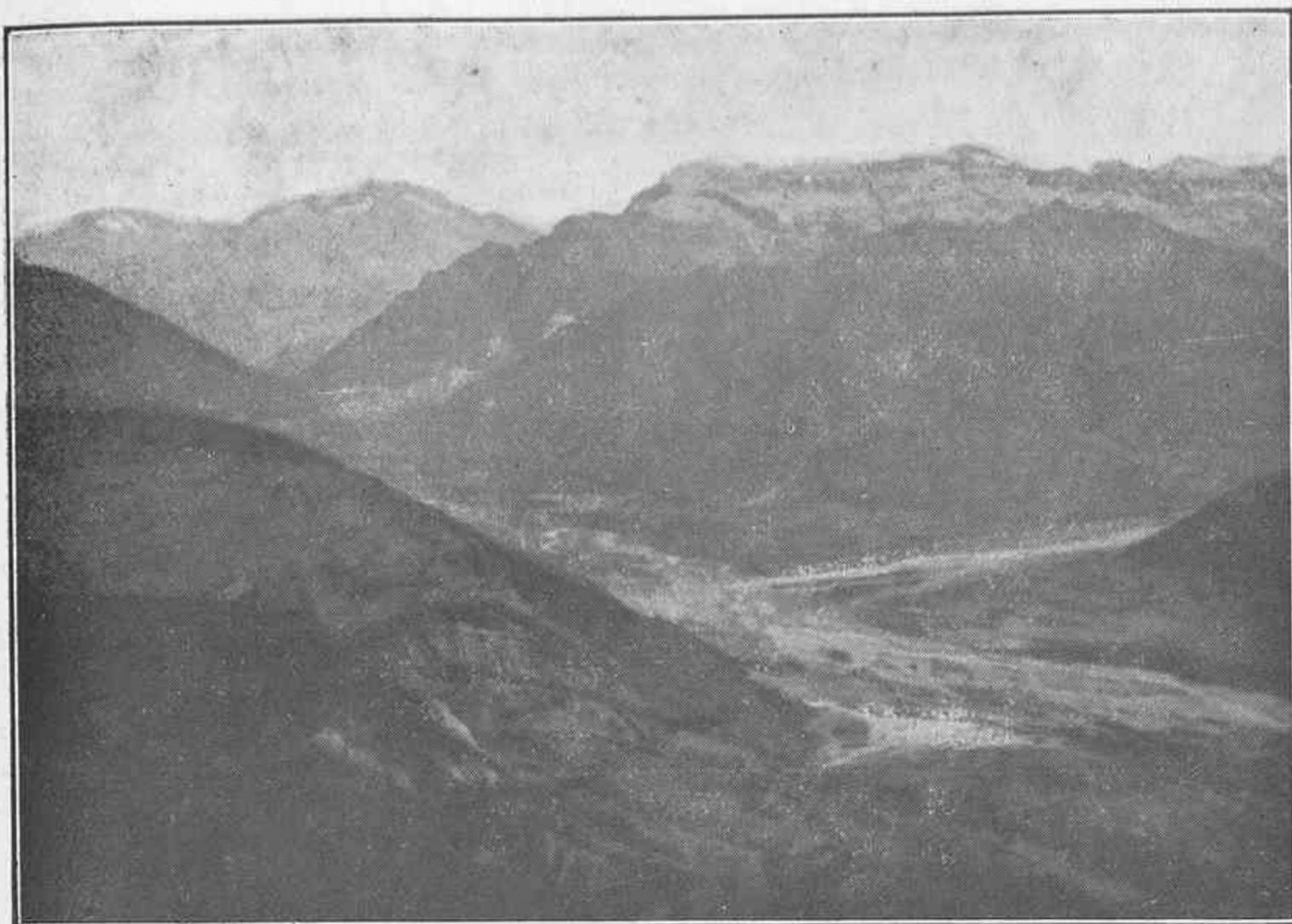


Lámina 17. — Valle de Tena.

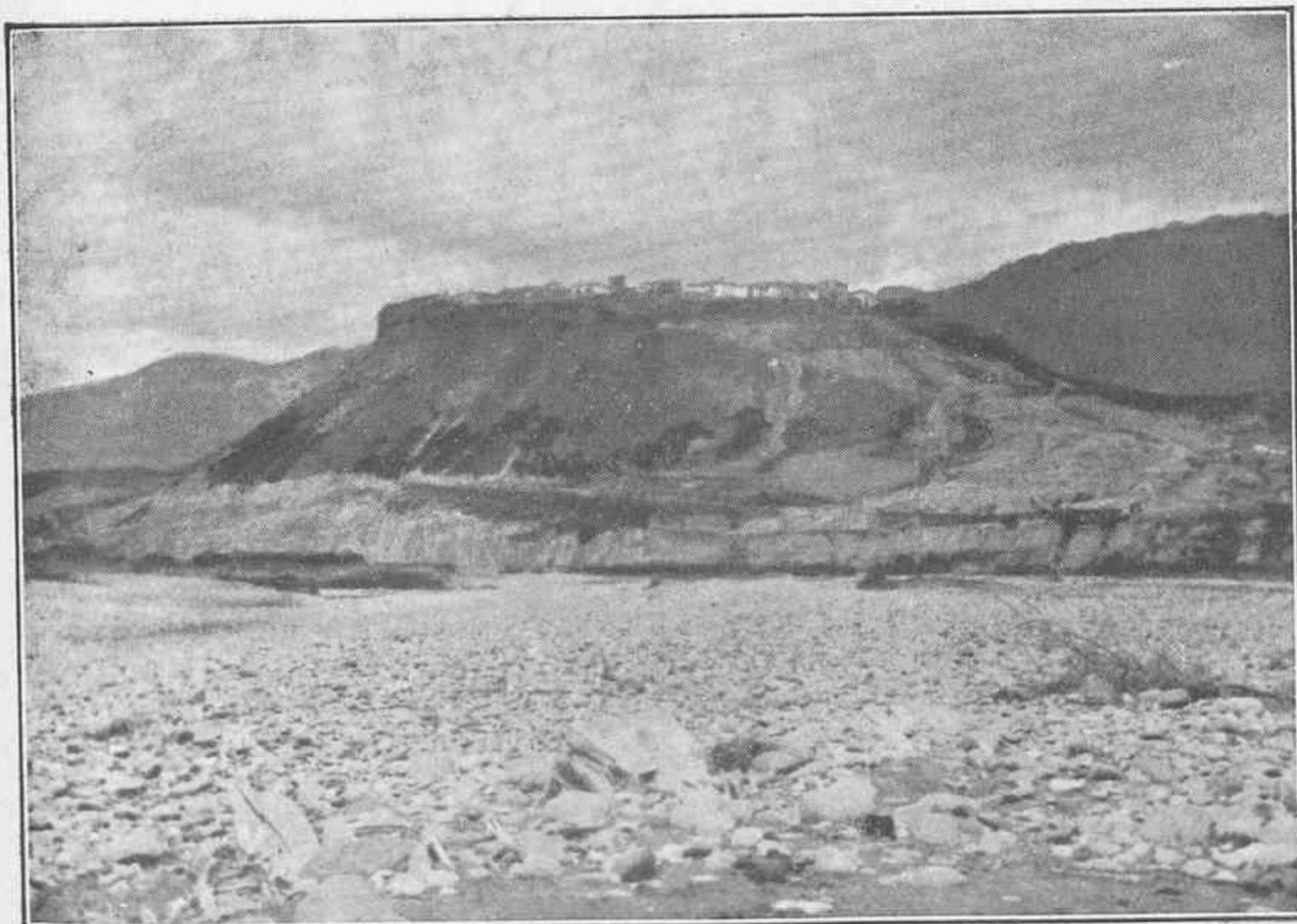
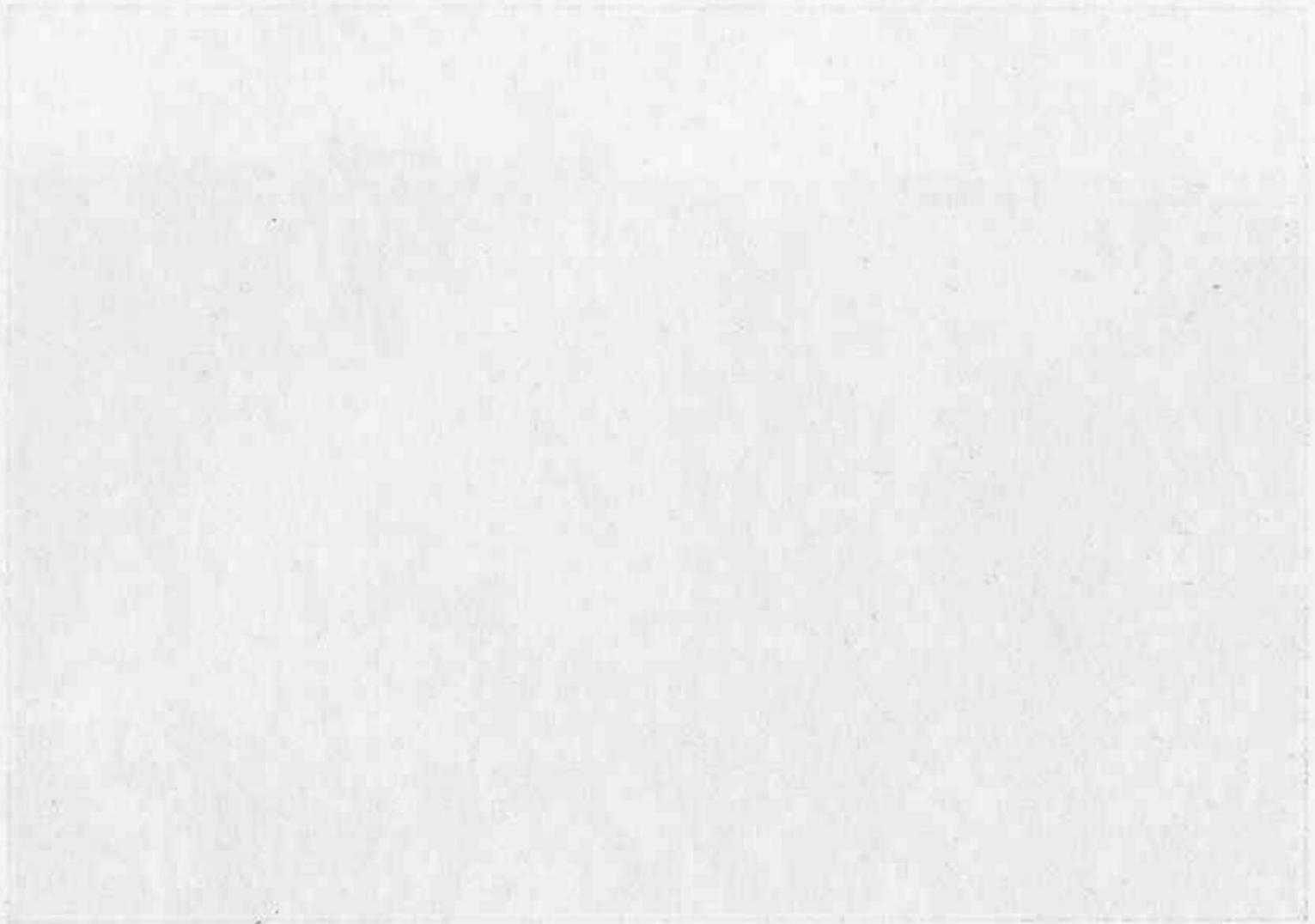
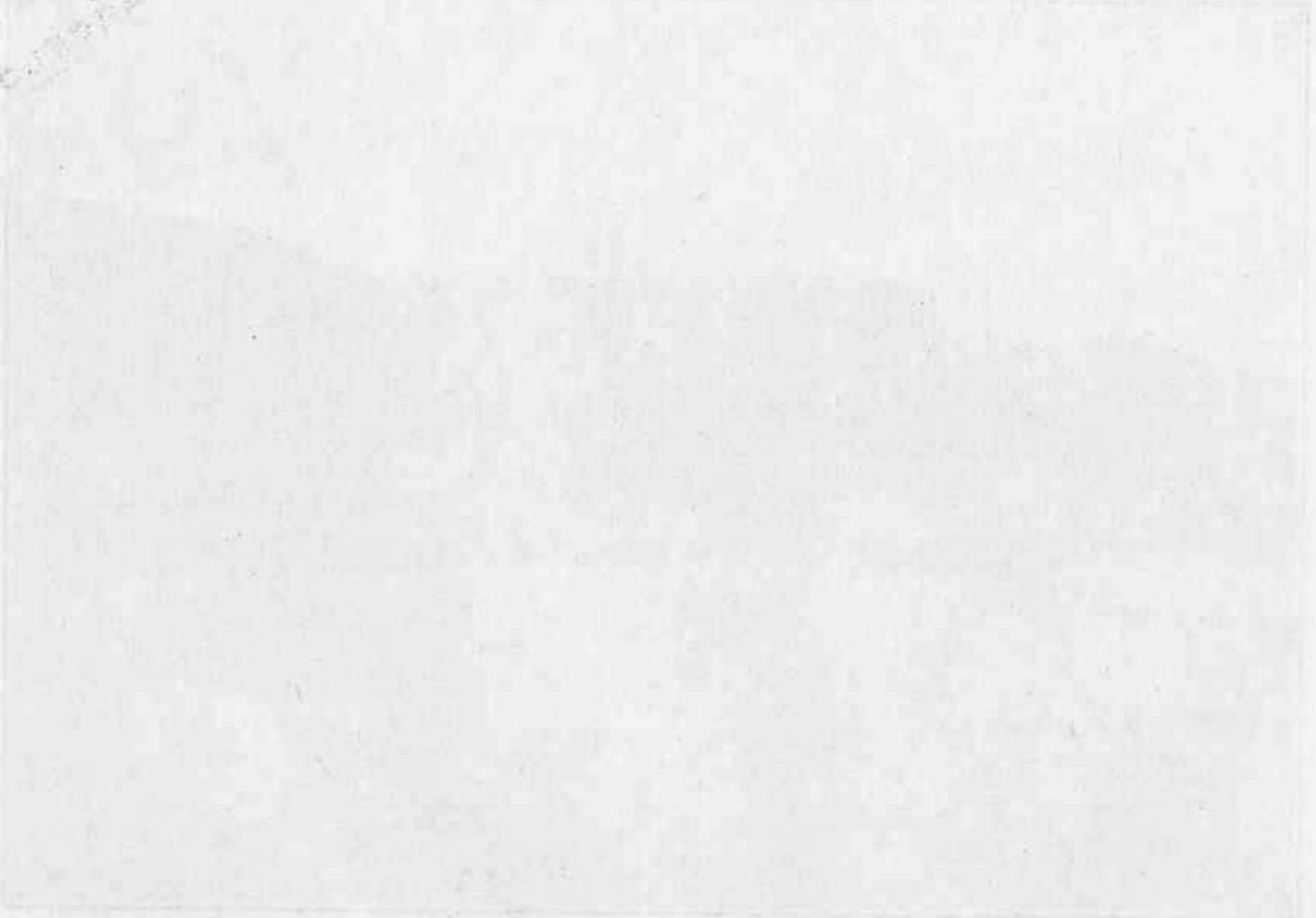


Lámina 18. Tiermas.



MINISTERIO DE CULTURA
SECRETARÍA DE CULTURA



debido á que los innumerables lirios que en ellos se desarrollan cubren con sus flores á todo el verde de la yerba.

Os indicaría que al Occidente están los valles de Hecho, Ansó, Roncal, Salazar.....; os podría recordar muchas de sus particularidades, así como las de los montes de Tendeñera, Bramatuero y otros situados al naciente, entre el Esera, Cinca, Ara y Gállego, si no fuera por lo mucho que me extendí, lo que me obliga á dar por terminada esta conversación, expresándoos á todos mi reconocimiento por la paciencia que habéis demostrado, escuchando la monótona y mal coordinada descripción de este Pirineo que tantos encantos atesora, y que tan poca importancia le damos, anteponiendo á sus bellezas las de Suiza, las del Tirol y las de otras zonas montañosas, bellezas y atractivos que por no saberlo hacer, no les dí el relieve é importancia que se merecen.



SERVICIO POSTAL TRANSOCEÁNICO

PROYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE AGENTES EMBARCADOS Ú OFICINAS FLOTANTES EN LOS BUQUES ESPAÑOLES

CONFERENCIA

leída por el Sr. D. Eduardo Moreno Rodríguez en sesión pública
de la Real Sociedad Geográfica el día 22 de Diciembre de 1919.

SEÑORAS Y SEÑORES :

La bondad ilimitada de la Real Sociedad Geográfica española, á la que me honro altamente en pertenecer, y vuestra omnímoda benevolencia, hacen que ocupe una vez más esta tribuna, por la que pasaron sabios ilustres y varones preclaros, para hablaros hoy de una rama de la Geografía, la Postal; la de las comunicaciones, la geografía que pudiéramos llamar de última hora y que va siempre á la vanguardia de las fuerzas vivas de una nación, dándole seguridades para su desarrollo y sirviéndole de base para el aumento de su potencialidad, y ya que por ahora sea imposible establecer un servicio regular trasatlántico de hidroaviones, á lo que se llegará con el tiempo, veamos la manera de proponer, para que lo recoja quien quiera y pueda, un servicio postal de *oficinas flotantes*, que presten á bordo los mismos servicios que en

tierra y que den un paso de gigante en la marcha del Correo, el cual dejando su carácter tiempo ha de embrionario, se halla actualmente en período de desarrollo, y á acelerarlo se dirige hoy nuestro trabajo, que cae dentro de la Geografía postal y mercantil.

AGENTES EMBARCADOS

La ley para el fomento de las industrias y comunicaciones marítimas de 14 de Junio de 1909; Real decreto de 12 de Marzo de 1910, creando la Sección de protección á las industrias marítimas, trajo como consecuencia el Reglamento definitivo para su ejecución, aprobado por Real decreto de 13 de Octubre de 1913, y todas estas disposiciones dieron lugar á diversas escrituras de contrata, entre las cuales figura una otorgada por el Ilmo. Sr. D. Texifonte Gallego y García, Director general de Agricultura, Industria y Comercio, en representación del Estado, y el Excmo. Sr. D. Javier Gil y Becerril, en representación de la Compañía Trasatlántica, en 1.º de Junio de 1910, ante D. José Menéndez y de Parra, Abogado y Notario del ilustre Colegio de Madrid.

Esta escritura de contrata, que consta de 13 capítulos y 104 artículos, más los documentos y modificaciones anejas, dice en el capítulo IX :

*«De los servicios ordinarios del Estado.
De la correspondencia.*

»Art. 54. La conducción de la correspondencia particular y oficial, entre los puntos extremos é intermedios de los viajes, se hará en los vapores, bajo la responsabilidad directa del contratista, con arreglo á las disposiciones vigentes sobre transporte é inviolabilidad de la correspondencia, y sin más abono que el de la subvención general de la línea.

»Los buques adscritos á estos servicios usarán, como

vapores correos del Estado, la bandera nacional que marca el artículo 2.º, título I del tratado IV de las Ordenanzas de la Armada, y sus dotaciones vestirán uniforme exclusivo para dichos servicios, propuesto por el adjudicatario y aprobado de común acuerdo por las Direcciones de Navegación y de Correos.

»Art. 55. Para los fines de este contrato se entenderá como correspondencia particular y oficial la definida como tal por la legislación de Correos, sin atender al punto de destino ni de origen, así como los efectos á que se destinen ó hayan destinado á transportar la correspondencia y se envíen á la Administración de Correos.

»Además, el contratista se obliga á transportar, sin más abono que el de la subvención de la línea, caudales, valores ó pastas para la acuñación de moneda y especies metálicas pertenecientes al Estado y *paquetes postales* que constituyan transporte comercial hasta un límite de 150 metros cúbicos por cada buque y expedición ó viaje redondo (75 metros cúbicos á la ida y 75 metros cúbicos á la vuelta), para las líneas marcadas con los números 1, 2, 3 y 4 en la tabla de servicios, y hasta 100 metros cúbicos (50 metros cúbicos á la ida y 50 metros cúbicos á la vuelta) en las líneas marcadas con los números 5 y 6 en el mismo cuadro.

»El exceso de esta cantidad se considerará como carga del Estado, y el importe de su transporte será satisfecho al contratista en la forma que determina el último párrafo del artículo 57 de este Reglamento.

»Art. 56. Los Capitanes de los buques *recogerán por sí mismos* la correspondencia de las Administraciones respectivas de Correos, la custodiarán en la forma que la reciban y la entregarán en la Administración á que vaya destinada.

»De la correspondencia certificada se harán cargo nominalmente, firmando su recibo en la Administración que remite y entregándola en el punto de destino con igual formalidad.

»Art. 57. El Gobierno, si lo juzga conveniente, podrá en todo tiempo confiar el despacho de la correspondencia que cursare por estas líneas á los funcionarios del ramo de Correos, sin perjuicio de los deberes que, conforme á este Pliego, correspondan al contratista, si bien quedando dichos funcionarios encargados y responsables de la conducción de las cartas certificadas y los valores declarados.

»Para tal caso queda el contratista obligado á señalar á dichos funcionarios su pasaje gratuito en camarote de primera clase, y además un local seguro, cerrado con llave, para el desempeño de su cometido, y otro, también cerrado, para la custodia de la correspondencia.

»Las demás exigencias del servicio se determinarán por un Reglamento especial, hecho de acuerdo con el contratista.

»Art. 58. En el caso de que por accidente sufrido en alguno de los buques del contratista el viaje empezado no pudiera concluirse, los Capitanes y Agentes de aquél cuidarán de asegurar el transporte de la correspondencia á los puertos de su destino por lo medios más expeditos que estén á su alcance».

Copiado cuanto antecede, vemos que ya existe lo principal, ó sea el medio de crear el servicio, toda vez que la Compañía Trasatlántica española está en la obligación de conceder cuanto consta en los artículos transcriptos.

La instalación de Oficinas flotantes en los vapores correos españoles, al igual que lo tienen otras naciones, y á ser posible con mayor perfección, es hoy indispensable, para acelerar la llegada á los destinatarios de la correspondencia procedente ó para Ultramar, porque tienen el mismo derecho los españoles que residen en su patria que los que viven alejados de ella, aun cuando ese alejamiento sea voluntario y no impuesto por las circunstancias, como sucede con frecuencia.

Se oye muchas veces que una carta entrada en la Península después de quince, veinte ó treinta días de viaje, es lo mismo que tarde cinco ó seis más en llegar á poder

del destinatario, razón que no puede admitirse, tan sólo por no considerarla como tal; pero que nosotros, indolentes *per se*, creemos sinceramente que cuando eso sucede es porque debiera pasar, pensando bajo la influencia arábiga heredada en ochocientos años de ocupación ibérica.

El año 1914, á raíz de estallar la gran tragedia que ha conmovido al Universo y ha hecho surgir una nueva era en la historia de la humanidad, rompiendo en mil pedazos cuanto caduco é inútil conservaba la vieja civilización que impuso aquel choque violento que se llamó guerra de Troya, hube de pedir la instalación de Agentes embarcados, previendo que el marasmo en las comunicaciones marítimas no se haría esperar, como así sucedió, y nada se hizo en este sentido; ni siquiera se tuvo en cuenta la misión inalienable del Correo, que es la de acortar las distancias, acelerando las marchas y economizando tiempo para impulsar en tanto cuanto pueda el fomento y desarrollo de las fuerzas vivas del país, que constituyen en todo momento el crédito y la potencialidad de una nación.

Las naciones han perdido sus mercados: las beligerantes que fueron, por no producir; las neutrales, por haber cortado sus relaciones con unas y otras á causa de la intermitencia en las comunicaciones, difíciles y onerosas á la vez. Todas han pensado á estas horas en la expansión comercial, en el intercambio rápido y seguro, en la transacción á distancia, y esto sólo puede hacerlo el Correo.

El formidable alud de correspondencia que ha de invadir nuestros centros postales debe encontrar espacio suficiente, cauce anchuroso por donde circular, y eso no se consigue ciertamente amontonando sacas y más sacas en los puertos en espera de que manos que no existen manipulen su contenido en pocas horas, para que continúen los objetos en ellas encerrados su interrumpido curso.

La correspondencia que nos entreguen los vapores correos extranjeros podrán, puesto que no hay medio de

evitarlo, y si existe no está todavía á nuestro alcance, permanecer en nuestras oficinas fijas de una á otra expedición; pero la que traigan vapores españoles y además subvencionados por el Estado español, no tiene explicación ni justificación posible su detención de días en cualquiera de las oficinas postales, ni puede tolerarse, en buena lógica administrativa postal, que tarden seis, siete y ocho, como ha sucedido algunas veces, en llegar al punto de destino desde su desembarque en la Península.

Parece asimismo que no tiene importancia el retraso de una á otra expedición ambulante; sin embargo, pudiera ocasionar muchos perjuicios, pues una carta dirigida á Barcelona, de salir de Irún en el correo-Norte-ascendente á verificarlo en el expreso, tiene una diferencia de cuarenta horas en la llegada al destinatario, y sólo hay nueve entre la partida de una y otra expedición. Este ejemplo, que puede comprobarse fácilmente con una guía de ferrocarriles, es sólo uno de los muchos que pudiéramos poner como razonamiento inconcuso á nuestro aserto, y no debemos olvidar que Barcelona é Irún están unidas por una línea directa propiedad de la misma Compañía y sujeta rigurosamente á sus enlaces respectivos, pues el perjuicio señalado aumenta grandemente cuando la correspondencia ha de continuar por otras líneas de distintas Compañías, que con frecuencia sólo tienen un enlace, y no esperan en caso de retraso la llegada del tren que la trae.

Por todo lo expuesto se hace necesario, más que necesario, imprescindible, hoy más que antes, la creación de los Agentes embarcados, puesto que tampoco es práctico sostener en las oficinas de llegada ó de desembarque un contingente numeroso de personal, que habría de trabajar tan sólo á la llegada de las expediciones ultramarinas, para después permanecer inactivo; lo racional es crear esas oficinas flotantes dotadas del personal necesario, que nunca podrá ser menor de dos ni mayor de seis funcionarios por expedición, para que velando por los intereses

de nuestra patria, en lo que á su misión se refiere, hagan por medio de un trabajo ordenado y constante que la correspondencia, lo mismo á la llegada á los puertos trasatlánticos que á los nuestros, continúe sin pérdida de momento por medio de las oficinas ambulantes en dirección á su destino.

Las líneas que por ahora podrían instalarse inmediatamente en vapores de la Compañía Trasatlántica española con derecho y sin remuneración á la misma (teniendo en cuenta que el Estado por las seis líneas que constituyen el cuadro B anexo al artículo 17 de la ley entrega anualmente á la Compañía citada 9.627.611'34 pesetas), son siete:

LÍNEA NÚMERO 1.—*Norte de España á Cuba y Méjico.*—Salidas de Bilbao; escalas en Santander, Coruña, Habana y Veracruz; facultativas, Vigo, Gijón, Progreso, Tampico y Puerto-Méjico (Coatzacoalcos). Duración del viaje: veinte días á la ida, diez de parada en Veracruz y diez y ocho de regreso.

Hay que tener en cuenta que la correspondencia para Cuba y Méjico sale diariamente por vía Francia-Nueva York, y por tanto circula menos por esta línea, toda vez que á la Habana se tarda diez y seis días por vapor desde Bilbao y veinte á Veracruz; mas en la Habana se detiene el barco día y medio, luego necesita dos y nueve horas para trasponer las 824 millas que separan los dos puertos. Son, pues, bastantes dos funcionarios para esta línea.

Habrán de formar paquetes á los 27 Estados y los dos territorios mejicanos.

En lo que se refiere á la isla de Cuba, deben formarse paquetes á las seis provincias en que se divide la isla, y si fuera necesario, un despacho al ambulante de Habana á Santiago de Cuba, que atraviesa la isla con una longitud de 856 kilómetros.

LÍNEA NÚMERO 2.—*Mediterráneo á la Argentina.*—Esta línea parte de Barcelona, aunque tiene facultad para ha-

cerlo de Génova, y escala los puertos de Málaga (eventual), Cádiz, Santa Cruz de Tenerife, San Vicente de Cabo Verde (eventual), Montevideo y Buenos Aires. Duración del viaje: veinticuatro ó menos días á la ida, parada en Buenos Aires ocho y veintitrés ó menos á la vuelta. Estos días son contados desde Barcelona, pues desde Cádiz sólo tarda diez y siete y otros tantos al regreso, ó menos, en recorrer las 5.321 millas que separan dichos puertos, con las escalas de Tenerife y Montevideo.

Esta es seguramente la línea más importante de todas para el servicio postal, y la que habrá de llevar mayor número de empleados.

Nuestras relaciones con la América meridional no son sólo comerciales, sino también de raza y de idioma; el número de españoles que alberga la América meridional es enorme y por tanto muy justo que el Gobierno español los atienda preferentemente, proporcionándoles medios rápidos y seguros de comunicación con la madre patria, único pensamiento santo que tienen los emigrados de toda clase y condición, pues en su patria tienen los afectos, á ella encaminan sus ahorros, y los aires que de ella llegan son reconstituyentes á la vez que acicate para perseverar en el trabajo que ha de proporcionarles una vejez tranquila en el regazo de la madre inmortal y siempre dispuesta á recibir á los hijos esparcidos por el mundo:

En esta línea, como en todas, los funcionarios encargados de servirla habrán de conocer la Geografía postal de los países de destino, para formar los despachos que se estimen necesarios al efecto de imprimir la mayor rapidez en su curso á los objetos postales que manipulen, y resulta esta línea la más complicada por el progresivo desarrollo adquirido por los países que integran esta parte del mundo, y así como las demás líneas pueden dominarse fácilmente, la que nos ocupa necesita preparación y conocimientos para el éxito del servicio, pues hay que crear oficinas flotantes ambulantes y no conductores de correspondencia.

Aun á trueque de alargar mucho este proyecto, hemos de señalar la forma de hacer los despachos, á menos que la Administración del país de destino pidiese otra cosa, con la garantía de no perder expedición.

Pueden, pues, hacerse paquetes, sacas ó despachos á las 14 capitales de las provincias argentinas y á las 10 de los territorios, teniendo en cuenta que los de Santa Cruz y Tierra del Fuego pueden entregarlos en los enlaces de Montevideo á los vapores que enlazan con la Trasatlántica, que hacen escala en Punta Arenas y Coronel para terminar en Valparaíso.

El territorio de Santa Cruz y puertos de la costa Sud-argentina se sirve por las Compañías de vapores «Delfino Hermanos» y «Mihanovich», argentinas, y por la Compañía «Kosmos», alemana, á quienes se entrega en Buenos Aires (Dársena Sud).

Paquetes á las 23 provincias chilenas y al territorio de Magallanes, para darlo todo por el ferrocarril Trasandino, menos el despacho de Punta Arenas.

Paquetes á las 47 provincias bolivianas, para seguir desde Buenos Aires á Santa Fe y La Quiaca, ó por el Trasandino (si no fuere posible por la Quiaca), para que siga desde Antofagasta á La Paz.

Paquetes á los 19 departamentos del Uruguay, para dejarlos en Montevideo.

Paquetes, por último, para los 23 distritos del Paraguay, con el fin de que siga por el ferrocarril de Zarate-Ibicuy, Monte Caseros, Paso de los Libres, Posadas, Villa Encarnación (cincuenta y cinco horas).

La correspondencia para el Paraguay puede seguir la vía Montevideo á Paso de los Toros y Santa Rosa, desde donde atraviesa el Uruguay y toma el ferrocarril anterior en Monte Caseros.

LÍNEA NÚMERO 3.—*Mediterráneo á Nueva York, Cuba y Méjico.*—Esta línea sale de Barcelona y escala facultativamente el puerto de Málaga, toca en Cádiz y hace rumbo á Nueva York, donde se detiene dos días, para con-

tinuar á Habana y Veracruz, invirtiendo en el viaje veinticuatro ó menos días desde Barcelona, y desde Cádiz veinte ó menos.

Se detiene dos días en Habana y siete ó menos en Veracruz y emprende el regreso.

Esta línea puede transportar, tanto á la ida como al regreso la correspondencia de y para Nueva York, Méjico y Cuba; pero, con excepción de los paquetes postales, debe entregarse toda en el primer puerto para su continuación por vía terrestre y ferrocarril de Nueva York á San Francisco de California hasta Marshall, donde enlazaría con la que va á Laredo (Estados Unidos) y Nuevo Laredo (Méjico), y de aquí á Méjico. La de Cuba se separa de la gran línea en Richemont, para seguir la de la Florida hasta Tampa, donde embarca en la Compañía de vapores «Peninsular & Occidental. S. S. Co.», salvando las 305 millas que hay hasta la Habana en un día; resultando así más rápido que conducida por mar, puesto que el barco tarda cuatro días y medio en llegar á Habana desde su arribo á Nueva York y diez á Veracruz.

En este viaje, además de formar paquetes á las capitales de los Estados, habrá que incluirlos en dos despachos, uno rotulado á Méjico y otro á Nuevo Laredo; el primero con los Estados de Veracruz, Tabasco, Campeche, Guerrero, Oaxaca, Chiapas, Hidalgo, Méjico, Morelos, Puebla, Tlascala, Yucatán y Distrito Federal. Separando limpios Méjico y Veracruz.

El segundo con los de Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas, Sinaloa, Jalisco, Colima, Michoacán, Durango, Zacatecas, Aguas-Calientes, San Luís del Potosí, Guanajato, Querétaro, y los territorios de Tepic y Baja California.

LÍNEA NÚMERO 4.—*Mediterráneo á Puerto Rico, Cuba, Venezuela y Colombia.*—Esta línea arranca de Barcelona, aunque como todas las del Mediterráneo puede hacerlo de Génova, y hace escala en Valencia, Málaga (las dos facultativas), Cádiz, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife,

Santa Cruz de la Palma (facultativa), Puerto Rico, Habana, Puerto Limón y Colón.

Duración del viaje: treinta días desde Barcelona y veinticinco ó menos desde Cádiz. Al regreso invierte los mismos días, pero con el siguiente itinerario, siendo la parada en Colón condicional: Cartagena, Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello (las cuatro facultativas), La Guaira, Carúpano (facultativa), Ponce (facultativa), Puerto Rico, Las Palmas ó Tenerife, Cádiz, Barcelona, Marsella y Génova.

Esta línea combina en Panamá por medio del ferrocarril del istmo con otras dos, que se dirigen al Norte y Sur respectivamente.

La primera toca en Punta Arenas (Costa Rica), San Juan del Sur y Realejo (Nicaragua), La Unión (El Salvador), Amapala (Honduras), Isla de Tigre (Golfo de Fonseca), La Libertad y Acajutla (El Salvador), San José y Champerico (Guatemala), Tonalá, Salina Cruz, Puerto Angel, Acapulco, Manzanillo, San Blas, Mazatlán y San Lucas (Méjico) y San Francisco de California (Estados Unidos).

La segunda hace escalas en Buenaventura y Tumaco (Colombia), Esmeraldas, Manta y Guayaquil (Ecuador), Paitá, Etén, Pacasmayo, Callao, Pisco y Mollendo (Perú), Arica, Pisagua, Iquique, Tocopilla, Cobija, Mejillones, Antofagasta, Chañaral, Caldera, Carrizal, Huasco y Valparaíso (Chile).

En esta línea se formarán despachos ó paquetes á Puerto Rico, con toda la isla, y en paquetes, limpio, San Juan y Ponce.

Respecto á la isla de Cuba, en la misma forma que se indica en la línea número 1.

En Puerto Limón darán un despacho con la correspondencia de Costa Rica, separando Punta Arenas y San José, para que continúe seguidamente por el ferrocarril que se dirige al primero de los puntos nombrados.

En Colón entregará un despacho para esta población, formado con los puntos siguientes: Bailamonos, Barba-

coas, Bocas del Toro, Bohío-Soldado, Cristóbal Colón, Chagres, Donoso, Madre de Dios, Miguel de la Borda, Frijoles, Gatún, Buenavista, Mindi, Río Codé, Penonemé, Río Indio, San Pablo del Canal y Santa Isabel.

Otro para Panamá con las poblaciones de: Aguadulce, Alanje, Arzaiján, Atalaya, Bajo-Obispo, Bejuco, Boquerón, Bugaba, Calobre, Cana, Canazas, Capira, Chame, Chepillo, Chepo, Chitré, Chorrera, Cituro, Corozal, Coroza, Culebra, David, Dolega, El Cristo, El Real, El Roble, El Romance, Emperador, Garachihu, Gorgona, Gualaça, Guarare, Horconeitos, Jaqué, Jurado, La Roca, La Mesa, La Palma, La Pintada, La Divisa, Las Cascadas, Las Minas, Las Palmas, Las Tablas, La Villa de los Santos ó los Santos, Los Pozos, Macaracas, Matachía, Miraflores, Molineca, Montijo, Occi, Ola, Paraíso, Parita, Pedro Miguel, Pesé, Pocri de Aguadulce, Pocri de las Tablas, Poringa, Remedios, Río de Jesús, Río Grande, San Carlos, San Felipe, San Francisco, San Lorenzo, San Pablo, Santa Fe, Santa María, Tolé, Tonosi, Tucutí y Yarisa.

En caso de formar despacho al ambulante de Colón á Panamá, habrá que tener en cuenta que el itinerario es el siguiente: Gatún, Tiger-Hill, Lyon-Hill, Aborca-Lagarto, Santana, Bohío-Soldado, Buenavista, Frijoles, Juana María, Tabernillas, San Pablo, Bailamonos, Gorgona, Matachín, Obispo, Emperador, Culebra, Paraíso, Pedro Miguel, Miraflores, Río Grande, Cárdenas, Corozal, Atillo, Panamá y Balboa (Puerto de Panamá).

Para los enlaces se formará un despacho á cada uno de los puertos en que los buques hagan escala, con arreglo á los nomenclátos que se darán por la Dirección general.

En viaje de regreso entregará en todas las escalas que haga el buque, y como son distintas que á la ida formará los despachos que las necesidades y paradas del barco aconsejen, procurando confeccionarlos con arreglo á las circunstancias.

Así, por ejemplo: si el vapor toca en Puerto-Cabello

y La Guaira, dejará en cada puerto su despacho, pero si á la llegada á Puerto Cabello pudiera enlazar con el ferrocarril que va á La Guaira, entregará aquí el despacho de esta población, pues aun cuando sólo hay 65 millas entre los puertos nombrados, que el barco hace en seis horas, hay que tener en cuenta que la parada es de quince en Puerto Cabello. En cambio, si la escala es en La Guaira, habrá de dejar allí la de Puerto Cabello, también con sus tránsitos.

LÍNEA NÚMERO 5.—*Filipinas*.—Sale de La Coruña, pudiéndolo hacer de Liverpool, y toca en Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, Barcelona, Port-Said (donde se detiene dos días y medio), Suez, Adén, Colombo, Singapur y Manila. Duración del viaje desde Barcelona, treinta y dos días, tanto á la ida como á la vuelta; parada en Manila, diez ó más.

Todas las oficinas enviarán su correspondencia á Barcelona, desde donde partirá el Agente embarcado, que entregará despachos en Port-Said, con toda la correspondencia de Egipto, Nubia y Sudán anglo-egipcio, sacando limpios Alejandría y El Cairo; dejará también en Port-Said, para que siga á Suez por ferrocarril, puesto que la parada es de dos días y medio, la que vaya dirigida á Puerto Sudán y Suakim (Nubia), Tor, Janbo, Yeda y Hodeida (Arabia) y puntos de Eritrea (Assab) y Masaua); así como también los de Somalia francesa (Obok y Yibuti con Abisinia), para que continúe por las conducciones marítimas que circulan entre Suez, Tor, El Wedge, Janbo y Yeda (Compañía Khedivial Mail Steamship and Graving Dok Co.), por la de Suez, Tor, Janbo, Yeda, Suakim, Masaua, Hodeida y Aden (de la misma Compañía), por la de Suez, Port Sudán y Suakim (también de la Compañía citada).

Para Yibuti, Obok y Abisinia, la dará Port-Said á la Compañía de «Mensajerías marítimas» francesa, que pasa cuatro veces al mes, ó á otros vapores que escalen dichos puertos.

Para Australia combina también en Port-Said, pudiendo entregar los despachos que proceda.

Por último, combina en Port-Said con otro vapor que se dirige á Zanzíbar, Mozambique y Cabo de Buena Esperanza, para donde puede darle despachos; mas como de Zanzíbar á Daresalam hay sólo 40 millas y vapor diario, así como también de Zanzíbar á Mombasa (Africa oriental inglesa ambos puntos), que distan entre sí 133 millas, puede darse correspondencia en la misma forma.

En Aden tiene enlace con otra línea que va á Kurra-che y Bombay, por tanto le dará correspondencia para India británica, Afghanistán y Beluchistán; pero como en Kurrache tiene á su vez enlace con otro barco que va á Bushire ó Buxir, lleva también la de los puertos persas, á no ser que fuera más favorable dejarla en Aden para utilizar la conducción marítima de este punto á Makalla, Kesin (Arabia inglesa), islas de Kuria-Muria y Mosera (inglesa), Mascate (capital de Omán, Arabia), Guadur (Beluchistán), Bender-Abbas, Dubai, Linga (Persia) é isla de Bareim (inglesa, por la conducción «British India Steam Navigation Company»). También puede utilizarse la que parte de Bombay, de la Compañía citada, con tres itinerarios mensuales, de los cuales el primero y segundo llegan á Mahomerah (Persia) y Basora (Turquía Asiática).

En Colombo tiene también enlace con un vapor que va á Calcuta; pero no se hará uso de él, porque la correspondencia para la India británica se dió en Aden, desembarcó en Bombay y continuó á Calcuta por el ferrocarril de Asansol, Bilaspur, Nagspur, Bhusanall y Maumad, que atrayesa toda la India de Oeste á Este; así pues, sólo dejará en Colombo la de la isla de Ceilán, con la de las Maldivas y Laquedivas.

En Singapur se entregará al vapor con quien enlaza la correspondencia para la Indochina francesa, China y Japón, pues hace escalas en Saigón, de la primera; Hong-Kong y Xanghae, de la segunda, y Hiogo (Kobé) y Yokohama, de la tercera. (4.000 millas en quince días).

También enlaza en Singapur con otro vapor que va á Batavia (isla de Java, holandesa), y por tanto puede dársele correspondencia para todas las Indias Orientales neerlandesas.

Por último, á su llegada á Manila, combina con otro vapor que va á Ilo-Ilo y Cebú, á quien entregará despachos.

LÍNEA NÚMERO 6.—*Fernando Póo*.—Esta línea arranca de Barcelona y toca en Valencia, Alicante, Cádiz, Tánger (facultativa), Casablanca (facultativa), Mazagán (facultativa), Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Río de Oro, Sierra Leona (facultativa), Monrovia (facultativa) y Santa Isabel de Fernando Póo. Duración del viaje: diez y ocho días ó menos á la ida y quince ó menos á la vuelta. Parada en Fernando Póo, doce ó menos días.

Esta línea es, sin duda alguna, la más española de todas, porque une la metrópoli con nuestros restos coloniales y está destinada á comunicar con hermanos nuestros solamente, puesto que todos los residentes en Fernando Póo se hallan cobijados por nuestra gloriosa bandera, hermosa y valiente, como nacida en aquella batalla de impecedero recuerdo que se llamó de las Navas de Tolosa.

No tiene enlace alguno durante la travesía y sólo á la llegada á Santa Isabel puede dar correspondencia á una línea de vapores que recorre semanalmente el Golfo de Guinea, escalando puertos de Camerun, Nigeria, Dohomey, Togo, Costa del Marfil y Costa de Oro, y con el vaporcito que hace servicio interinsular y llega á nuestra posesión continental encerrada en el territorio de Camerones.

La correspondencia para las posesiones portuguesas de Príncipe y Santo Tomé, también sale en vapores de aquella nación.

Esta línea pueden servirla, por tanto, dos empleados, que entregarán despachos en los puntos de escala y llegarán al final del viaje con la correspondencia distribuída

para que pueda partir inmediatamente á los demás puntos á que vaya destinada; teniendo muy en cuenta que el servicio postal de nuestras posesiones del Golfo de Guinea abarca todos los de la metrópoli, y con la existencia del Agente embarcado, que actuará de Inspector delegado, podría implantarse el especial de Caja Postal de Ahorros, que seguramente daría espléndidos resultados, así como otros de que pudiera dotársele y que constituyen especialidad postal.

LÍNEA NÚMERO 7.—*Norte de España á Brasil y Argentina.*—Sale de Bilbao para Santander, Gijón, Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires. Al regreso toca en Canarias. Empleados, igual número que en la línea número 2.

Duración y enlaces, como la número 2. Como todas las líneas que dejamos descriptas son mensuales, tenemos dos expediciones sudamericanas cada treinta días; reconociendo que nuestro mayor número de relaciones está en esa parte del mundo, es la que con más esmero debemos cuidar, ya que además de residir en esas Repúblicas millones de españoles no podemos olvidar que los habitantes nativos de esos países llamados criollos, descendientes del colonizador español, son raza fuerte y trabajadora, que siempre se inclina hacia nosotros en igualdad de circunstancias, y que prefiere nuestra presencia fraternal á la de otros, que con aire de superioridad y protección se presentan en aquellos lugares, dando facilidades que nosotros no otorgamos en todos los órdenes de la vida.

*
**

Los Agentes serán por turnos, uno por cada línea y un turno de reserva para ausencias y enfermedades.

El número de funcionarios adscriptos á cada línea tendrá que ser á petición propia, y sólo en el caso de que no

hubiere solicitudes se podrá ordenar la prestación del servicio, destinando á él á empleados del Cuerpo.

Será condición indispensable que los funcionarios sean mayores de veintitrés años y menores de cincuenta, perteneciendo á la categoría de Oficiales, con excepción de las líneas números 2 y 7, que el Jefe lo será uno de Negociado de tercera clase.

No podrán prestar servicio menos tiempo que un año, y sólo en caso de imposibilidad probada podrá separarse de él.

Percibirán en concepto de dietas 35 pesetas diarias líquidas, las cuales comenzarán á contarse desde la fecha de embarco en el puerto de arranque hasta el desembarco en el mismo puerto.

Los funcionarios adscritos á este servicio residirán en Madrid y dependerán del Negociado del Centro directivo denominado *Servicios marítimos*, que tendrá á su cargo la distribución de turnos y todas las incidencias que con este servicio se relacionen.

Saldrán para los puntos de embarque con la anfetación necesaria encargados de la expedición que nazca en Madrid y agregados á la oficina ambulante correspondiente, estando á las órdenes del Administrador principal del punto de partida hasta que ésta se verifique.

Una vez en ruta comunicarán con el Centro directivo enviando un parte, que al efecto llevarán impreso, en el cual indicarán las incidencias, como retrasos, faltas de enlaces, etc., y los enviarán desde los puntos que se señalen fuera de la Península, aunque tengan que utilizar servicios extranjeros.

A su llegada al punto de destino, telegrafiarán al Centro directivo.

Antes de comenzar el servicio sufrirán un examen referente á la prestación del mismo en la línea que lo han de verificar, y de la Geografía postal de los países á los cuales hayan de formar despachos.

Confeccionarán envíos cerrados para todos los puertos

donde hagan escala los vapores y para todos los que se hallen en la ruta y tengan parada los vapores con quienes enlacen; cuidando de incluir siempre la correspondencia para el tránsito de dichos puntos.

En el viaje de regreso formarán un despacho para cada capital de provincia de España, con su tránsito, además de los que deban hacer para las líneas generales y todos los que estimen necesarios para las líneas secundarias y oficinas fijas, á juicio del Jefe de la expedición.

Estos despachos se confeccionarán como los del extranjero, es decir, colocando la correspondencia asegurada, si la hubiere, en medio del despacho de certificados y éste en el centro de la ordinaria. En el caso de que hubiera más de una saca se numerarán, cuidando de incluir en la número uno el despacho de certificados.

Cuando el volumen lo consienta, en los despachos dirigidos á las oficinas ambulantes deberán incluirse los destinados á las capitales de provincia enclavadas en el trayecto que aquéllos recorran.

Los Agentes embarcarán en el primer puerto de la Península, ó sea: para las líneas 1 y 7 en Bilbao, y para las demás en Barcelona.

Los puertos españoles donde hagan escala entregarán todos los despachos rotulados «Agente embarcado de tal á tal punto».

Los Jefes de las oficinas de embarque telegrafiarán al Centro directivo inmediatamente de haber zarpado el vapor correo, y las del tránsito lo harán también á la salida del barco.

Las oficinas de partida y las del tránsito confeccionarán los despachos que se juzgue necesario y en la forma que se estime conveniente, encaminada siempre á evitar trabajo á los Agentes embarcados.

Los Agentes deberán poseer uniforme de verano é invierno y usarán constantemente el que corresponda.

Para bajar á tierra lo harán con el permiso del Jefe de la expedición, y éste con el del Capitán del barco, á quien

pedirá la venia para el desembarco de los subalternos.

El transporte á tierra será siempre por cuenta de la Compañía naviera.

Las oficinas extranjeras, á petición del Centro directivo, enviarán nota y nomenclátors de los despachos que hayan de confeccionar los Agentes, con el fin de que la correspondencia no se detenga en los puertos de desembarque más que el tiempo indispensable para alcanzar la expedición por la cual ha de continuar su viaje.

Si la Dirección general lo estima oportuno, deberá confeccionar un programa ó cuestionario detallado de lo que los funcionarios que se dediquen á *Agentes embarcados* deben estudiar para prestar servicio, pudiendo hacer sus ejercicios por líneas, sin que sean destinados, aunque hayan viajado á otras, á ninguna de las cuales en que no hayan demostrado su suficiencia ante el Tribunal nombrado anualmente y que se reunirá siempre que lo soliciten más de tres empleados.

La Dirección general gestionará de las Administraciones de los países de destino que los Agentes puedan entrar en las oficinas y preparar las expediciones durante la parada de los barcos, con el fin de adelantar el trabajo para obtener mayor éxito en el servicio que les está encomendado.

Los Agentes recibirán á bordo, en las horas de oficina que señalen, correspondencia de todas clases y la cursarán por todos los medios que estén á su alcance. Irán dotados á este efecto de sellos de franqueo, que facilitarán al público previo pago de su importe.

Con el fin de facilitar un medio de alcance á los remitentes de correspondencia ultramarina, el Negociado de Aviación del Centro directivo dispondrá lo que estime más conveniente, al efecto de establecer salidas periódicas del puerto de Cádiz de hidroaviones con escala en Ifní, al objeto de llevar el alcance de la expedición al vapor correspondiente y hacerle entrega en el último puerto canario.

Así, por ejemplo: la expedición de Fernando Póo sale de Santa Cruz de la Palma cinco días después de haberlo hecho de Cádiz; por tanto, el hidroavión puede verificar la partida cuatro días después que el vapor, puesto que las 800 y pico de millas que separan á Cádiz de Santa Cruz de la Palma pueden hacerse cómodamente en tres etapas: Cádiz á Santa Cruz de Mar Pequeña, de aquí á Tenerife ó Gran Canaria y de esta isla á la de La Palma.

Cuando el vapor no haga escala en la isla de La Palma las etapas quedan reducidas á dos, y las salidas se graduarán con el tiempo necesario para vuelos y amerrizajes, pudiendo este servicio llevar también el alcance de Canarias, pero siempre reduciendo los envíos á correspondencia epistolar, que habrá de recargarse con una peseta como sobreporte.

La Administración de Cádiz recibirá estos envíos á mano, estampará en la cubierta un sello que diga «alcance al vapor tal» y dará un recibo al expedidor de la cantidad cobrada, que habrá de devolverse á la presentación del documento, si el servicio no se pudo verificar.

De las siete líneas descritas, cinco corresponden á América, una á Africa y una á Asia y Oceanía.

Es indiscutible que nuestros principales mercados, nuestros negocios ultramarinos están en América, y si en lugar de conformarnos con las cinco expediciones mensuales hechas por la Compañía Trasatlántica utilizásemos también la flota de la de «Pinillos Izquierdo y Compañía», podríamos llegar con facilidad á la *reconquista de América*.

¿Cuál es el principal factor del progreso industrial y el desarrollo de las naciones? El Comercio. ¿Cómo se desenvuelve el Comercio? Por medio de las comunicaciones postales, que son su principal y único agente, que además de indispensable es honrado, leal y desinteresado.

El Correo moderno es un sistema mixto de postal, bancario y comercial; apliquémosle á la vida de la nación y

emprendamos resueltamente la reconquista de América.

En el siglo xvi la conquistamos á fuerza de sangre para civilizar á sus habitantes y utilizar las riquezas del país; sucedió lo inevitable, lo que tenía que suceder; á cambio de aquel régimen autócrata que establecimos, pues no conocíamos otro mejor, y que dió como resultado la pérdida total, la desaparición absoluta de la Corona de España de tan inmensos territorios, y á cambio de tanto oro les dimos nuestra raza, nuestras costumbres, nuestro idioma, y nos fuimos. Hoy podemos reconquistar á América, porque ellos y nosotros hemos cambiado de régimen político dentro del mismo sistema; hemos desenvuelto nuestro comercio, desarrollado nuestra industria, progresado grandemente en nuestras comunicaciones y hacemos ya lo que nunca creíamos que habría de llegar.

El Comercio y el Correo se funden en fraternal y estrecho abrazo, son algo como el pedernal y el eslabón, se compenetran, se identifican, marchan al unísono, se ayuntan voluntariamente y nace la fusión absoluta, limpia y pura: *el intercambio*.

Fenicia fué la cuna del Comercio; Fenicia lo engendró, lo hizo nacer y lo llevó á todas partes.

País diminuto en aquellos tiempos, pues sólo contaba unos 300 kilómetros de Norte á Sur y unos 55 de Este á Oeste; situado en el extremo occidental de Asia, entre la Palestina, tierra de Lugares Santos después, el viejo Egipto, la bella, artista y sabia Grecia, los inmensos imperios asiáticos antiguos y el mar Latino que acariciaba sus costas; sin otra fortuna que sus rocosas islas, sus magníficos pinares, sus famosos cedros del Líbano y otros escasos recursos; sin hacer caso del despotismo que imperaba en unos países y del despotismo y la teocracia unidos que reinaban en otros, pensó é hizo Fenicia que germinara en el suyo la libertad sacra que ha alimentado con sus jugos y sus frutos todas las civilizaciones, y se dedicó á explotar lo que los demás despreciaban, el Comercio.

Floreció Fenicia desde el siglo xvii al iv antes de Jesucristo, y superó á todas las naciones de aquel tiempo en riquezas, bienestar y cultura.

¿Qué hubiera hecho Fenicia si hubiese dispuesto de comunicaciones perfectas? Sin duda alguna habría dominado al mundo.

Sin libertad y sin apoyo de los Gobiernos no caben las iniciativas. Los emprendedores tropiezan constantemente con la mano opresora y el Comercio se detiene, consúmese y muere; al mismo tiempo el progreso postal decrece, las comunicaciones se estancan en su marcha triunfal y la nación se hunde.

Por eso la India, vastísimo territorio, cuna de la Humanidad, organizada en castas, donde dominaba la sacerdotal, despreciando y esclavizando á sus hermanos inferiores, no ejerció ningún influjo en el desarrollo del comercio ni de las comunicaciones.

Mientras los poderosos guerreaban entre sí, mientras inmensos territorios pasaban en propiedad de unos á otros, mientras tremendos ejércitos se destruían en la lucha (la historia se repite), Fenicia aprovechaba el comercio marítimo. Era éste poco expansivo, nadie se alejaba mucho de las costas, el mar imponía un gran respeto; pero los fenicios, impelidos por la necesidad de un lado y la ambición de otro, construyeron naves veleras con las ricas maderas de su país, y guiándose de las estrellas para navegar se lanzaron con gran valentía por las soledades del mar, regiones entonces desconocidas; lograron atravesar las columnas de Hércules; á la vista de otro mar más bravo no se arredraron é hicieron otras naves más fuertes y mayores que las primeras, llegando con ellas á las islas Oestrimnidas (costas de Britania) y hasta, según discretísimos autores, á los países de Escandinavia. Vendían á los pueblos bárbaros de Africa y Europa los productos de Oriente, y cambiaban, tomando de Egipto, los finos trabajos en preciosos metales, joyas y armas; artísticos esmaltes, vidrios y lozas; sus célebres

tejidos de lino y lana, y los ricos y abundantes granos del país del Nilo.

Reunían en sus barcos todos los productos de la tierra: la plata de Hispania, que el orfebre transformaba en ánforas preciosas, y los finos tejidos asirios de hilo y algodón, los colmillos de marfil arrancados á los elefantes de la India y el estaño extraído de las minas de Britania. Los caballos del Cáucaso, codiciados en todas partes para hacer la guerra, y los infelices esclavos que iban á ser vendidos en los zocos. El oro, el onix, los perfumes árabes y los mariscos griegos, que daban aquellos colores purpurinos para los ropajes imperiales, cuyo secreto no hemos logrado descubrir; las ricas sedas de China y las perlas rarísimas extraídas del mar por los habitantes arriesgados de las islas Chagos, destinadas á brillar en las hetairas primero, en las cortesanas después y por último en las reinas.

Eran los fenicios los comisionistas del mundo; fundaron el lazo de unión por medio del comercio internacional, que suavizó mucho los odios entre los países, innato defecto de todos en aquel tiempo; generalizaron el uso de la moneda, que tomaron de Babilonia, y se enriquecieron de tal manera que fueron la envidia de muchos pueblos; dondequiera que fundaban colonias á lo largo del Mediterráneo, eran queridos, respetados y hasta se les tomaba de consejeros.

En cualquier parte que se establecían divulgaban sus costumbres, sus ideas, su alfabeto, y al poco tiempo aquel mercado se convertía en ciudad.

Tomemos, pues, ejemplo de Fenicia; establezcamos servicios de comunicaciones rápidas con América, implantando sin demora los *Agentes embarcados*; que ningún vapor que zarpe de España deje de llevar correspondencia hasta conseguir el correo diario; que todos los vapores, cualquiera que sea la Compañía á que pertenezcan, lleven á bordo Oficiales del Cuerpo de Correos, con el fin de que á las cuarenta y ocho horas de entrar la correspondencia

en cualquier puerto español esté en poder de los destinatarios, desterrando ese mal organizado servicio de que es detenida en las oficinas postales cuatro, cinco ó más días por falta de brazos para dirigirla y hasta de local donde custodiarla, originando perjuicios á remitentes y destinatarios.

Desechemos de una vez para siempre esa indolencia musulmana, que nos hace fatalistas, reformando nuestros caducos tomos de legislación extensa é inútil.

Establecer un servicio especial de paquetes postales con nuestros hermanos del Nuevo Continente; pero no como con las demás naciones, sino poniendo en vigor una tarifa muy reducida y tipos de peso hasta uno, uno á tres, tres á cinco y cinco á diez kilogramos. Rebajar la tarifa de cartas á 0'10 pesetas para todos los países de habla castellana, permitiendo que por este precio se envíen hasta 50 gramos. Implantar inmediatamente el servicio de «Suscripciones á periódicos» y el de «Venta de libros de autores españoles», con el fin de que sepan en una parte cómo se marcha en la otra y cómo se piensa política, comercial y literariamente; establecer los «certificados con reembolso» y el «cobro de efectos comerciales», y con el Giro postal, que es el medio, entre otros, de ingresar cantidades en nuestra Caja postal de Ahorros los españoles residentes en el otro Continente, simplificaremos el intercambio de nuestros productos, se desarrollará nuestra industria al abrigo de aquellos mercados y habremos colocado nuestras baterías en disposición de un ataque serio y eficaz, con las cuales podremos desmontar ahora las de franceses, ingleses y alemanes, disparando proyectiles que consisten en conseguir la rebaja de los fletes por parte de las Compañías navieras españolas y acelerar la marcha de sus barcos. Que el comercio, en lugar de conceder plazos de noventa días, que muchos fabricantes dejan reducidos á sesenta, puesto que empiezan á contar desde la fecha de la factura y la mercancía tarda un mes ó más en llegar, lo hagan á ciento ochenta días, contados desde

la entrega de la mercadería, con la conformidad del cliente, como lo hacen ingleses, alemanes y franceses.

Que no se haga aceptar las letras antes de verificar los compradores la mercancía, imitando á otros países, que esperan para girar la conformidad de la revisión.

Que desterremos la informalidad hereditaria para servir los pedidos, de lo que tiene fama España, con excepción de Cataluña.

Que desterremos también ese orgullo sin fundamento para las observaciones que hacen los clientes en beneficio de la misma industria, y que estimamos siempre una humillación, mientras los extranjeros lo agradecen y lo toman en cuenta, aunque de momento represente una pequeña pérdida, la cual se convertirá en beneficio mediato y seguro.

Con este procedimiento no hay resistencia posible; la victoria es nuestra, y mientras antaño conquistamos con la razón de la fuerza y la injusticia, con el derecho del más fuerte, hogaño reconquistamos con la fuerza de la razón y la equidad, con la benevolencia, con el cariño, con la persuasión, con el respeto, elevándonos á la altura de aquellos países beligerantes poco ha, que desde la cima de la civilización han casi llegado al abismo de la barbarie y de la ruina en nombre de la civilización que destruyeron por una causa santa y que hace nacer otra que por el momento nos abstenemos de juzgar.

Esa reconquista tan grata y provechosa para nosotros, la ha de efectuar el CORREO y el COMERCIO unidos, los cuales con su arrollador empuje han de construir el anillo de la alianza entre España y América.

El Correo y el Comercio es el dios Mercurio, debido al cual en esos buques veleros, parecidos á blancas gaviotas gigantescas, y en esos colosos del Océano que van lanzando al espacio espesas nubes de humo, reúne los productos de todos los climas y países del orbe.

El trigo y el maíz, que abundante y barato se recoge en la fértil Argentina con su inacabable Pampa; el rubio

mineral extraído de las serias á la vez que poéticas montañas vascongadas; el líquido jugo sacado de la carne sacrificada en tantos miles de cabezas de ganado vacuno, que es el poderoso reconstituyente de nuestros hijos; las ricas telas de la industrial Barcelona, Tarrasa, Manresa, Sabadell y Mataró; los magníficos paños de Béjar, no igualados por nadie; las pieles arrancadas por el gaucho á la variedad de ganados que pacen en las fecundas márgenes del Plata y en las faldas de la majestuosa cordillera de los Andes, cuyos picos de immaculada albura parecen humillarnos y escrutar hasta el fondo de nuestras conciencias; los vinos de Navarra, Aragón, Alicante y el Priorato, que estimulan al obrero y causan la alegría del magnate; las lanas abundantes y blancas de las esquilas americanas de Perú, Venezuela y Colombia; las cosechas de café y las enormes recogidas de caucho del misterioso y enorme Brasil; las verdes aceitunas preparadas en vistosos frascos, procedentes de las cosechas de la Alta Andalucía, y los vinos añejos y deliciosos de Jerez, Málaga y Sevilla; los riquísimos y transparentes aceites de Jaén y Córdoba; el cacao abundantísimo y aromático de Venezuela; los exquisitos tabacos centro-americanos; los riquísimos frutos valencianos y su portentosa cerámica; el tasajo de los poderosos saladeristas de Uruguay, Paraguay y Argentina; las tan demandadas conservas de pescado de las risueñas y románticas rías gallegas, y las ricas vegetales de la Rioja; los metales preciosos de Bolivia; el nitrato de Chile; lo que da la madre España y lo que recibe de su hija predilecta América, eso constituye algo, que es la norma y la felicidad de las naciones; todo eso reunido en una gran flota mercante, protegida con el lema de «Correo y Comercio», es el gran cordón que con sus grúas y cadenas han de formar la reconquista de América por la nueva España, que resurgiendo de las cenizas de sus glorias aparece ahora con el mismo orgullo y arrogancia con que antes presentó su pecho indómito y valiente, mostrando hoy su hermosa y sedosa cabellera, producto

de sus cuidados y de su reciente modificación, que podría llevar en su bandera mercante «el Sol no se pone nunca en el comercio español».

Este es el momento. Aprovechémosle.

ENSAYO DE LO QUE ESTIMAMOS NECESARIO DEBE CONOCER
EN CADA NACIÓN UN FUNCIONARIO POSTAL PARA DEDICARSE
AL SERVICIO DE *Agente embarcado*.

República Argentina.

Limita al Norte con Bolivia, Paraguay y Brasil; al Este con el Brasil, el Uruguay y el Atlántico; al Sur con la unión del Atlántico y el Pacífico, y al Oeste con Chile por la Cordillera de los Andes.

Esta nación se halla cortada en el Estrecho de Magallanes, paso obligado, cuando el mar lo permite, de los vapores que van de uno á otro Océano.

La extensión es de 2.806.400 kilómetros cuadrados, y su población de 7.0000.000 de habitantes.

Pertenece á la República Argentina las islas de Wood, Greem, Elefante, Creek, Ganzas, Zuraita y Veper en el Atlántico, frente á la provincia de Buenos Aires. Las de Leones, Raza, Tova, Pingüin y Flat, en las costas de la Patagonia, y las de los Estados que se hallan en el extremo meridional del Continente, separada de la Tierra del Fuego por el estrecho de Lemaire.

El único puerto para el desembarco de la correspondencia es Buenos Aires, donde se trasborda la de Santa Cruz (Territorio de) y Tierra del Fuego; pero no la que vaya destinada á puertos chilenos del Pacífico, que enlaza en Montevideo.

La división política es de 14 provincias, 10 territorios y un distrito federal, á saber: Buenos Aires, Córdoba, Corrientes, Entre-Ríos, Santa Fe, Tucumán, Santiago del Estero, Catamarca, Mendoza, San Juan, Rioja, San Luis, Jujuy y Salta. Tienen por capitales las ciudades de sus

nombres, menos Buenos Aires, que es La Plata, y Entre-Ríos, que es Paraná.

Los territorios son: Pampa, capital General Acha; Río Negro, c. Viedma; Neuquén, c. Chos-Malal; Chubut, c. Rawson; Tierra del Fuego, c. Ushuia; Formosa, c. Asunción; Gran Chaco, c. Resistencia; Misiones, c. Posadas; Los Andes, c. Navarro, y Santa Cruz, c. Puerto Gallegos.

Como esta República es en extensión superficial la segunda de América Meridional y cinco veces y media mayor que España, y el mayor núcleo de población es Buenos Aires (ciudad), que con algunos pueblos de alrededor (Belgrano, Palermo, Maldonado, etc.), forman el distrito federal, están muy diseminados sus habitantes, y es costumbre señalar en los sobres, fajas ó cubiertas el ferrocarril por donde ha de cursarse la correspondencia; por tanto, es preciso conocer las líneas férreas con sus enlaces.

Ferrocarriles argentinos.

Sólo señalaremos un itinerario, pues no se trata de hacer el libro donde los funcionarios que aspiran á ser Agentes hayan de adquirir sus conocimientos, y después haremos constar los puntos de arranque y término; claro está que en la adquisición de los conocimientos ha de estudiarse el itinerario entero.

Ferrocarril del Sur.—F. C. S. son las iniciales con que se señalan en la correspondencia.

Este ferrocarril arranca de la Plaza de la Constitución y va hasta Neuquén, punto término de la línea que es la más larga, pues mide 1.192 kilómetros; por la vía Cañuelas-Pringles-Bahía Blanca, cuyo itinerario es como sigue: Barracas, Avellaneda, Empalme Lanús, Lanús, Los Talleres, Banfield, Lomas de Zamora, Temperley, Turdera, Llavallol, Monte Grande, Ezeiza, Cañuelas, Abbott, Monte, Z. V. Dorna, Gorchs, Vilela, Coronel Boerr, Las Flores, Naranja, Pardo, Miramonte, Cachari, Parish,

Shaw, Azul, Nieves, Hinojo, Olavarría, Santa Luisa, Duraznana, Santa Elena, Santamarina, Laprida, He manas, Paraguil, Krabbe, Reserva, Pingles, Stegmann, Peralta, Sauce Grande, Sierra de la Ventana, Estomba, Cabildo, Corti, Calderón, Grünbein, Bahía Blanca, Spurr, Cuatreceros, Argerich, Mascota, Médanos, Lavalle-Nicolás, Algarrobo, Sayús, Gaviotas, Río Colorado, Juan de Garay, Pichi-Mahuida, Fortún-Uno, Benjamín Zorrilla, Darwin, Choele-Choel, Chimpay, Chelforó, Chichinales, Río Negro, Allén, Cipolleti y Neuquén.

Las líneas que de ésta se desprenden son: Las Flores á Tandil, de Pringles á General Lamadrid y de Cipolleti á Cuenca Vidal.

Línea de Buenos Aires á Bahía Blanca, vía Dolores y Tres Arroyos, de la cual se desprenden las de Altamirano á Las Flores, de Ferrari á La Plata, de Guido á Juancho, de Maipú á Mar del Plata y de esta población á Miramar; de Ayacucho á Necochea, de Tres Arroyos á Lobería, de Tandil á Cooper y de aquí á Cristiano Muerto.

Línea de Buenos Aires á Bahía-Blanca, vía General Lamadrid (antes La Gama), tiene los enlaces de General Lamadrid á Pringles uno, otro á Recalde y Bolívar y otro á General Alvear, y de Pigüé á Ombú.

La de Buenos Aires á Saavedra, vía Empalme Lobos, tiene los ramales de Empalme Lobos á Navarro uno, á General Alvear y de aquí á Olavarría otro, y de Alta Vista á Darragueira, estación de enlace con el ferrocarril del Pacífico. La estación de Carhué con el ferrocarril del Oeste y con el Midland y en Navarro, con la Compañía General de la provincia de Buenos Aires.

Las conducciones en carruaje ó automóvil que arrancan de los ferrocarriles anotados son: de Médanos á Patagones, pasando por Monte, La Plata, Fortín, Mercedes, Fortín Viejo, Los Pozos y Jarillas. De Río Colorado á San Antonio Oeste, pasando por General Conesa Sur. De Choele-Choel á Valcheta y Colonia Josefa. De Cipolleti á La Copelina. De Neuquén á Bariloche, por Pilcaniyen y

Nahuel-Huapi. De Neuquén á San Martín de los Andes, por Laguna del Toro, Arroyito, Challaco, Cabo Alarcón, Bajada Colorada, Piedra del Aguila, Piedra Pintada, Sañico, Collón, Curá Chimehuin y Junin de Los Andes.

Las que se verifican á caballo son: de Neuquén á Andacollo, por Santo Domingo, Zapala, Las Lajas, Lonopué, Norquín, Chos-Malal y El Chingue. De Pilcaniyen á Tecka, por Chenqueneyen, Norquincó, Cholila y Diez y seis de Octubre.

Las conducciones en automóvil ó carruaje se llaman *mensajerías*, y transportan toda clase de *correspondencia*, incluso paquetes postales; las montadas se denominan *Correos á caballo* y son de transporte restringido.

A pesar de la enorme extensión del territorio argentino, son pocas las conducciones, pues las poblaciones han acudido para formarse al amparo del ferrocarril; lo contrario que ocurre con las viejas naciones, que el ferrocarril busca para su sostenimiento los núcleos de población.

Ferrocarril del Oeste.—Iniciales: F. C. O.

Línea principal que parte de la estación del Once de Septiembre y va á Toay (Pampa Central), con los enlaces siguientes:

De Bragado á Bagual, de Olascoaga á Telén, de La Zanja á Tarhué, de Pehuajó á Tres Lomas, de Roberts á Alta Italia (Pampa Central), de Gorosíaga á Anderson, de Suipacha á Bayanca, de Lincoln á Timote y de los Toldos á Roberts.

Enlaza en Luján con el ferrocarril Central Argentino, y en Carhué con el F. C. S.

Las conducciones en carruaje ó automóvil son: de Quetrequen á Parera, de Trenque-Lauquén á Colonia Martín Fierro.

La que se verifica á caballo es una sola, de Telén á El Odre, Santa Isabel y Emilio Mitre.

Ferrocarril Central Argentino.—Iniciales : F. C. C. A.

Dos líneas, que pudiéramos llamar generales, aranean de la estación de Retiro : una á Tucumán, por vía Sunchales, y otra á Córdoba, vía Pergamino y Rosario.

De estas líneas salen las de Irigoyen á Santa Fe; de Gálvez á La Rubia, por San Francisco; de Villa Constitución á Río Cuarto; de Pergamino á San Urbano, Junin y San Nicolás; de Cañada de Gómez á Sastre; de Rosario á Dalmacio Vélez, de Fimat á Río Cuarto, de Villa María á Río Cuarto, de Las Rosas á Villa María y Villa del Rosario, de Pilar á Villa del Rosario, de Río Segundo á Alta Gracia, de Casilda á San Urbano, de Córdoba á Josefina, de La Calera á Malagueño, de Venado Tuerto á Rufino, de Tucumán á El Chañar y de Peyrano á Cañada de Gómez.

Enlaza en Luján con el F. C. O.; en Junín, La Carlota, Río Cuarto, Rufino y Villa María, con el Ferrocarril del Pacífico; en Pergamino y Rosario, con la Compañía general de la Provincia de Buenos Aires; en Rosario, Sastre, San Francisco y Córdoba, con el Ferrocarril Central de Córdoba; en Rojas y Zárate, con el Ferrocarril Central de Buenos Aires; en Rosario, Gálvez, Villa María, San Francisco, Rafaela y Santa Fe, con el Ferrocarril Provincial de Santa Fe, y en La Calera, con el Ferrocarril Argentino del Norte.

Las conducciones son : de Bell Villa á Alejo Ledesma, pasando por Colonia Barge; de Bell Villa á Potro Muerto, por Capilla de San Antonio, y de James Craik á Villa Ascubi.

Sin correos á caballo.

Ferrocarril del Pacífico.—Iniciales : F. C. P.

Parten dos líneas de la estación de Retiro E. Una á Mendoza, San Juan y Las Cuevas, por vía Beazley, y otra á San Luis.

Ramales : De Rufino á Villa María una línea y á San

Rafael otra; de Laboulaye á Villa Valeria, de Chacabuco á Germania, de Laforcada á Santa Isabel, de Alberdi á Buchardo, de Villa Mercedes á Río Cuarto y Villa Dolores, de Mackenna á Sampacho, de Monte Comán á Colonia Alvear, de Mendoza á San Carlos y de Cañada Honda á Caucete.

Enlaces: En Mercedes con el F. C. O. y Compañía general de la Provincia de Buenos Aires; en Junin, Rufino, La Carlota y Río Cuarto, con F. C. C. A.; en San Juan y Caucete, con el ferrocarril argentino del Norte, y en Mendoza, con el Trasandino.

Las conducciones son: De Tumuyan á Chilecito, pasando por Capiz y San Carlos; de Mendoza á San José, pasando por Borbollón, Lavalle y Costa de Araujo; de San Luis á Candelaria, por Milagro, La Eulogia Barreal, Alta Gracia, San Francisco, Corrales, Luján, Quires y Las Chileas; de San Juan á Pachal, pasando por Concepción, El Balde, Tucumuco y Niquivil.

Coducciones á caballo: De San Luis á Bajada Nueva, por Barrancas, Charlone, Varela, Plumerito y Paso Ancho, y de San Juan á Castaño Nuevo, por Barreal y Calingasta.

Ferrocarril del Pacífico Noroeste.

Iniciales: F. C. P. N. O.

Una línea principal de Bahía Blanca á Justo Daract y Toay, con los ramales de Darragueira á Remecó, de Rivera á Doblás y Salliqueló, de Maza á Tres Lomas y Cereales, y de López Lecube á Villa Iris.

Enlaza en Bahía Blanca con el F. C. S.; en Toay, Catrilló, Tres Lomas, Salliqueló, Pico, Chanilao y Realico, con el F. C. O.

Las conducciones que arrancan de esta línea son: De Hucal á La Constancia; de Epupel á Euzkady, pasando por Minerales de la Pampa; de Acha á Minerales de la Pampa, pasando por La Asturiana; de Acha á Valle Daza y Chacharramendi y Naicó, y de Acha á Ataliva y Roca.

A caballo una : de Bernasconi á La Esperanza, pasando por Cuchillocó.

Ferrocarril Central de Buenos Aires.

Iniciales : F. C. C. B. A.

La línea principal de este ferrocarril es la que parte de la estación de Federico Lacroze y va hasta Rojas, en donde tiene conexión con el F. C. C. A., y en Salto con la Compañía general de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires y los del Sur de Santa Fe, pero sólo al intercambio de correspondencia.

Su único ramal es el que parte del punto denominado Empalme, que por Pavón, Capilla y Escalada termina en Zárate, puerto sobre el Paraná, donde enlaza con el Ferry-boat, que va á Ibicuy, punto donde comienza el ferrocarril que se dirige á la Asunción (Paraguay).

Ferrocarriles de Entre Ríos.—Iniciales : F. C. E. R.

La línea principal es la de Ibicuy á Posadas, que enlaza en este punto con el Ferry-boat, que va á Villa Encarnación (Paraguay) para terminar en Asunción.

Otras líneas son : de Paraná á Uruguay (sobre el río de su nombre, orilla argentina), Basavilbaso á Gualeduaychú y Concordia, Nogoyá á Victoria, Crespo Hasenkamps, Caseros á San Salvador, Enrique Carbó á Parera y Solá á Maciá.

Combina en Uruguay, Gualeduaychú y Concordia con los vapores de la Compañía Mihanovich, de navegación por el río Uruguay.

Las conducciones son : de Gualeduaychú á Paso Neaey y Las Mercedes, pasando por Sarandi y Dos Hermanas; de Villaguay á Mojones al Norte, pasando por Mojones al Sur; de Nogoyá á Crucesitas, por Raíces; de Victoria á Rincón del Doll; de Ramírez á Don Cristóbal; de Paraná á María Grande Segunda, pasando por Colonia Rivadavia, Distrito Talá y María Grande Primera; de

Paraná á Alcázar Norte, pasando por Villa Urquiza, Colonia de San Juan, Pueblo Moreno, Colonia Cerrito, Pueblo Brugo y Alcaraz Segundo; de San Salvador á Nueva Alemania, pasando por Ferré; de Estación Yera á Puerto Yerúa, pasando por Colonia Yerúa; de Paraná á Doctor García, pasando por Aldea Brasileira, Valle María y Diamante.

Ferrocarril Nord Este Argentino.

Iniciales: F. C. N. E. A.

La línea principal de este ferrocarril arranca de Concordia (puerto argentino sobre el Uruguay, frente á la ciudad de Salto en la República Oriental del Uruguay) y va hasta Corrientes, siendo sus ramales el de Monte Caseros á Posadas y el de San Diego á Goya.

El único enlace que tiene es en Concordia con el F. C. E. R. y con la línea de vapores del Uruguay.

Las conducciones son: de Concordia á El Federal, pasando por Moreira; de Chajari á La Paz, por San José de Feliciano y San Gustavo, y de este punto á Loma Limpia; de Chajari á Frontera, pasando por Tatuti; de Curuzú Cuatiá á Esquina, pasando por Sauce, Colonia Alurralde y Berón Astrada; de Mercedes á San Gabriel, pasando por San Roquito y Allén Cué; de Chavarría á San Miguel, por Concepción (provincia de Corrientes); de Saladas á Itá Ibaté, pasando por M'Burrucuyá, Palmar Grande, Caa-Catí y General Paz (antes Itatí); de Santo Tomé á Playadito, pasando por San Alonso, y de Apóstoles á Concepción (Misiones).

Las conducciones á caballo son: de Colonia Federal á Diego López, de Santa Ana á Carpinchorí, de Chajari á Villa del Rosario, de Pompland (provincia de Corrientes) á San Antonio, de Apóstoles á Colonia Azara, de Concepción (territorio de Misiones) á San Javier y Garruchos, pasando por Santa María, Itacuaré, San Javier y Barra Concepción; de Posadas á Loreto y Bompland (Misiones), pasando por Candelaria, Cerro-Corá, San

Juan, Santa Ana y San Ignacio; de San Miguel á Itá-Abaté, por Loreto (Corrientes); de Santa Lucía á Lavalle; de Corrientes á Paso de la Patria, pasando por Lomas, Santa Ana, San Luis y San Cosme; de Equina á Guayaquiraró.

Ferrocarril Central de Córdoba.—Iniciales: F. C. C. C.

La única línea, que pudiéramos llamar general, es la que va desde la estación de Retiro hasta Tucumán, por vía Rosario, San Francisco y Córdoba.

Las líneas que de la anterior parten son: de San Francisco á Rafaela, de Recreo á Chumbicha, de Frías á Santiago y de La Madrid á Tucumán, vía Concepción; este ramal se llama Ferrocarril Noroeste Argentino. Iniciales: F. C. N. O. A.

Enlaces tiene: en Rosario, Sastre, San Francisco y Córdoba con el F. C. C. A., en Deán Funes y Chumbicha con el Ferrocarril Argentino del Norte, y con el Ferrocarril Central Norte en Tucumán y Deán Funes.

Las conducciones que arrancan de esta línea son: de Río Primero á Villa San Antonio, pasando por Santa Rosa; de Piquillín á Monte de Rosario; de Sarmiento á Río Seco, pasando por Totoral, Simbolar, San José de la Dormida, El Rodeo, Santa Elena y Rayo Cortado; de Quilino á Ojo de Agua, por San Pedro Norte, Chuñaguasi y San Francisco del Chañar, y de Ojo de Agua á Cuchi Corral.

Los servicios á caballo son: de Lavalle á Infanzón, pasando por Las Cañas, El Alto y Vilismano, y de San Antonio (provincia de Catamarca) á Tacana, pasando por Icaño y Aucasti.

Compañía general de los Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires.—Iniciales: C. G. F. F. C. C. P. B. A.

Tres líneas parten de la capital de la República (Avenida Vélez Sarsfield y Suárez) y van hasta Rosario una,

á Salliqueló otra y á Villegas otra; siendo sus ramales los de Pergamino á Vedia y de González Catán á La Plata.

Enlaza en Navarro con el F. C. S.; en Mercedes, Nueve de Julio, Tejedor, Villegas y Salliqueló con el F. C. O.; en Salto con el F. C. C. B. A.; en Pergamino y Rosario con el F. C. C. A., y en Mercedes y Vedia con el F. C. P.

Sin conducciones.

Ferrocarril Midland.—Iniciales: F. C. M.

Una línea solamente cuenta este ferrocarril, que parte de Puente Alsina y va hasta Carrué, donde enlaza con el F. C. S., y en La Rica con el F. C. O., pero sólo á los efectos del intercambio de correspondencia.

Sin conducciones.

Ferrocarril provincial de Sante Fe.

Iniciales: F. C. P. S. F.

Parten tres líneas de Santa Fe: una á Rosario, otra á Reconquista y otra á Barranqueras.

Las líneas que de ellas arrancan son: de Santa Fe á San Cristóbal, vía Pilar; de Santa Fe á Villa María, vía San Francisco; de Humboldt á Soledad, de Santa Fe á Gálvez y Coronda, de Nelson á San Cristóbal y de Santa Fe á San José del Rincón.

Enlaza en Rosario, Gálvez, Villa María, San Francisco y Sante Fe con el F. C. C. A.; en Santa Fe, San Cristóbal y San Justo con el Ferrocarril Central del Norte.

Las conducciones son: de San José del Rincón á San Javier, pasando por Santa Rosa, Cayatá, Helvecia y Saladero Cabal; de Emilia á Esther; de Escalada á San Javier; de Crespo á San Martín Norte; de Malabrigo á Alejandra, pasando por Romang y Elía; de Reconquista á Colonia Florencia, por Avellaneda, Las Garzas, Colonia Ocampo, Tacuarendi, San Antonio de Obligado, Las Toscas y El Rabón.

Por vía Reconquista se hacen las expediciones para Goya por medio de un vaporcito que hace la travesía entre ambos puertos, el primero de la provincia de Santa Fe y el segundo de la de Corrientes.

De Barranqueras (Territorio del Chaco) á Corrientes (capital de la provincia de su nombre) va un vaporcito por el Paraná, que se utiliza para el envío de la correspondencia.

Sin conducciones.

Ferrocarril central del Norte.—Iniciales: F. C. C. N.

Este ferrocarril es de gran importancia para los efectos postales, pues enlaza con el que viene de Buenos Aires, para seguir á la frontera boliviana y dar la correspondencia toda de esta República, tan pronto esté terminado el ferrocarril de Atocha, Tupiza y Villazón á La Quiaca, trayecto que en la actualidad se hace en autobus por la Empresa carretera de Leandro de Borja y Compañía.

Una línea principal tiene este ferrocarril, la de Santa Fe á La Quiaca, y sus ramales son: de Añatuya á Tintina, de Las Cejas á Antilla, de Campo Santo á Salta y Talampampa y de Perico á Embarcación.

Los enlaces son: en Santa Fe, San Justo y San Cristóbal con el F. C. P. S. F., y en La Banda y Tucumán con el F. C. C. C.

Las conducciones en carruaje ó automóvil son: de Arroyo Aguiar á Campo Andino, por Santo Domingo; de Perico á Perico de San Antonio, pasando por Perico del Carmen, y de Perico á Monte Rico.

Como se trata de territorios poco poblados en toda la parte Norte de la Argentina, existen en estas líneas muchos correos á caballo, y son: de Suncho Corral á Figueroa; de Clodomira á Monte Redondo, pasando por La Guardia; de Huyamampa á Matoque, pasando por Palo Quemado, Campo Grande, Santo Domingo y Boquerón; de Isca Yucú á Villa Mercedes, por Monte Potrero; de Yerba-

Buena á Santa María del Valle, por Alto de Anfama, Valle de Tatí y Humaichá; de Trancas á Cafayate, por San Pedro de Colalao, Zárate, Jardín, Reartes y Chilcas; de Cafayate á Santa María del Valle, por Tolambón, Colalao del Valle y Fuerte Quemado; de Cafayate á Cachi, por Animaná, San Carlos, Molinos, Seclantas y San José; de Rosario de la Frontera á San Lorenzo, por Ceibal y Las Mercedes; del mismo punto á Baños y Recreo, por Mojarras; de Siete de Abril á Las Fraguas, pasando por Nueva Esperanza y Quebracho Coto; de Río de las Piedras á Florencia, pasando por El Galpón, San Ignacio, Chañar Mujo, Yeso, Piquete de Anta, Algarrobal, Palermo, Rosario Dorado, Buen Lugar y Colonia Rivadavia, y de aquí á Nueva Pompeya; de Cerrillos á San Antonio de los Cobres, por Payogasta y La Poma; de Humahuaca á Valle Grande, por Pampichuelo; de Pichanal á Buenaventura, por Orán y Yacuiba; de Abra Pampa á Rinconada, por Cochinoca; de La Quiaca á Santa Victoria, por Yavi, y de La Quiaca á Santa Catalina por Cieneguillas.

Ferrocarril argentino del Norte.—Iniciales: F. C. A. N.

Una sola línea general tiene este ferrocarril, que partiendo de Córdoba va á Catamarca, pasando por los empalmes de Serrezuela, Patquia y Cebollar.

Sus ramales son dos: de Serrezuela á San Juan; Patquia á Chilecito, Mazán, Auadalgalá y Tinogasta.

Enlaces: en Córdoba con F. C. C. A.; en la misma ciudad, Deán Funes y Chumbicha con el F. C. C. C., y en San Juan con el F. C. P.

Una sola conducción en carruaje parte de la estación de Soto y va á Villa de Soto.

A caballo tiene: de Soto á Tosno por Bañado, La Higuera, San Carlos, La Argentina y Guazapampa; de Chamental á Catuna, por Santa Lucía, Bella Vista, Olta y Olpas; de Punta de Los Llanos á Malanzán, por Rosario de

Tama; de Estación Chepes á Chepes; de Malanzán á Totoral, por Solca, Nacate, Ambil, San Martín de Ulapes y Portezuela; de Rioja á Sanagasta; de Chilecito á Guandacol, por Sañogasta, Villa Unión y Pagancillo; de Villa Unión á Jagüel, pasando por Villa Castelli y Vinchina; de Chilecito á Copacabana, por Plaza Vieja, Famatina, Carrizal, Angulos, Campanas, Santa Cruz y Pituil; de Aimogasta á Pinchas, por Aranco, Udpinango, Anjullón, Los Molinos y Chuquís; de Cerro Negro á Santa María del Valle, por Londres, Belén, La Ciénaga, San Fernando y Hualfín; de Tinogasta á Fiambalá, por El Puesto y San José de Tinogasta; de Catamarca á Singuil, por Valle Viejo, Guaycama, San Antonio, Piedra Blanca, La Puerta, Los Varelas y Polsón.

Las líneas fluviales de los vapores que circulan por los ríos Paraná y Uruguay son: De Buenos Aires (Dársena Sud) á Salto Oriental (Uruguay), con escalas en Uruguay, Colón, Fábrica Colón, Puerto Yerúa, Nueva Escocia y Concordia.

Estos vapores llevan correspondencia para Gualeguaychú, trasbordando en Fray Bentos (Uruguay).

De Buenos Aires á Uruguay, directo, para combinar con los ferrocarriles de la Provincia de Entre Ríos.

De Buenos Aires un servicio directo con Gualeguaychú, para combinar con el anterior.

De Buenos Aires á Yapeyú (Corrientes), por el río Uruguay y los puertos de Carmelo, Las Vacas, Nueva Palmira, Independencia (República Argentina), Fray Bentos (República Oriental del Uruguay), Gualeguaychú, Concepción del Uruguay (Argentina), Paysandú (República Oriental del Uruguay), Colón (Argentina), Salto (República Oriental del Uruguay), Concordia (Argentina), Santa Rosa (República Oriental del Uruguay), Monte Caseros (Argentina), Uruguayana (Brasil) y Paso de los Libres, y Yapeyú de la Argentina.

Desde Concordia se utilizan vapores de menor tonelaje y calado.

Río Paraná.

De Buenos Aires á Guaileguay, con escalas en Ibicuy; desde aquí por el brazo llamado Paraná Pavón, hasta el punto de confluencia con el río Guaileguay, siguiendo por él hasta la ciudad de su nombre, donde enlaza con los ferrocarriles de la provincia de Entre Ríos.

De Buenos Aires á Asunción (Paraguay), con escalas en Ibicuy, Baradero, San Pedro, San Nicolás, Villa Constitución, Rosario, Puerto Borghi, San Lorenzo, San Martín, Diamante, Alvear, Bajada-Grande y Paraná, continuando en vapores de menor calado por Villa Urquiza, Gobernador-Racedo, Cuartiembre, Puerto Brugo, Villa Hernandarias, Santa Elena, La Paz, Esquina, Caragua, Biacho, Reconquista, Goya, Lavalle, Puerto San Vicente, Bellavista, Puerto Florencia, Empedrado, Barranqueras, Corrientes, Cerrito (límite del Paraguay, unión con el río de este nombre en la *isla del Atajo*), Humaitá (Argentina), Villa del Pilar (Paraguay), Puerto Bermejo (Argentina), Yacaré (Argentina), Formosa (Argentina), Oliva (Paraguay), Mercedes (Paraguay), Villeta (Paraguay) y Asunción, capital.

En esta forma habrá que estudiar la República Argentina; en cambio el Uruguay bastará con hacer paquetes á las capitales de los distritos ó departamentos y á las tres líneas que parten de Montevideo.

Y por último, puesto que sólo se trata de indicar la forma, el Agente que vaya á Colón hará al Perú los despachos que se le indiquen, pero añadirá paquetes limpios á cada una de las capitales de los 20 Estados y conocerá, yendo además provistos de nomenclátors en la forma siguiente:

DESPACHO DE LIMA, con las poblaciones de: Acari, Aco-bamba, Aija, Ambar, Ambo, Ancón, Aguarico, Arancay, Ayacucho, Barranca, Barranco, Cabana, Candarabe, Canggallo, Cañete, Cajatambo, Carar, Carhuar, Carhuamayo,

Casapalca, Casabeti, Casma, Castromineva, Cerro-Azul, Colcabamba, Concepción, Conchucos, Coracora, Corambo, Chacas, Chaipes, Chala, Chancai, Chapana, Chincla, Chimbote, Chincha-Alta, Chincha-Baja, Chinceros, Chiquián, Chongos, Chorrillos, Chosica, Chupaca, Chucampa, Chusqui, Gorgor, Huacho, Huancayo, Huancabamba, Huandoval, Huarney-Puerto, Huaraz, Huanta, Huanuco, Huallanca, Huancavélica, Huarí, Huariaca, Huayico, Huari-pampa, Haylos, Huaytara, Ica, Ilabaya, Ingay, Incuchaca, Jaquí, Jauja, Julcamarca, Junín, Lacabamba, La Merced, Laramata, Limahuma, Lircay, Locumba, Lomas, Lima, Llamellín, Llapo, Llata, Macate, Machai, Magdalena, Matusana, Miraflores, Mito, Monzón, Moro, Moquegua, Masquiyanyo, Naranjal, Narea, Nepeña, Ocros, Olsajillo, Omate, Oroya, Pacocha, Palea, Palpa, Pallasca, Pampas, Pacabamba, Pausa, Pamparomas, Parobamba, Pasarca, Pasco, Pativilca, Perene, Pisco, Piscobamba, Pomabamba, Pozuzo, Pueblo de Supe, Pollo, Puente de Piedra, Puntayané de Bellavista, Puquina, Puquio, Quicacha, Recuay, Sama, Samanca, Santa, Sayán, San Bartolomé, San Jerónimo, San Luis de Harí, San Marcos, San Vicente, San Luis de Cañete, San Mateo, San Miguel, San Ramón, Santa Rosa de Ocapa, Sicaya, Signos, Sineos, Supe, San Luis de Ihuero, Tambo de Mora, Tacota, Tanca, Tauna, Tarata, Torata, Uco, Villa de Pasto, Vitor, Yauca, Yaulí, Yaután y Yauyos.

DESPACHO DE CALLAO, con las poblaciones de : Callao, Bellavista y La Punta.

DESPACHO DE IQUITOS, con las de : Caballo, Cocha, Contamana, Iquitos, Leticia, Macisea, Nauta, Nauto, Napo, Pebas y Peguas. Además todo el departamento de Beni boliviano.

Se cursa este despacho por vía Pará, Manaos, Río Amazonas.