



Payas 4-5-6-7

Pag^a - 10 - Densidad de población en Asturias.

Pag^a - 12 - Asturias hecho contra los vándalos y suevos, morismos etc

Pag^a - 15 - Asturias, país grotesco. | obj. —

Pag^a - 21 - Curiosidades y las paginas 22-23

Pag^a - 27 - Velocidades de los trenes en Europa.

Paga - 35 - Principado de Asturias

Pag^a - 43 - Véase

Pag^a - 49 - Véase

Pag^a - 46 - Augusto 26 años de lucha contra los astures.

Yerde Orreolodre'

Paga 50 - Ordoño II, 1^{er} Rey de

Leon. En 1.020 cuna de los 1^{as} Cor-

tes Espanolas

Paga 54 - El 1^{er} fuero de Leon ^{+ fué el}

Paga 99 - Suevos, Vandalos

Paga 44 fueros de Sahagun y Alfovi-

so VII

78 (11)

ASTÚRIAS

DE MADRID A OVIEDO

(NOTAS DE VIAJE)

POR

RAFAÉL M. DE LABRA

A-1175958



MADRID

AURELIO J. ALARIA, IMPRESOR

45, Estrella — Cueva, 12

1881

1891

ASTORIA

THE ASTORIA

ASTORIA

ASTORIA



ASTÚRIAS

(NOTAS DE VIAJE)

ASTURIAS

DE MADRID A OVIEDO

WOLFE DE VIER

WOLFE DE VIER

WOLFE DE VIER

15. Euzkadi - Oveas. 48

1882

ASTÚRIAS

DE MADRID A OVIEDO

(NOTAS DE VIAJE)

POR

RAFAÉL M. DE LABRA



MADRID

AURELIO J. ALARIA, IMPRESOR

45, Estrella — Cueva, 12

1881

DEL MISMO AUTOR

- Una Villa del Cantábrico.*—Gijón.—1 vol.
- El Ateneo de Madrid.* (Historia del renacimiento político y literario de España desde 1834).—1 volúmen.
- Las Armas en Madrid.* (Cartas sobre esgrima).—1 volúmen.
- Introduccion á la Historia politica contemporánea.*—Conferencias de la Institucion libre de Enseñanza).—1 vol.
- La Revolucion norte-americana del siglo xviii.*—(fundacion y desarrollo de los Estados-Unidos de América).—1 vol.
- El negro Santos de Santo Domingo.*—1 foll.—Precio, 4 rs.

AL LECTOR

Tiempo hace, y en el que me dejaban durante el verano mis notorias y abrumadoras ocupaciones, comencé un trabajo sobre Astúrias, país al cual estoy ligado por tradiciones de familia, modestos intereses, sentimientos de amistad y gratitud—sobre todo, por profundo cariño. A ser otro el ingenio comprometido en este empeño, y á salir adelante con él, me atrevo á afirmar que el libro proyectado tendria un positivo interés. Pero siendo yo el autor, hay que agregar para que el éxito se aproxime á un fracaso, que materialmente no he podido dar cima á la empresa, y sí solo á algunas de sus partes.

Debian estas ser seis. La primera, un estudio crítico histórico de Oviedo, la ca-

pital del Principado y la más genuina expresión del carácter asturiano: la segunda, una descripción de la floreciente villa de Gijón, que con su proyectado puerto representa, en una de sus más brillantes fases, el esplendoroso porvenir de la provincia: la tercera, un trabajo sobre Covadonga: la cuarta, otro sobre las grandes fábricas y explotaciones industriales repartidas por el país asturiano: la quinta, la descripción de la montaña y el valle, y precediendo á todas unas ligeras notas sobre el viaje de Madrid á Oviedo. Recogidos tengo muchísimos apuntes; pero acabados sólo las *Notas* que siguen á estas líneas, la monografía de *Gijón* que publiqué hace dos años con el título de *Una villa del Cantábrico*, y en fin, el trabajo sobre Oviedo, que tal vez vea la luz pública en todo el semestre corriente.

Yo quizá debía guardar lo hecho y lo esbozado hasta que pudiera salir la obra completa. Pero sobre que ignoro si al fin concluiré el libro, acontece que soy blando

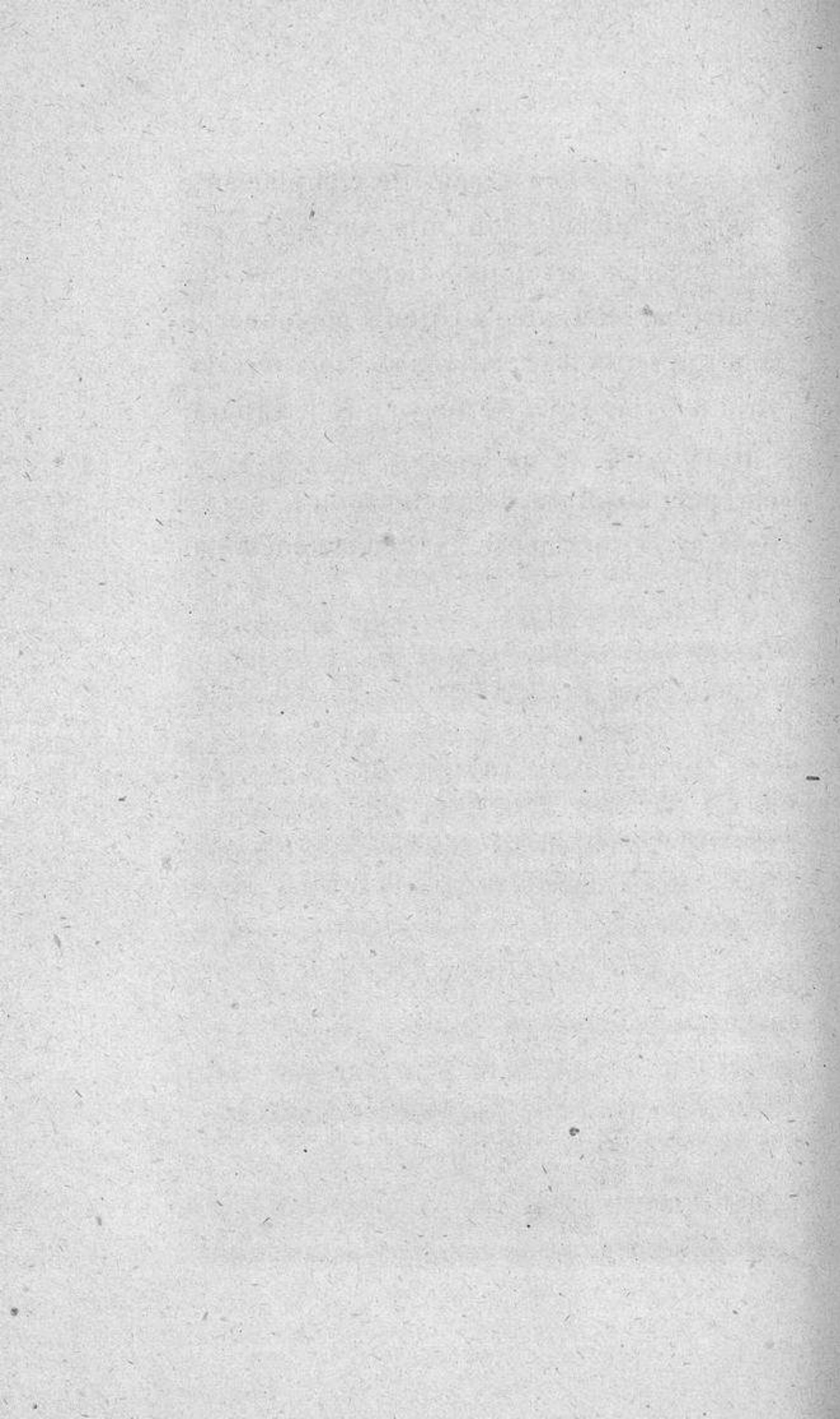
de corazon y me precio de complaciente hasta lo indecible con mis amigos, y por satisfacerlos arranqué, tiempo atrás, las cuartillas referentes á Gijon y poco hace dí á la imprenta las relativas al viaje de Madrid á Oviedo que de nuevo publico ahora.

De lo cual resulta que, supuesta mi carencia absoluta de pretensiones, puedo esperar seguramente la benevolencia del lector.

RAFAEL M. DE LABRA

Madrid y Marzo del 81.

Valverde 25 y 27.



de obituario, para influir en
 la más culpable estimación de la vida
 cional y en el conocimiento más amplio
 exacto, así de la disposición geográfica de
 la Península, como de los recursos de todo
 género de esta tierra, para quien, según el
 evento, Dios reserve todas las excelencias

Hará cosa de un siglo, el ilustre autor
 del *Delincuente honrado* y del *Informe sobre
 la ley agraria*, escribía las siguientes frases,
 que aun para aquel entónces venian á ser
 una triste revelacion, casi tanto como una
 amarga censura: «Situada en el extremo
 septentrional de España, y confinada entre
 la más brava de sus costas, y una cordi-
 llera de montañas inaccesibles, Astúrias
 es, no ya poco conocida, sino siniestra-
 mente juzgada por los españoles que tienen
 de ella poco más ó ménos la misma idea
 que de la Siberia ó de la Laponia.»

Desde que Jovellanos escribió estas lí-
 neas, entre irritado y afligido (porque el
 insigne D. Gaspar dió quince y raya al es-
 pañol más templado en esto de decir ver-
 dades y de procurar por *su tierra*), las co-
 sas han cambiado mucho.

No hablo ya del progreso general de las
 ideas, de la difusion de las luces y de la su-
 perioridad á las veces incomparable de cul-

tura que, como es natural, han influido en la más cumplida estimación de la vida nacional y en el conocimiento más ámplio y exacto, así de la disposición geográfica de la Península, como de los recursos de todo género de esta tierra, para quien, según el cuento, Dios reservó todas las excelencias fuera del beneficio del orden y la satisfacción del buen gobierno.

En esfera mucho más modesta la mudanza ha sido enorme. *El viaje á América* ha dejado de ser el *solo* viaje de los españoles, y por una multitud de circunstancias que han servido no poco para refrenar la afición de la raza á perseguir la fortuna por las indicaciones de la *buena estrella*, y á resolver los problemas á fuerza de *termos* y por medio de *golpes*, ello es que todos hemos dado en buscar el porvenir á las puertas mismas de casa, consiguiendo por el trabajo, la previsión y la economía (hasta donde el carácter nacional la tolera) resultados de ordinario mucho más positivos que los que la diosa de los caprichos y las larguezas reserva, tras vicisitudes sin cuento y esfuerzos apenas imaginables, á los resueltos inmigrantes del mundo americano. Las trabas fiscales y económicas que separaban ántes á nuestras provincias,

desde 1845 han desaparecido casi por completo. Las carreteras se extienden por todas partes; las líneas férreas llegan á todos los extremos; la navegacion á vapor ha puesto en relacion directa, y cada vez más frecuente, á los principales puertos de nuestra dilatada costa, y, por último, á la obra del comercio, que tan alto vuelo felizmente vá tomando en esta patria de las *flotas*, de la intransigencia colonial y de la intolerancia religiosa, ha venido muy recientemente á unirse la costumbre de las *excursiones veraniegas*, expansion que á la par es un medio prodigioso de cultura puesto al alcance de todas las clases; primero, por la novísima organizacion de los *trenes de recreo*; después, por los *billetes de ida y vuelta*, y á lo último; por la corruptela de los *billetes de favor* con rebaja de precio. ¡Maravillosas invenciones inteligibles para los contemporáneos del carromato, la galera acelerada y los héroes de Ecija y Sierra-Morena!

Pues con todo esto, y más habida cuenta de los nuevos medios y condiciones y circunstancias, apénas si las cosas han cambiado respecto al concepto que en la generalidad de España se tiene del célebre Principado.

Parece mentira que tal suceda, dado el papel brillante, eminentísimo, que Astúrias desempeña en la historia de España.

Sin Astúrias no sería posible, para nuestra inteligencia ni aún para nuestra historia, el empeño de la Reconquista y la transformación de la sociedad visigótica en la sociedad hispana de los Fueros, el romance y la monarquía castellana. Donde los caracteres salientes de la Edad Media se ponen de manifiesto con mayor energía en toda España es, á no dudarlo, en el viejo Principado, ya en el siglo ix por lo que hace á las relaciones de la Iglesia y el Estado, dominadora aquélla en todas las esferas de la vida; ya en el siglo xiv por lo que toca al imperio del señorío y sus luchas, ora con la ciudadanía, ora, sobre todo, con el Poder monárquico. Si el descubrimiento de América y su primera colonización es obra de extremeños, andaluces y aún castellanos, á partir de la segunda mitad del siglo xvii, Astúrias, todavía más que Cataluña, pesa en ella, cuándo por medio de sus gobernantes y estadistas, cuándo por la incesante corriente de emigración que determinan una población exuberante, la pobreza de la comarca desatendida y, sobre todo, el espíritu fantaseador

¿y Góndar?
también?

y aventurero que se anida en los riscos de la cordillera cantábrica y que tan á maravilla fomentaron seiscientos años de constante lucha con el moro de Castilla y de Granada. Y, por último, al amanecer la vida contemporánea, de Astúrias sale la primer protesta, no sólo contra el francés invasor, sino contra el régimen absolutista; surtiendo, desde entónces hasta el día presente, al nuevo órden de cosas de pensadores, guerreros y estadistas, de tal suerte que es lícita la afirmacion de que en todo este lapso de tiempo no se habrá dado un solo ministerio político en el cual no haya tenido puesto y ejercido cierta influencia—frecuentemente superior y decisiva—un hijo de aquella tierra, cuyos anales contemporáneos esmaltan los nombres de Torreno, Marina, Riego, Argüelles y Canga, hasta llegar á Mon, Pidal y Posada.

Esta última consideracion, cuando no hubiera otras, bastaria para suponer que en el resto de la Península se tenía al fin una idea aproximada de la nobilísima tierra que todos estamos hechos á mirar desde nuestra tierna infancia como el plantel de los empleados de España. Pero todavía hay otra razon de mayor fuerza, y es el número de asturianos que, á parte los favorecidos

fueron
700 años

||

||

del presupuesto, se hallan desparramados por toda la Península pregonando con su ejemplo la laboriosidad, la economía, la honradez, la modestia y no sé cuántas virtudes más que todos allende Pajares convienen en atribuir de golpe y en redondo á la *cuna de la nacionalidad española*.

Pues bien; á pesar de esto, el dicho de Jovellanos continúa siendo una verdad en la agonía del siglo XIX. Hay en el fenómeno algo que no me explico; pero lo más me lo explico perfectamente.

En primer término, la situación geográfica de Asturias continúa siendo la misma. Hay una complicidad manifiesta de parte de la Naturaleza para separar á Asturias del trato de las gentes, encajonándola tras la alta y amedrantadora cordillera cantábrica, que al pasar de Santander se levanta é intrinca de la manera más adecuada para ofrecer los puntos de vista más sorprendentes, pero también las dificultades mayores para el acceso y el tránsito. En cambio, por el otro lado, por el lado del Norte, á lo largo de la provincia y guardando cierto paralelismo con la montaña, está la furia del mar que más temen los marinos de Europa y las sociedades de seguros, por la violencia de las corrientes, lo

fuerte de la resaca, lo áspero de la costa y la escasez de puertos abrigados ó simplemente de regular defensa contra la incessante agitacion de las olas y la frecuente irritacion de los elementos. La misma singular disposicion del país que ha facilitado lo indecible sus grandes y gloriosos empeños de resistencia contra los romanos, contra los bárbaros y contra los moros, contribuye, por tanto, á que su conocimiento no sea tan fácil como el de la tierra llana y el de las provincias del Mediterráneo.

Además, la red de ferro-carriles que se tendió en España desde 1845 á 1860 dejó fuera á las provincias del Noroeste, y bien que hácia 1863 se subastara la línea de Palencia á Gijon y á la Coruña, de tal suerte que hace ya seis años debiera estar completamente concluida, la desgracia y las abusos se han cebado en esa vía al punto de ser su historia una de las más edificantes en el mundo de los embrollos financieros y las condescendencias administrativas, y hoy es el dia en que, á pesar de los años corridos, y los millones gastados, y las esperanzas sobrescitadas, y la paciencia consumida, los rails sólo llegan á la falda meridional del famoso Pajares, cuyo

acceso impone hasta los límites de la pavorra y cuyo paso produce gastos é incomodidades que la preocupacion exagera, pero que de todos modos dificultan el tráfico.

De otra parte, como que falta la facilidad del viaje, y como que Astúrias se halla al extremo occidente de la Península, fuera por completo del camino de Europa, compréndese desde luégo la inmensa desventaja con que ha luchado en estos últimos años de instauracion de los viajes de recreo, respecto de las provincias Vascas. País más bello que éste, dotado de excelentes aguas minerales, poblado por una raza más alegre y más simpática que la éuskara, destinado á una esplendorosa vida industrial, con grandes atractivos históricos, y en último caso (y de existir la vía férrea) tal vez á menor distancia de Madrid que todas las demás provincias del Norte, sin embargo, hoy mismo no puede sostener la competencia bajo el punto de vista del viajero, ávido de distracciones, preocupado de la economía y exigente en lo relativo á comodidades. Un momento hubo en que Astúrias pudo rectificar un tanto la corriente que venía favoreciendo de bastante atrás á las provincias Vascas. La guerra civil del 72 al 75 obligó á viaje-

ros y bañistas á prescindir de San Sebastian, de Bilbao, de los establecimientos de Alava y Guipúzcoa. Pero, ¡oh dolor! de este suceso sólo pudo aprovecharse Santander, cuyo puerto se vió favorecido por los vapores que hacian la travesía á Bayona y Burdeos, y en cuya plaza se levantaron los hoteles del Sardinero. ¡Asturias... carecia de puerto y de vía férrea! Y no sacó partido de la desgracia de los vascongados. A Asturias, pues, viene poca gente: muy poca—fuera de los asturianos. Y esto empece lo indecible á un regular conocimiento de lo mucho que el país vale bajo todos conceptos.

Esto cambiará—hasta cierto punto. Convenido. Pero ha de tardar un poco. Cuanto más lo reflexiono, más evidente me parece el destino industrial de esta provincia. Rica en minerales de hierro, manganeso, feldspato calizo, cobre, plomo, cobalto y azogue, luégo de haber perdido aquella abundancia de oro que en los tiempos clásicos dió al asturiano los apellidos de *aurífera gens* y de *scrutator pállidus auri*, como le llaman Marcial en sus *Epigramas* y Lucuno en su *Farsalia*; riquísima en carbon, que se vende á bocamina á precio insignificante, y que en Oviedo, con arrastre y

todo, se compra ordinariamente en pequeñas cantidades, y para los usos comunes de la vida, á cosa de peseta el quintal; de una extraordinaria densidad de poblacion patentizada por estos dos hechos: una superficie de 1.059.600 hectáreas y 597.346 habitantes, ó sea 0,56 almas por hectárea y 8 por kilómetro, que permite una excepcional baratura de jornales (6 á 7 rs. comunmente los hombres, y de 4 las mujeres, siendo de advertir que el trabajo de éstas es tan usual como el de aquéllos, sobre todo para las faenas del campo y áun para ciertas obras públicas y tareas de fábrica), de genio abierto, carácter dulce y una rara inteligencia, que hace tan fácil como rápido el aprendizaje; de una tranquilidad y una seguridad personal completas, y, en fin, con la fuerza que dá el éxito, punto ménos que colosal por varios estilos, de los ensayos industriales que en Sama, Mieres, Avilés, Trubia, Oviedo y Gijon se han realizado en estos últimos veinte años, Asturias evidentemente tiene un inmenso porvenir, aparte su positiva riqueza ganadera, digna de toda estimacion y fomento; pero fuera del cultivo del maíz y de la patata, en que hoy se aniquila, y prescindiendo de la emigracion, que la mata, á pesar de esas

onzas de oro que los asturianos de Cuba remiten todos los meses á sus familias de aquende el Atlántico, y que tanto ponderan los que sólo ven lo que anda por la superficie. Pero, lo repito, tardará un poco. Sin ferro-carril y sin puerto, no hay que hablar: y si el primero parece que ha de quedar completamente terminado hácia 1885, puede creerse que la terminacion del segundo (dado que se eche tierra á las polémicas que ahora mantienen los gijoneses sobre su emplazamiento y supuesto que todos convengan en insistir en el Musel y en aprovechar lo poco hecho) es, á no dudarlo, cosa, lo ménos, de ocho á diez años.

Con todo esto, es difícil que provincia alguna rivalice (cuanto más supere) como paisaje y áun como lugar de esparcimiento y distraccion para los veranos con Astúrias, llamada por sus apasionados, y no sin justicia, la Suiza de España. Valles más ámplios los tiene Galicia; las Vascongadas por mil razones ofrecen más comodidades. Pero mayor variedad de esos *points de vue* tan celebrados en los Bajos Pirineos, y motivos más numerosos de expediciones, fiesta y broma, eso Astúrias incontestablemente lo tiene, y en este sentido no se debe escatimar el elogio.

¡Oh! no, no se crea que exagero. Allí están los Picos de Europa, de 2.630 metros sobre el nivel del mar, cubiertos eternamente de nieve, y dando el quién vive á cientos de leguas al marino, que con dificultad bordea el audaz cabo de Peñas; allí los lagos de Enol y de la Calabarosa, el uno en lo más alto de los puertos de Cangas, al E. de la provincia y casi sobre Santander, el otro junto al puerto, ó collada de Balbaran, en la divisoria del Vierzo; allí la casa de *Tivi-gratia* en lo más fragoroso del célebre puerto de Pajares, casi á tiro de cañon de la hospedería de Arbas que se levanta en el centro de aquellos montes Nerbacios, donde la tradicion pone la terribilísima batalla que á los comienzos del siglo v trabaron los vándalos de Gunderico y los suevos de Hermerico: allí el famoso santuario de Covadonga: allí los restos de la arquitectura románica de San Miguel de Lino y de Santa María del Naranco, al pié de Oviedo, de Santa Cristina, junto á la Pola de Lena, de Abamia y Villanueva, cerca de Cangas de Onís: allí las márgenes del Nalon, del Sella y del Narcea, que viene á desembocar en aquel Pravia del cantar, que dice:

Lo mejor del mundo, Europa;

lo mejor de Europa, España;
 lo mejor de España, Asturias;
 lo mejor de Asturias, Pravia;

allí los baños minerales de Caldas, Fuentisanta y Borines: allí Gijón con su señora de Begoña, Avilés con su San Agustín y Oviedo con *xigantones* y *gaitas* y *cohetes* de San Mateo: allí las magníficas fundiciones de la Felguera y de Mieres, y la fábrica de zinc de Arnao, y la de fusiles de Oviedo, y la soberbia de cañones de Trubia: aquí las reverberantes playas de Candás, y Luanco y Ribadesellas: las intrincadas asperezas de Cabrales y la alegre costa de Llanes, cuajada de naranjos y de magnolias: allí ruinas casi de antes del Cristianismo, como las de Láncia y Lugones; montes venerandos, como el monte Sacro, junto á la capital, y la Cueva junto á Infiesto; minas en Langreo y Quiros, de donde en 1875 salieron en su mayor parte los 3.812.000 quintales métricos extraídos en la provincia, y de ferro-carriles de vía estrecha como el que serpenteando por la falda del Naranco vá á Villaperez, ó de ancha vía, como el que lleva al alegre viajero á las arenas de Gijón ó le conduce por entre montañas de carbon, negros cargaderos, altas chimeneas y una poblacion

obrera digna de los grandes distritos de Newcastle y de Liege á la estacion de la Oscura. El mayor avance de la costa septentrional de Europa sobre el mar, allí está: el Cabo de Peñas. Y la ancha y profunda ria de Avilés, aún sin terminar los malecones que la van encauzando, surcada por ligeras barcas y por los vaporcitos que conducen al punto de San Juan á los bañistas, ofrece perspectivas sólo comparables á las de la hermosa ria de Bilbao. Y luégo, mucho camino, y mucha sombra, mucho fresco y mucha romería, y mucha gente, y mucha afabilidad, y mucho humor. En fin, ocasion y materia de sobra para un verano delicioso.

Falta algo, sí; falta mucho en otro sentido. Lo he de explicar á su tiempo, añadiendo que la cosa tiene fácil remedio. Falta, sobre todo, *gente de fuera* y ciertas comodidades. Pero esto, al fin y al cabo se remediará—partiendo siempre de lo que hoy es fundamental para Astúrias: la línea férrea y el puerto.

Pero, en tanto, las gentes de aquende Pajares continuarán desconociendo tan bellísimo país. Ni su importancia industrial, ni su valor histórico, ni su cultura social (de que no he hablado), son aprecia-

dos. Para los más, para casi toda la gente *ilustrada* de esta vibrante villa de Madrid, Asturias no es eso... Es... hay que decirlo, un país punto ménos que *grotesco*.

Un país *grotesco*, sí, en el que la humildad raya en bajeza, la modestia en miseria, la prudencia en ineptitud, la calma en embotamiento, la economía en sordidez; destinado á pagar mansamente la cuarta parte de las contribuciones de España y á llenar con sus pesadores y oscuros *mozos* la sexta parte del ejército de la nación; siempre callado, siempre sumiso, quizá siempre contento, interviniendo poco ó nada, tal vez por falta de fibra, en la agitada vida política de nuestro siglo, en nuestros levantamientos y nuestro acostumbrado tiroteo; falto de vías férreas que le unan al resto de la patria, y víctima en este sentido de los abusos más escandalosos por parte de las empresas y los especuladores, y de las condescendencias más irritantes por parte de casi todos los Gobiernos; enamorado de las tradiciones, apegado al oscurantismo; último reflejo del orden feudal; resistente por timidez ó por indolencia á las invasiones de la nueva idea que trasforma el fangoso y mortífero campo romano, y hace estremecer en me-

dio de sus heladas estepas al kremlim moscovita; país húmedo, nebuloso, sin leyenda, sin poesía, entumecido por el *orbayo*, corroído por la suciedad, aislado y casi extinguido por la forma más pegajosa y desesperante de la nostalgia: por la vulgarísima y embrutecedora *morriña*.

Porque para el comun de las gentes es cosa convenida: todo el Noroeste es uno, y Galicia y Astúrias son tan idénticas como lo son entre sí dos provincias de Aragon ó de Extremadura. Hechos que pasan para no pocos en autoridad de cosa juzgada, como el de que Andalucía se llevó toda la chispa, Cataluña todo el trabajo y Castilla todo el buen sentido de esta asendereada tierra de España.

¡Pero qué mucho que esto se piense! ¡A qué otros medios de informacion se dá importancia á orillas del Manzanares que á las reposadas y pacientes personalidades del ya mermado gremio de aguadores de la corte y villa, y á los actores y héroes de las agobiadas escenas de nuestros teatros, incapaces de contener las risotadas y el alboroto que en el público especial de los domingos por la tarde producen siempre los rascamientos, codazos, muecas y retozos de la gallegada!

Pues á rectificar tales preocupaciones van encaminadas estas y otras páginas que escribo á todo el correr de la pluma bajo las inspiraciones del momento, defendiéndome del sueño, apuntalando el cansancio, en una *temporada de verano*, que para quien, como yo, trabaja en el crudo invierno, es un paréntesis salvador para el alma y para el cuerpo.

¡Ah! con qué dificultad el espíritu se allana en estos dias de desahogo, de suspirada libertad y pretendida calma, á volver al molde del artículo periodístico ó á las proporciones regulares del libro, que un público más ó ménos severo ha de juzgar sin preocuparse de los antecedentes de su confeccion! A cada paso que dá en el *gran espacio*, libre de los compromisos habituales de la existencia madrileña, que vienen á ser para él las formas estrechas de la impura realidad; entregado á un mundo de novedades, cambios, sorpresas é irregularidades que parece que nunca han de fatigar, y que representan, en su tanto, la eterna variedad de la vida, y creciendo en deseos y en alientos á medida que ensaya las alas en el ambiente de las imaginaciones y los ideales, fuera de la preocupacion del *comfort* y de los debates de la prevision y

la economía, el espíritu se muestra más y más rebelde á la reflexion, la medida, y, en fin, á todas aquellas condiciones necesarias para traducir en letras las impresiones del fatigoso dia, los efectos de la conversacion ligera, los ecos que en el alma despiertan los zumbidos de la colmena humana trabajando en el seno de una naturaleza apénas sospechada en el fondo del Suizo, en el hemiciclo del Real ó bajo la bóveda de cristales del salon de Conferencias.

Digo todo esto, no para ameritar mi trabajo—¡ah, no!—si que para excusar hasta cierto punto los cien defectos de este librito escrito con la mejor intencion del mundo, pero á las altas horas de la noche, los párpados temblorosos, la mano difícil y el ánimo propicio sólo á proporcionar al cuerpo la posicion horizontal.

Dirá el lector severo que todas estas excusas serian innecesarias escribiendo con mayor calma después de concluida la temporada. Y en último lugar, no publicando lo que viene á ser poco más que la coleccion de unos apuntes de viaje. Verdad hasta cierto punto. Pero, en primer término, de guardar estas notas hasta que yo pudiera corregirlas, tengo por seguro que

no verian la luz nunca, ó por lo ménos la verian fuera de toda oportunidad, y yo inmodestamente pienso que con publicar estas páginas—con toda su ligereza y su incorreccion,—hago un pequeño servicio, ora llamando la atencion de las gentes que en el resto de la Península viven, sobre lo que es y lo que vale el pintoresco Principado bajo el doble punto de vista del *touriste* (perdóneseme la frase) y de la vida ordinaria, ora recabando de los habitantes de esta simpática provincia ciertos cambios, ciertas reformas que estimo indispensables (y conmigo lo estiman personas de superior juicio é incontestable competencia), para que tan bella comarca logre la importancia y el desarrollo á que está llamada por la voz de la naturaleza y la lógica de la historia. Y esto último es cuestion de oportunidad evidentemente. Por eso no es posible optar sino entre la publicacion inmediata ó la no publicacion de mi librito. Yo opto por lo primero, arrojando todas las críticas, sobre el seguro de mi buen deseo.

A percíbese, pues, el lector, no á recorrer conmigo los montes y los valles del Principado. No llega á tanto por ahora mi intento.—Resuélvase tan sólo á tomar el

camino de Astúrias y á entrar con ciertos antecedentes en el ilustre Principado por el famoso puerto de Pajares.

En una palabra, hagamos juntos el viaje de Madrid á Oviedo. En Oviedo encontrará guías mejores.

Allá en los tiempos de la iglesia del Buen Suceso y de los polvos dentífricos del General Quiroga, cuando Utrilla cortaba fracs y la Petibon hacia sombreros; cuando era un acontecimiento madrileño la entrada y salida de las diligencias por el ancho y profundo portal de las Peninsulares, cuya reproduccion en la escena del Circo contribuyó no poco á la popularidad de aquella alegre zarzuela, en que no sé si Caltañazor ó Fuentes hacian á maravilla el papel de *Don Ruperto Culebrin*, totalmente olvidado en esta fantástica época de *Brahma* y el *Re di Lahore*,—allá por los años de 1850, la *Guía de Mellado* establecia de este modo la distancia de Madrid á Oviedo: de Madrid á Valladolid (pasando por Guadarrama, las Ventas de San Rafaél, Juan Calvo y el Cojo, Villacastin y Olmedo), 35 leguas; de Valladolid á Leon (pasando por Medina de Rioseco y Mansilla de las Mulas), 24; y de Leon á Oviedo (pasando por

la Robla, Busdongo, Pajares, Lena, Mieres y Olloniego), 59. Total, 118 leguas que se recorrian en tres dias y dos noches, con descanso para almorzar ó comer en Guadarrama, Valladolid, Rioseco, Leon, y no recuerdo qué pueblo dentro ya del Principado asturiano.

El viaje era largo y poco cómodo; pero además carito: todo lo cual no impedia que las diligencias fuesen y viniesen llenas como cumplia al prurito de locomocion y al espíritu aventurero y cosmopolita que en todo tiempo, y á despecho de lo que cree el vulgo de Castilla y Andalucía, ha distinguido á los nobles paisanos del *Carbayon*, hijos de los *Estancos* de Oviedo, ó á los alborotados y atrevidos emigrantes de la marina de Llanes, las márgenes del Nalon y los incomparables valles de las Arriendas.

Hoy las cosas son un tanto diferentes. La línea férrea, que comienza en la falda del Príncipe Pio en Madrid, termina oficialmente en Gijon, siendo el número total de kilómetros 548; y digo *oficialmente*, porque la línea se halla interrumpida desde el kilómetro 467, que es el que corresponde á la estacion de Busdongo (en el término de Leon y casi al pié de Pajares), hasta

el 521 que es el en que se halla la estación de Lena, dentro ya del Principado y camino antiguo de Oviedo. De aquí que hoy por hoy sea preciso hacer un cambio de tren, después de salvar en coche ó á caballo por la vieja carretera un trayecto de cinco leguas y media muy cumplidas, en las que se comprenden las dos escasas del famoso puerto de Pajares.

El trazado del ingeniero novísimo ha prescindido no poco de la antigua, polvorienta y fatigante vía.

El camino del Pardo, con sus altos y copudos árboles, guarnecido, á la derecha, por la frondosidad de la Moncloa y la Florida, y á la izquierda por el Vivero, y las barracas del Manzanares, es simplemente atravesado, casi á vuelo de pájaro por la febril locomotora, que apénas si permite que la lejana silueta de la Puerta de Hierro traiga á la memoria las *meriendas* y el *juego de bolos* del humorístico Goya. Ya el viajero no puede echar la vista al *Campo Grande* de Valladolid, ni descansar en uno de aquellos inmensos paradores establecidos en tal cual convento desamortizado sobre los ruinosos murallones de Leon. La locomotora se limita á saludar con su ronca y temblorosa voz las últimas aparta-

das casas de estas ciudades venerandas, cuyo interior ha quedado perfectamente á salvo de la terrible profanacion del humo del carbon de piedra. De aquel famosísimo comedor de Guadarrama, donde constantemente humeaban la perdiz y el conejo, y cuyo suelo de deleznable ladrillo se estremecia bajo los pisotones y sacudidas del madrileño que aprovechaba la primer parada para estirar las piernas, hoy sólo tienen noticia los que todavía pueden hablar de la Venta de San Rafaél, donde en torno de inmensa y fantástica hoguera descansaba el enjambre de carreteros, á quienes sorprendia el crepúsculo vespertino al pié de la áspera sierra, en los ya no próximos tiempos del Programa de Manzanares y del ensanche de la Puerta del Sol. Las llanuras de Olmedo, donde por dos veces se riñó terrible batalla entre españoles en la azarosa época de D. Juan II y D. Enrique IV; Mansilla de las Mulas, con su célebre feria de ganado que dura ocho dias, en los primeros del mes de Noviembre y que es la preocupacion de todos los castellanos; Rioseco, emporio de riqueza hasta el siglo XVI, y testigo en 1808 de la primera célebre y sangrienta batalla librada por las tropas españolas del general Cuesta á las france-

sas del general Bessieres ; la frigidísima Mayorga , en tierra de Campos y sobre el rio Cea , antiguo depósito de los vinos de Castilla y de los frutos de Astúrias... todo eso, que ántes se entraba por los ojos del fatigado habitante del interior de la *diligencia* , ahora ni es sospechado por el tranquilo y satisfecho mortal que disfruta de las comodidades de un compartimiento de primera clase en el tren que atraviesa el territorio de Castilla , á muchas leguas de la vetusta carretera.

Las necesidades de la construccion ó los compromisos de la política han producido un nuevo mundo para el viajero. Ahora los nombres que suenan son el Escorial, Las Navas, Arévalo, Medina del Campo, Venta de Baños, Palencia, Sahagun, etcétera, etc. ¡Y quién sabe si dentro de poco , y á realizarse un acariciado proyecto de línea directa de Madrid á Palencia pasando por Segovia, y que acercaria á Astúrias de Madrid, quizá 60 kilómetros, muchos de esos pueblos traídos á los labios del *touriste* europeo por la *Guia de caminos de hierro* , nada más que de quince años á esta parte , están destinados ántes de que concluya el siglo á un olvido mucho más triste y absoluto que el que envuelve ac-

tualmente á las estaciones y descansos de las *aceleradas y postas* del año 50!

Pero, en fin, atengámonos al presente. Resulta, por tanto, que la distancia que separa á Oviedo de la Puerta del Sol, es sobre 100 kilómetros mayor que la de ésta á Alicante ó Valencia; otros ciento ménos que la que vá desde el Manzanares á Barcelona ó á San Sebastian, y casi igual á la que media entre Madrid y Santander, Sevilla ó Badajoz. Como el término regulador de la velocidad de los trenes del Norte, viene á ser de unos 26 kilómetros por hora (el de la línea del Mediodía es de unos 23), resulta que en el viaje desde la capital del Reino á Oviedo debieran emplearse unas veintidos horas. Se tardan (á pesar de la *Guía* que rebaja dos), veinticuatro muy bien contadas; y sin embargo, en el viaje se dá una detencion larguísima é injustificada en Palencia, al tiempo de dividirse el tren de Madrid para el Noroeste y para Santander, y se dá, sobre todo, la interrupcion de la línea en el puerto de Pajares, que es preciso pasar en carruaje. Luégo, contra todo lo que los viajeros murmuran, hay que reconocer que la locomotora que vá á la sagrada tierra de Covadonga es de las más ligeras que se conocen en Espa-

ña, lo cual dista mucho de poderse decir con relacion á casi todo el resto del mundo.

Porque es sabido que en Inglaterra los trenes de Lóndres á York, á Hasting y á Dower, andan 80 kilómetros por hora: en Bélgica, comunmente 67; en Francia, de París á Burdeos ó á Bruselas, 67; á Calais 59 y á Marsella 53; en Alemania, de Berlin á Colonia, 43; en Italia de Colonia á Brindisí, 50, y en Rusia, de San Petersburgo á Moscou, 49.—Por acá andamos con más calma, á pesar de nuestro carácter vivo y nuestra imaginacion fosfórica. En la línea de Astúrias, ántes de llegar á su interrupcion, es decir, de Madrid á Busdongo, la velocidad es relativamente considerable. Son 367 kilómetros que se recorren en diez y siete horas, esto es, 27 kilómetros largos por hora. Luégo, y dentro ya de Astúrias, la cosa afloja y se anda á razon de 20 kilómetros.

Pero no hay que prodigar elogios á la máquina ni fiar mucho en que una vez terminada la línea asturiana, luégo de tendidos los rails desde Busdongo, hasta Lena, el viaje se haya de hacer con mucha mayor rapidez.

Desde Madrid á Venta de Baños, el tra-

yecto es conocidísimo. El viajero que abandona la caliginosa estación del Norte cuando las primeras sombras de la noche aparecen en el horizonte, deja á la izquierda la blanquísima senda que conduce á Pozuelo, la tierra prometida contra la toserina y la anemia infantil; más abajo Villalba, con el campanilleo de los coches que aguardan al tren para correr á La Granja: en seguida el tétrico cimborrio del Escorial; luégo las vocecillas que turban el difícilmente comenzado sueño, gritando: *¡Las Navas! ¡Un cantarito de leche!* A poco los viejos y agrietados muros de Avila, devolviendo el resoplido de la locomotora, el mayor agravio imaginable al espíritu tradicional y empedernido de la ciudad de Enrique III y de Santa Teresa; á las dos de la madrugada, Medina, la famosa de las ferias de la Edad Media, lugar de empalme de las líneas de Zamora y Salamanca, y todavía el gran mercado harinero de Castilla; al amanecer, chocolate en Valladolid, del cual apénas si se vé más que el cementerio; y poco más tarde, á las seis y media, Venta de Baños, que en el corazón de España trae á la memoria de los que han conocido el mundo americano, aquellas improvisaciones de ciudades que el

tráfico novísimo, los ferro-carriles y la navegación de los rios han producido en estos últimos treinta años, y que revisten la variedad de apariencias y condiciones de Panamá y Chicago. Yo recuerdo haber pasado, hace ya bastante tiempo, por las inmediaciones de Baños: ¡qué soledad!— Hoy allí se levanta una gran estación de enlace y un hotel regularmente provisto (segun me dicen)... que durará lo que tarden los palentinos en vencer ciertas resistencias, que pican en historia, para llevar, como parece natural, el centro de los ferro-carriles del Norte y Noroeste de España á la entrada de la ciudad que repobló en el siglo ix Sancho *el Mayor*, y á la que bastarian á inmortalizar los célebres concilios del siglo xii... y la proximidad de Tablada.

No há mucho era preciso trasbordar en Venta de Baños, en Palencia y en Leon; pero desde hace poco el viajero puede evitarse estas incomodidades tomando en Madrid el wagon que vá hasta el mismo Busdongo; esto es, casi hasta la divisoria de Leon y Astúrias. Pero en Venta de Baños el tren del Norte se divide; casi la mitad de los wagones siguen á la derecha en busca de los yermos de Búrgos, de los peli-

gros y dificultades de Pancorbo, del gran enlace de Miranda y de las asperezas de Salvatierra para saludar los lindos hoteles y la hermosa concha de San Sebastian. En aquellos compartimientos vá la *nata y flor* de las *toilettes*; la crema del *Veloz*; allí los bañistas de Escoriaza y de Arechavaleta, que no han querido soportar el horrible calor de las primeras horas del *express*; allí la gente de Biarritz, que mira con cierto desden á los que torcemos á la izquierda, ¡prosáicos provincianos, viajeros vulgares, bañistas de Ontaneda, del Astillero, de las Caldas de Oviedo; pobretones á quienes están reservadas las ya inverosímiles angustias de treinta ó más horas de encajonamiento en las diligencias de Lugo, camino de la Coruña, para gozar de las expansiones y arrebatos... de la *muñeira*!

A poco, ántes de media hora quizá, el tren vuelve á dividirse, y se preparan dos expediciones: la de Santander y la del Noroeste. Para que tal suceda, el viajero tiene que aguardar de dos á tres mortales horas en una estacion de las peores de la línea, reducida á un extenso andén cubierto, con dos salas de descanso pequeñas, é incapaces totalmente de contener la décima parte de los viajeros, sin restaurant, ni café, ni

otro recurso que el de una pobrísima cantina; y, en fin, falta de todas las medianas condiciones que el espíritu ménos exigente tendria derecho á esperar y á exigir á una estacion de entronque de tres líneas tan importantes como las de Santander, el Noroeste y Madrid, y que bajo este punto de vista no debiera tener rival en España.

Bien es que realmente Palencia tiene dos estaciones en la misma línea, separadas ambas por cosa de un kilómetro; pero sobre que la primera—la más próxima á Venta de Baños,—no se utiliza, al ménos por los viajeros que no pueden bajar á ella, de todos modos no me explico por qué el servicio no se concentra sobre la segunda, de modo que para el público no sea aquella detencion de dos á tres horas una positiva molestia, que no proporcionan ni Alcázar de San Juan ni Miranda, únicos puntos que pudieran compararse por su posicion y su importancia con Palencia.

Eso sí, cuando el viajero aburrido, en uno de sus desesperados paseos, echa los ojos por cima de la cerca de madera que fija los límites de la estacion, y pone la mirada sobre el caserío de la ciudad, que como á tiro de fusil destaca, se le quitan las ganas de aprovechar la detencion para

conocer de Palencia algo más que la calma y el descuido con que los *severos* mozos del ferro-carril hacen el trasbordo de equipajes y mercancías.

Vista desde la estación, Palencia, situada en el centro de una extensísima llanura, cabeza de aquella feraz comarca, cuyas excelencias expresó la sabiduría popular diciendo: «No se llame señor quien en tierra de Campos no tenga un terron,» y foco por mucho tiempo y aún hoy, de una cierta actividad industrial, parece no sólo un pueblo triste, sino lo que vulgarmente se llama un poblachon.

Las casas á la castellana, es decir, grandes, espaciosas, de dos pisos, achaparradas, á modo de convento ó de cuartel, sin color, sin variedad ni accidente artístico, incapaces de despertar en el espíritu otra idea que la del reposo en su forma clásica y majestuosa de la *siesta*; los arrabales de adobe, descansando en muchas partes sobre agrietados trozos de la vetusta muralla, destruida por la revolución de 1868, y sustituida, para los efectos del vulgar impuesto de consumos, por una pobrísima cerca, ante la que en vano la memoria pretende evocar los nombres de aquellas esforzadas palentinas que rechazaron á los ingleses

en el siglo XIV, y que en premio de su incomparable valor obtuvieron del Rey don Juan I el uso de una banda de oro sobre los tocados: los alrededores, campos de trigo, sin ondulaciones ni detalles, surcados por las tranquilas aguas del Carrion ó la mortecina corriente del canal de Castilla, que se vocean á las puertas mismas de la ciudad; la atmósfera trasparente y el cielo serenísimo, envolviendo á modo de inmenso fanal aquel cuadro de perfecta regularidad, de silencio, de aparente atonía que sólo turban, dando pretexto á que se sospeche la vida, el cimbrear de unos copudos chopos que, por inconcebible excepcion, surgen allá léjos, á un extremo del caserío, dominándolo y cerrando la perspectiva; el crujir de las veletas de San Lázaro, cuyas torres revelan al curioso el sitio donde vivió el héroe del Romancero, y por último, los rancos ecos de la gótica catedral, asentada sobre la legendaria gruta de San Antolin en el siglo XI, reconstruida en el XIV, terminada en el XV, y en cuyo seno descansan los restos de Doña Urraca, la Reina de Navarra, mujer de don García, y los huesos de D. Ramiro, el hijo de Alfonso VIII, el pomposo conquistador de Almería y Calatrava. Ved ahí lo que á

Palencia primera vista y de golpe ofrece la ciudad de *las mantas* al observador superficial y malhumorado.

Pero no hay que dejarse llevar de las apariencias. La ciudad tiene importancia y es más que probable que el porvenir le reserve ventajas de que muy pasajeramente disfrutó cuando en ella se cruzaban los coches de Búrgos, Santander y Galicia. Cuenta que no quiero decir con esto que el interior de Palencia sea el de una población nueva y vistosa. Nadie se ha atrevido á tanto. Ni llego á sostener que su catedral gótica, bastante relajada, merezca figurar entre los grandes monumentos arquitectónicos de España, ni, en fin, que el valor de aquella población pase del propio de una ciudad de once mil habitantes, tierra adentro y en el corazón de Castilla.

Pretendo simplemente ser justo y no malquistarme con los palentinos, para lo que he menester consignar que Palencia tiene una ilustre historia, y que hoy merece séria consideracion por su posicion geográfica, por la laboriosidad y discrecion de sus habitantes, y en fin, por su riqueza industrial y agrícola.

Nada ménos que á Palas atribuyeron los

amigos de la ciudad castellana los cimientos de aquel pueblo, que en los tiempos romanos rivalizó con Numancia para ocupar el primer sitio entre las ciudades de la España tarraconense. El desbordamiento del Carrion en los primeros años del siglo v y la invasion sarracena en el viii, por dos veces la destruyeron, de tal suerte que es lícito referir su fundacion al año 1032 y al Rey de Navarra D. Sancho el Mayor, heredero, por el crimen del conde de Vela, del Condado de Castilla y enemigo de su cuñado el Rey D. Bermudo III de Leon, cuyos Estados invadió. Fueros le dió Alfonso VI hácia 1072, y su Universidad, la primera de España, en el orden del tiempo (trasladada luégo á Búrgos ó á Salamanca), data de Alfonso IX en 1208. Sede episcopal desde la época visigótica, en ella celébranse concilios en 1113 y 1129, y después de los concilios, Córtes tres veces en el siglo xiv y una en el xvi, saliendo de las reunidas en 1388 la creacion del Principado de Asturias para los primogénitos de los Reyes de Castilla y desde luégo para el Infante don Enrique y la hija del Duque de Lancaster, cuyos desposorios allí se celebraron. Para la leyenda Palencia tiene, ora el re-

cuerto de D. Enrique I, muerto en la primavera de 1217 de resultas de haberle caído una teja jugando á la pelota en el patio del palacio episcopal; ora el asesinato de don Juan Alonso Benavides, que sirvió de base para el proceso de los Carvajales que emplazaron á Fernando IV; ora el crimen perpetrado en la persona del Obispo don Rodrigo de Velasco por su cocinero en 1435; ora la retirada del Rey de Navarra, que derrotado en Pampliega en 1444 buscó en Palencia, en noche tormentosa y á vueltas de mil obstáculos, refugio y medios para recogerse á sus Estados y tornar luego sobre Castilla.

Y, en fin, para la piedad cuenta con dos grandes milagros: el uno, la sumersion de la ciudad por las aguas del Carrion, que provocó Santo Toribio en castigo de las aficiones priscilianitas de los palentinos en el siglo v: el otro, la paralización del brazo derecho del Rey D. Sancho el Mayor en el siglo XIII al acosar á un jabalí refugiado en la gruta de San Antolin, de lo que fué resultado el voto del Príncipe de acometer, como acometió, la construcción de una basílica sobre aquella oscura y olvidada cueva, que hoy mismo se venera en el fondo de la catedral palentina.

Después, todavía Palencia ha ocupado la atención pública con motivo de otra inundación—la de 1865—resultado de la unión del río y del canal castellano, y con motivo también de los famosos incendios de las fábricas de harinas de 1856, que hicieron temer grandes conflictos políticos y sociales en el corazón de Castilla.

Era esto de tanta mayor importancia cuanto que la ciudad del Carrion es, como he dicho, cabeza de un riquísimo término agrícola, y puede ser considerada no sólo como el depósito del grano de una gran parte de la tierra de Campos, si que también como el centro de la fabricación de harinas y, sobre todo, de los cobertores, bayetas y fieltros que llevan su nombre y gozan de fama punto ménos que europea. Este triple carácter de la ciudad de San Antolin se pone de relieve en los tres principales barrios de la población: el *Mercado*, donde se vende el grano de toda la comarca: la *Puebla*, donde radican las fábricas de mantas que utilizan la lana de los ganados palentinos, y el *Fin del río*, donde comienzan las fábricas de harinas, extendidas luégo sobre el viejo canal de Castilla, obra del siglo pasado.

Con tales datos, y recordando lo que án-

tes he apuntado de que en Palencia entroncan las líneas férreas del NO. y de Santander, y que hoy se trabaja para trasladar á aquella estacion la de Venta de Baños, compréndese bien que no pecho de optimista diciendo que aún puede prometerse no poco del porvenir la ciudad del Carrion, que, con muchísimo más motivo que Valencia, podría apellidarse *del Cid*.

Pero... la campana suena. Los viajeros que confundidos paseamos entre los mozos y los empleados de la desguarnecida estacion, saltando rails y gozosos de partir buscamos por distinto camino nuestros respectivos compartimientos.

En Palencia nos bifurcamos: los *montañeses* siguen rectos en busca de las quebraduras y atrevimientos de Reinosa—un nacimiento de los que por Navidad venden en Santa Cruz, con cascadas, pastorcitos y vacas, pero sin Reyes magos. Los astures y gallegos nos comprometemos más á la izquierda, al Oeste, y entramos en la gran tierra, en la famosa *tierra de Campos*.

III

¡Dios mio! ¡Qué 150 kilómetros aquellos!
¡Qué horror para el que los recorre sin el
propósito de comprar garbanzos ó acaparar
trigo! El terreno es como la palma de la
mano. Un mar de espigas muy doradas,
pero capaces de quitar el humor á un mala-
gueño. ¡Una inmensa sabána, sin un árbol,
sin una casa, sin un hombre, ni una bestia,
ni detalle de ningun género donde reposar
la anhelante mirada; sin más límite que la
caida del cielo allá en lo infinito! Yo com-
prendo la poesía del mar; pero la sostienen
ó la engendran el movimiento y el bramido
de la ola, el reverberar de los astros, la
blanca vela que se dibuja á lo léjos, el pez
que bulle, el pájaro que corta el aire...
Pero, ¡un mar de trigo! Un mar amarillo,
silencioso, muerto... ¡Vamos! los ojos con-
cluyen por cerrarse para abrirse sólo en las
estaciones de Paredes, de Grajal, del Bur-
go, donde no hay una flor ni un vaso de
agua; donde parece el castellano de ancho

sombrero, calzon ajustado, traje pardo y la obligada capa, sério, grave, ocupado exclusivamente de su asunto...

¡Qué circunspeccion! — ¡Y qué calor! Como que son las doce del día y el sol se ceba en aquel desierto. Aquello sofoca... y fuerza á pensar... ¡en el frío que allí hará en el invierno!

¡Ah! Castilla, ¡ah! feraz, pero antipoética y desesperadora tierra de Campos, ya me explico, ya me explico la fiebre con que el cristiano bajado de la frondosa montaña astúrica acometía al moro y no se daba descanso en busca de las frescas márgenes del Tajo, de las ermitas de Córdoba, de los cármenes de Granada. Era imposible quedar en el camino.

Y sin embargo — lo reconozco — allí se nutre el *buen sentido* de España... ¿Qué hubiera sido de este país entregado al espíritu aventurero de los compañeros de Roger de Flor, á los desbordamientos y explosiones de los paisanos de Cortés y de Pizarro, á la fantasía de la escuela sevillana, á las facciones de la Mancha y del Maestrazgo, á la rebeldía vasca... en fin, á todos esos elementos de incesante agitación que hacen de toda nuestra historia una incorregible leyenda? Con tantos gér-

menes de division y antagonismo, con propension tan señalada á todo lo imaginativo, lo audaz y lo inverosímil; con tan escasos hábitos de trabajo, con siete siglos de guerra contra el *moro*, y tres de guerra contra *Europa* y dos de expedicion á América y una de motines y revoluciones; con una tradicion que resúmen, por diverso modo, las páginas del *Quijote* y los capítulos del *Guzman de Alfarache*, el teatro de Calderon y las *Novelas Ejemplares*; con todo esto ¿qué sería de España, la tierra de la grandilocuencia y de los pronunciamientos, si en el corazon de este mundo no viviese y fructificase ese grano de *sentido comun*, de prudencia, de reflexion, de calma que se llama el *espíritu castellano*?

De mí, que he asistido en estos últimos años á muchos sucesos verdaderamente trascendentales en la vida política y social de España, de mí sé decir que jamás he perdido la confianza, en medio de las crisis másterribles; porque, aparte otros motivos, tenía la relativa quietud de la alta Castilla, y del alto Aragon. Cuando eso se ha perturbado en otro siglo, ¿qué peligro tan sério y tan positivo para la sociedad española!

Sin duda, la cosa tiene su reverso. Con

Castilla solo... ¡Vamos! Qué modo de bostezar.

Pero, en fin, yo ahora no busco la calma ni el juicio... Mi espíritu no está ahora para pensar en pósitos ni alhóndigas. ¡Pasad! ¡Pasad, sombras manchegas! ¡Huid envueltas en el negro humo de la locomotora estaciones castellanas, pintadas todas en el tono de Velazquez, pero todas desprovistas de animacion y vida!

De Palencia á Leon se tarda unas cuatro horas, marchando á razon de treinta kilómetros por hora. Los wagones que van á San Sebastian recorren un trayecto análogo—hasta Pancorbo—á razon de 34. *¿Cur tan varie?*

¡Pero alto! Es decir, alto el pensamiento, que el tren sigue braceando en un mar de humo y voceando la proximidad del sepulcro de San Isidoro. Poco há desde las ventanillas del wagon casi ha sido posible tocar con la mano las viejas paredes de algunos edificios, una cerca, un murallon... Delante tenemos á Sahagun, y cierto que no habrá persona medianamente culta en cuyo espíritu no produzca cierto efecto este nombre. Es posible, y hasta excusable si se quiere, ignorar la historia de Palencia, que siempre fué *tierra adentro* y

tierra de paso. Pero Sahagun brilla en los anales patrios con caracteres de una originalidad y un esplendor verdaderamente insuperables.

En primer lugar, Sahagun fué el Cluny español. Allí, á las orillas del Cea, sobre la calzada imperial de la época romana, donde San Facundo y San Primitivo, á mediados del siglo II, sufrieron el martirio y donde en tiempo de Alfonso III existia una pequeña iglesia, se levantó hácia el año 872 un monasterio de benedictinos destinado á eclipsar por su riqueza y su prestigio á todos los fundados en Castilla en el laborioso período de la Edad Media. Declarado exento el Abad por Alfonso VI, que hácia 1072 se vió obligado á tomar el hábito en aquel monasterio, de donde huyó á Toledo, y á cuyo seno vinieron al fin á descansar sus mortales restos, Sahagun en el siglo XI llegó á ser la cabeza de noventa monasterios que obedecian al Abad del primero, y en sus salas se reunió el capítulo de la Orden de San Benito, no sólo de España, si que de Inglaterra.

Por otra parte al pié del monasterio y á su abrigo se formó hácia el mismo siglo XI, y principalmente con elementos

franceses é ingleses, el pueblo de Sahagun, al cual Alfonso VI dotó del famoso Fuero de 1085, excepcion de todos los de su época (Leon, Búrgos, Sepúlveda, Nájera, etcétera, etc.) [por su carácter vejatorio y su espíritu propicio al feudalismo francés y al monopolio de los frailes. Por aquel Fuero (perfectamente distinto y áun opuesto á todos los que el mismo Rey Alfonso oió á todos los demás pueblos) los vecinos de Sahagun no podian tener hornos en sus casas, debiendo cocer el pan en el monasterio; ni podian comprar géneros, leña ó comestibles sin que ántes les fueran ofrecidos á los frailes; ni compraban vino que no fuera de estos... Así se explican las incesantes rebeliones de los vecinos de Sahagun, que consiguieron por la fuerza reformas del Fuero en 1110, 1152, 1245, 1254 y 1322, pudiendo asegurarse que no ha existido en España pueblo alguno donde la lucha entre la burguesía y el clero haya sido tan constante y empeñada. En realidad aquella contienda que llega á preocupar sériamente á los Reyes y obliga á alguno, como á Alfonso VII, á personarse con su corte en Sahagun, y á otros, como Alfonso X, á proceder con dureza ahorcando á catorce burgueses y desterrando á

muchos más, no concluye hasta el siglo xvi, en cuya fecha dimite el Abad don Rodrigo de la Calzada, el territorio es incorporado á la Corona y los monjes pasan á Valladolid.

Pero de las grandezas del siglo xi bien poco queda. El monasterio desapareció después de la bárbara invasion de los franceses á los comienzos de este siglo, y luégo de dos incendios—en 1812 y 1835—apénas si el curioso puede sospechar lo que sería el templo bizantino por la fachada de la cámara abacial y el cláustro. Por desaparecer, ¡hasta los sepulcros de los Reyes y de los Abades!

En cambio, Sahagun vive la vida regular de todos los pueblos de la España contemporánea, sin frailes ni privilegios; sustituida su historia de color más que subido, de peripecias interesantísimas, de latidos enérgicos y de explosiones imponentes, por estas breves líneas que pueden leerse en cualquier *Manual ó Diccionario de Geografía*:

«Villa con Ayuntamiento, cabeza de partido, Juzgado de primera instancia, cuatro iglesias parroquias, cuatro ermitas, un convento de monjas, algunas ruinas de monasterios y 6.740 habitantes.»

¡Y en marcha!

A la derecha del camino (fuera de la línea, se entiende; donde está el cerro de Villasabariego, á dos leguas y media de Leon, camino de Mansilla) quedan los muros derruidos, las negras piedras y las tradiciones más que los vestigios de aquella antigua ciudad de Lancia, rival de Astorga, que con esta, y aún más que ésta, representa toda la historia primitiva de la comarca inferior del país de los astures, en otro tiempo limitado por el Cantábrico, los rios Esla y Duero y la actual divisoria de Galicia y cuya reduccion, por medio de las armas, intentada en vano, veintisiete años ántes de la Era cristiana, por Augusto, que enfermó de tristeza al punto de hacer temer por su vida en Cataluña, comienza á poco de esta fecha con la toma y destruccion de aquella veneranda ciudad por el general romano Carisio.

A la izquierda... los campos de Valencia de D. Juan, la fortaleza que contuvo, por la parte septentrional de España, la invasion gótica en el siglo v, y que como villa después, en el siglo xiv, perteneció al célebre hijo de D. Alfonso el Sabio; y las praderas del Orbigo, donde la leyenda

hizo crecer á Bernardo del Carpio, el fantástico héroe de Roncesvalles, vencedor de Roldan, y... ¡qué se yo! todo el teatro del Romancero y la historia toda de Castilla en los siglos XI y XII. Ahora lo que nos preocupa es Leon, donde el estómago, ántes que la *Guía*, nos anuncia que debemos restaurar las perdidas fuerzas.

En otro tiempo tenía fama la fonda ó restaurant de la estacion leonesa; una estacion bellísima, como pocas, dentro y fuera de España; con sus esbeltas columnas y su ancho cobertizo de hierro, rodeada de altísimos, vigorosos y copudos álamos, entre los cuales, y á lo léjos, se percibe la vistosa fachada de San Márcos. Pero hoy el restaurant se distingue por la exigüidad de las porciones.

A los quince minutos escasos, la campana suena. Precisa que el tren se divida otra vez. ¡Es la tercera!

El viajero sale apresurado tropezando con todo, buscando el wagon, limpiándose los labios ó haciendo los imposibles por tragarse el último bocado del restaurant.

Realmente aquello no es comer. La falta no corresponde á la fonda. Lo reconozco. Es el sistema español de las vías férreas que no permite saborear plato alguno

entre la brevedad de la parada, lo caliente de las viandas y la impaciencia que concluye por devorar al viajero. Desdichadamente en nuestros comedores no se comprendería aquel plácido y voluminoso propietario del restaurant de Dax—(¡la tierra del nabo y la patria del ganso!)— inverosímil *restaurateur* del gran siglo de los 365 *Menus* del baron Brisse; solícito quizá más que de la blancura de su inmensa corbata y del aspecto confortable de su espacioso salon, del buen nombre de su succulenta *cocina*; feliz y casi incomparable mortal, hoy tal vez millonario, á quien conocimos todos los que frecuentamos hace seis ú ocho años las líneas férreas de las Landas y del Perigord, y á quien vimos cien veces midiendo con toda solemnidad á grandes pasos la perturbada sala, echadas á la espalda las manos y gritando entre sonriente y ceremonioso: *¡Soyez tranquilles, Mesieures! ¡Vous avez le temps! ¡Mangez, goutez, reposez! ¡Vous avez le temps, Mesieures! ¡Ah! ¡Qué hombre!... ¡Digno de Beranger, el vibrante cantor del amor y... del buen vino!*

El viajero, pues, se sepulta, disgustado y expuesto á un cólico, en su departamento, y por las ventanillas del coche contem-

pla entre grandes alamedas de magníficos álamos, sobre la verde planicie de un dilatado valle, y en la conjuncion de dos rios, el viejo caserío de Leon, precedido por el bello frontis de San Márcos, que se refleja en la cristalina corriente del Bernaga, dominado por las desiguales torres de la catedral y flanqueado por la maciza mole de San Isidoro.

Sucedo con Leon lo contrario que con Palencia. Lo que á primera vista se advierte provoca de un modo indecible la curiosidad del viajero. Luégo vienen los recuerdos históricos, que avaloran sus indisputables méritos como ciudad monumental. Todo lo que no quita para que Leon sea hoy un pueblo más muerto que Palencia, de mucho más discutible porvenir, sin riqueza, sin comodidades, y sin otro título que el para mí valiosísimo de un liberalismo á toda prueba y de un trato franco y afectuoso, que caracteriza en todas partes á sus nobles hijos.

Asiento de la Legion 7.^a romana, una de las tres que guarnecian el Norte de España, y que se fijó al pié de los montes erbasios para tener sujetos á los valientes astures de allende y aquende la cordillera cantábrica; residencia del Legado augus-

tal ó Presidente de Astúrias y Galicia, que fué revestido de facultades especiales dentro de la provincia tarraconense, y respecto de la cual venía á ser como un *exento*; acometida por los árabes tres veces, hasta que el terrible Almanzor consiguió, en el siglo x, arrasar sus magníficos muros de 70 codos de espesor, sustituidos en 1324 por las murallas que de nuevo destruyó la Revolucion contemporánea; repoblada por Alfonso el Católico, por Ordoño I, y sobre todo y definitivamente por Alfonso V, el de los *buenos fueros* de 1020; lugar de descanso de Alfonso el Magno, que para asegurar la comunicacion con Oviedo levantó los castillos de Gordon y Alba, cerca del famoso de Luna, donde la leyenda encerró al padre de Bernardo del Carpio, después de haberle sido sacados los ojos; corte de la Monarquía restaurada desde el siglo x, en cuya fecha se traslada á desde Oviedo el Rey D. Ordoño II, hasta ella que con la constitucion del reino de Castilla y su union con el de Leon se hace, en el siglo xi, insegura la residencia de los Reyes; cuna de las Córtes españolas, que allí por vez primera se reunen en 1020, y en las que, ya dentro del período espléndido de su desarrollo, conserva el segundo

puesto detrás de Búrgos y ántes de Toledo: Leon, desatendida y casi olvidada, á partir del siglo XIV, sin embargo, ha conseguido imponer su sello en el escudo nacional y mantener su importancia histórica por el mérito excepcional de su basílica, reputada por una de las más bellas de España, y una de las obras maestras del arte gótico.

Donde hoy se alza estuvieron en los tiempos romanos unas termas, sobre las que se construyó el palacio de los primeros Reyes de la Restauracion visigótica. Cedido el palacio por Ordoño II, allí se levantaron los muros de un templo que, derruido más tarde, dejó espacio para que se afirmara la obra actual, comenzada á fines del siglo XII bajo el episcopado de D. Manrique, y concluida en el siglo XIV.

Pero no es sólo la catedral lo que Leon puede ofrecer á la investigacion y al estudio del arqueólogo. Allí tambien están, al Norte de la ciudad, San Isidoro, y al Oeste, San Márcos. Aquél es un templo bizantino del siglo XI, construido por D. Fernando I y doña Sancha sobre una iglesia, dedicada al Bautista y servido por religiosas hácia el año 906. A su seno trajeron los Reyes citados el cadáver de San Isidoro

desde Sevilla, y en su magnífica biblioteca se custodiaron, casi hasta la guerra de la Independencia, preciosos códices de los siglos x y xi, entre ellos la Biblia del presbítero Sancho de 960, y el famoso ejemplar del Fuero Juzgo, por el que fallaron los jueces leoneses en apelacion de Galicia y de todas las partes del reino, hasta la época de Alfonso el Sabio. Y allí, en imponente subterráneo, se halla el panteón de los Reyes castellanos, cuyos restos no descansan en el embadurnado Panteón de Oviedo, ó en el con exceso celebrado de San Lorenzo del Escorial.

Al Oeste de la poblacion está, como he dicho, la iglesia y convento de San Márcos, vasto y bellísimo edificio plateresco levantado en el siglo xvi por orden de Fernando el Católico sobre el viejo hospital que en el siglo xii se fundó para recoger á los peregrinos que de toda Europa—pero sobre todo de Francia—venian por el Norte de España á Compostela, pasando por Ponferrada. Residencia por muchos años de la cabeza de la Orden de Santiago, allí, primero en una torre y después en el piso bajo, estuvo encerrado en estrechísimo y lóbrego calabozo (como santiaguista que era) durante su famoso pro-

ceso, el célebre D. Francisco de Quevedo. Pero si todos esos monumentos de piedra aseguran, á despecho del tiempo demolidor é implacable, la alta importancia histórica de la capital leonesa, para el político y el historiador ofrece aquella ilustre ciudad un interés de superior trascendencia. Porque á Leon se refiere y de Leon es el Fuero de 1020, iniciacion poderosa del régimen foral castellano.

Sin duda la historia registra con anterioridad á aquella fecha otras Cartas ó Fueros. Por ejemplo, los Fueros de Brañosera, de Melgar de Suso y de Castrojeriz de los siglos ix y x. Por ejemplo, las escrituras de fundacion de Santa María de Obona, de Valpuerta, de Oviedo, de Cardaña etc., etc., que arrancan del año 780 y llegan al 950. Pero tales escrituras y cartas no tienen más que un carácter embrionario, y por tanto el crítico no les dá verdadera importancia, reservada para el período de positiva instauracion y desarrollo del régimen municipal, es decir, para los siglos xi, xii y xiii, que se inauguran con el Fuero Leonés de 1020 y siguiendo por los de Nájera, Sepúlveda, Logroño y Cuenca, terminan con la invasion del poder real en la vida con-

cegil de Sevilla, de Búrgos, de Córdoba y de Valladolid, desde 1286 en adelante.

Pero el Fuero de Leon no tiene mérito sólo en este concepto—es decir, por ser el primero—si que muy principalmente por ofrecer el tipo de los Fueros expansivos, como el de Sahagun, de que antes he hablado, se puede presentar como el modelo de los abusos, de los vejámenes y del exclusivismo amparados de la forma particular, que tantos beneficios trajo á la civilizacion y al derecho en el período oscuro y agitado de la Edad Media.

En tal concepto, aquel Fuero (dado como el encabezamiento dice, por «el rey D. Alfonso, su mujer Doña Elvira, y los Obispos, Abades y Arzobispos del Rey de España juntos en la iglesia de Santa Maria) consagra el derecho de asilo para el criminal, asegura la libertad del siervo *no conocido ó no probado* que en la ciudad se refugie, exime al leonés de toda obligacion feudal como el *rauso*, la *mañería* y la *fonsadera*, establece la administracion de justicia por el Rey en la ciudad, sanciona la inviolabilidad de la propiedad y del domicilio frente á los agentes reales, y reconoce á todos los moradores de Leon el derecho de fijar las medidas del pan, vino, carnes y granos, por todo el

año. Resulta, por tanto, que tenemos delante á uno de los pueblos más respetables de España; de tal suerte, que su decadencia presente debe ser estimada tan sólo para que la consideracion tome las proporciones de la misma inmerecida desgracia. Una visita á Leon está, pues, justificada.

Sólo que ahora tratamos de llegar á Oviedo, y el tren no tolera aquellas digresiones que al viajero consentia la diligencia detenida, hora más ó ménos, en Córdoba ó en Búrgos, allá... al mediar el siglo que vivimos.

La locomotora ruje impaciente bajo el ancho cobertizo. El humo, en no interrumpido oleaje, abraza y cubre al mónstruo de hierro. La plataforma se extremece bajo las mal contenidas patas de la fiera...

El silbato dá la última señal de movimiento y marcha el tren, después de haberse dividido el que venía de Palencia. La culebra continúa rompiéndose y dejando trozos en el camino.

Los gallegos parten hácia la izquierda en busca de Astorga y Brañuelas. El espíritu los sigue ansioso, porque la comarca que van á recorrer está cuajada de atractivos. Astorga es la patria de las mantecadas y de los maragatos; cosas que no

hay madrileño que desconozca. Además, es la capital latina de la Astúrias citerior ó trascudana, que sustituyó á Lancia en el primer siglo de nuestra Era; en ella se anudaban las cinco vías militares romanas que conducian á Braga, Burdeos y Tarragona, segun el Itinerario Antonino: sus antiquísimas murallas, resistiendo por dos veces, en 1809 y 1810, el sitio y los ataques de los soldados de Carrier y de Junot, han asegurado á la ciudad un puesto muy cercano á los de Zaragoza y Gerona en la historia del heroismo patriótico; su catedral y, en fin, los manejos y tentativas de su Obispo Abarca, á los comienzos de la tercera época constitucional, conspirando resueltamente por el absolutismo, y sufriendo por él graves persecuciones, llegaron á dar á la segunda ciudad leonesa una celebridad que después le han arrebatado Osma y Urgel.

Más allá está Brañuelas, aldea de por sí insignificante, y cuya importancia estriba exclusivamente en terminar allí la línea férrea de Leon á Galicia, como en Busdongo termina la de Leon á Astúrias.

En Brañuelas el viajero tiene que encajonarse en la *diligencia* para sufrir las incomodidades de veinticuatro horas de via-

je hasta Lugo, saludando al pasar á Ponferrada, con su gran castillo, uno de los más característicos y mejor conservados de la España del siglo XII; centro de mil leyendas á cual más caprichosas de los tiempos feudales, llave del Vierzo, el país montuoso por excelencia y la tierra predilecta de los templarios hasta que á pesar de ser absueltos por el Concilio de Salamanca, Fernando IV los lanzó de España... En seguida, después de correr sobre las márgenes del Sil (el río de las arenas de oro), y luégo de atravesar los aproches del lago de Carrucedo, vienen la divisoria de Galicia y el puerto de Piedrafitita... Pero eso, allá los gallegos.

Nosotros prescindimos de todo eso, y tomamos en Leon la derecha, en busca de Busdongo y de Pajares, cuyos azulados contornos se divisan, y cuya saludable frescura sale al encuentro del viajero.

Delante tenemos cincuenta y cuatro kilómetros que salvamos en dos horas, visiblemente contrariada la máquina por el deplorable estado del camino; efecto á su vez del abandono de aquella famosa sociedad constructora *Quevedo-Miranda*, que debió dejar terminada toda la línea hace diez años, y que al fin pereció á manos del con-

de de Toreno, mediante la ley de incautación de 1877. Pero, en fin, aún cuando podría desearse más, algo prometen las cuadrillas de obreros, por entre los que el tren frecuentemente pasa. Y el ánimo se divierte con el cambio y la variedad del paisaje; verdes prados, murmuradores arroyos, rectos y frescos chopos; montes abruptos, blanqueados todavía por la nieve; triscadoras cabras; chozas cubiertas de negra paja; atrevidos puentecillos, formados á las veces por el rugoso tronco de un árbol; tal cual pastorzuela; algun muchachuelo espolleando á pedradas á una rebelde vaca... En fin, un mundo perfectamente distinto al que cuatro horas ántes fatigaba al observador.

En resúmen: de Madrid á Busdongo se tardan diez y siete horas; poco más de catorce viene á tardarse en el *express* de Madrid á Manzanos, junto á Miranda (en el camino del Norte), que es una distancia análoga, pero de mayores y sérias dificultades. Realmente yo creo que en este plazo podría con facilidad hacerse el viaje, porque desde Medina hasta poco ántes de Busdongo—lo repito—el trayecto es como la palma de la mano. Mas para esto era necesario prescindir de la excesiva detención de Palencia, suprimir algunas de las

estaciones de Palencia á Leon, y sobre todo tener lista y bien servida la vía. De esta suerte el tren se deslizaria como sobre rails untados de sebo.

Pero estamos sobre Pajares.

Conste que no hay motivo para elogiar sin tasa á la locomotora. Anda bien, pero podria perfectamente andar mucho más.

no la daba, en 1836, 149 habitantes redu-
ciendo su población al centeno, patatas,
algunas frutas, pastos y ganado lanar.

Hoy tengo por cierto que la población ha
aumentado considerablemente: esto así
mismo que ha habido su riqueza; pero
entiendo que su valor deseara tan sólo en
ser desde hace media docena de años el de-
pósito del comercio y el lugar de parada

IV

Busdongo—ya lo he dicho—es el térmi-
no de la línea férrea de Madrid á Gijón por
el lado de Castilla. A cosa de media legua
están la divisoria de Castilla y Leon y el
comienzo del célebre puerto de Pajares. El
viajero debe abandonar el tren para tomar
asiento en los cómodos ómnibus que recor-
ren el trayecto de Busdongo á Lena, donde
de nuevo aparecen tendidos los rails y la
locomotora humea y silba, impaciente de
horadar las montañas astúricas en busca
de las azótadas playas cantábricas.

Hay, pues, que hacer un alto en Busdon-
go, por lo ménos miéntras los mozos de la
estacion trasbordan otra vez los equipajes
y las mercancías. La aldea que ante los ya
cansados ojos del viajero se presenta care-
ce por completo de atractivo. La *Guía* de
Mellado en 1850 la cree indigna de la aten-
cion del curioso, y el *Diccionario* de Miña-

no la daba, en 1826, 149 habitantes reduciendo su poblacion al centeno, patatas, algunas frutas, pastos y ganado lanar.

Hoy tengo por cierto que la poblacion ha aumentado considerablemente: creo asimismo que ha subido su riqueza; pero entiendo que su valor descansa tan sólo en ser desde hace media docena de años el depósito del comercio y el lugar de parada ó de refugio de los viajeros del puerto. En verano todo el mundo tiene que detenerse allí un momento, y la larga calle de Busdongo se vé cuajada de diligencias, coches, carros y animales. En invierno la cosa tiene mayor importancia. El puerto se cierra y los traficantes han menester esperar en Busdongo á que se deshielen las alturas ó se franqueen á pico los Alpes asturianos. De aquí un verdadero hacinamiento de carros y mercancías en la pobre aldea, que para esto, y en vista de que las obras de la línea férrea iban despacio, muy despacio, se dispuso á aprovechar las circunstancias levantando almacenes, cuadras, posadas, etc., etc.

Reparando en esto y con ánimo de entretener el tiempo, toda vez que el restaurant de la estacion no es aprovechable por la proximidad del de Leon (donde el viajero

generalmente almuerza á las diez de la mañana) el curioso se dá á preguntar desde cuándo y hasta cuándo Busdongo disfruta y disfrutará del beneficio presente; preguntas que, como por la mano, le llevan á conocer algo de la ya celebérrima cuestion del ferro-carril del Noroeste.

No pretendo entrar en grandes pormenores y mucho ménos me permitiré aquí alusiones políticas de cierto alcance; pero sin faltar á mi propósito, puedo decir muy bien que en estos últimos veinticinco años no se ha dado en España cuestion alguna tan discutida, tan comentada, tan grave, y si se quiere hasta tan escandalosa—en el órden de los negocios mercantiles y financieros—como la del ferro-carril á que me refiero. No es, por tanto, la historia de este ferro-carril lo que ménos puede y debe interesar al que en busca de emociones y con el espíritu indagador é insaciable del *touriste* ha dejado la gran artéria del Norte en Palencia, atraído por la leyenda de Covadonga ó la clásica romería de Santiago. Esa historia es un interés más, un atractivo más de la expedicion, y conviene no perder nada.

Decretóse la construccion de la famosa línea férrea del Noroeste por ley de 24 de

Abril de 1858, con arreglo á la general de ferro-carriles de 1855, y mediante subasta pública. Aquella ley concedía gran importancia á la línea que empalmando en Palencia con la de Santander (que entonces se llamaba de San Isidro de Dueñas á Alar), pasase por León, entrara en Galicia por el puente de Domingo Florez, y bifurcándose en Monforte terminára en la Coruña y en Vigo. El legislador añadía en un segundo párrafo: «Se considerará como parte de esta línea la que, arrancando de ella, vaya á terminar en el puerto de Astúrias, cuya preferencia determinen los estudios posteriores, y la que, partiendo de Medina del Campo y pasando por la Nava del Rey y Toro, termine en la ciudad de Zamora.» La subvencion acordada era directa y en metálico por el Estado, si bien las provincias interesadas habían de reembolsar á éste por anualidades la tercera parte de la subvencion, consistente en 180.000 rs. por kilómetro en la seccion de Palencia á León, y mucho más (357.000 y 404.000, etc.) en las otras cuatro secciones de León á Galicia por Ponferrada, Quiroga y Lugo. Poco después, en Junio del mismo año de 58, el camino de hierro de Palencia á la Coruña tomaba, por

gestiones de los Diputados de aquellas provincias, el nombre de *Ferro-carril del Príncipe D. Alfonso*; pero hasta 1860 no se anunció (sin éxito) la subasta de las dos secciones de Palencia á Ponferrada por Leda, y hasta el mes de Febrero de 1861, mediante nueva subasta, no se adjudicó la concesion á la casa Miranda é hijo, por 59 millones de reales de subvencion, en metálico ú obligaciones de ferro-carriles. Las obras deberian quedar terminadas y expedito el camino á los cinco años: en Febrero de 1866.

En tanto se hicieron y rectificaron, ampliándolos, los presupuestos de las secciones de Leon á Gijon (por ley de 15 de Junio de 1864), y se subastó la construccion en favor del Marqués de Manzanedo por 190 millones de subvencion para un gasto de 388 millones, á razon de 1.300.000 rs. de coste por kilómetro y 643.000 de subvencion. Esto aparte la franquicia de Aduanas, que se ha calculado extraoficialmente en no ménos de 25 millones. Con esto la subvencion llegaba á 215 millones. Pero el Sr. Marqués tuvo á bien hacer el negocio más pronto, y lo cedió todo, mediante muy buena prima y al año siguiente, á D. José Ruiz de Quevedo,

que era ya, por tratos con la casa Miranda, el concesionario de la línea de Galicia desde Palencia á la Coruña. El Sr. Quevedo, á su vez, en 1866 traspasó todos sus derechos á la Compañía de los ferro-carriles del Noroeste de España, quedándose sólo de constructor por 26 millones más que el presupuesto oficial. El negocio, pues, era bueno; pero lo importante para el viajero y para el tráfico era que la seccion de Leon á Gijon debia quedar terminada en Noviembre de 1870, esto es, á los seis años de la subasta.

Mas no bien se constituye la nueva Compañía, principian las dificultades, que se resuelven siempre, sin una sola excepcion, en favor de aquélla y daño general del país (porque lo paga el Tesoro nacional) y particular de la provincia de Astúrias, víctima de incesantes prórogas y consideraciones con que se obsequia á la empresa del Noroeste. Principiase en 1866 por adelantarla, á cuenta de la subvencion, 37 millones de reales; en 1869 ya el auxilio tiene el carácter de no reintegrable, y sube á más de otros 36 millones, y á poco en Octubre de 1869 las Córtes votan la célebre ley de auxilios, en cuya virtud la Compañía recibió 23.669.705 pesetas en

obligaciones, y obtuvo el aplazamiento de la terminacion de las obras hasta 1873. Pero no paran aquí las atenciones, porque en 1874 se prorogan los plazos hasta Diciembre de 1877, estableciendo fechas distintas segun los trozos que quedaban por terminar. Así, el trozo de Lena á Gijon debia concluirse ántes del 31 de Diciembre de 1874; el de Lena á Puente los Fierros, en Marzo de 1874; el de Pajares á Fierros, en Diciembre de 1876, y el túnel de Pajares en 31 de Diciembre de 1877. ¿No era bastante? Pues todavía en Febrero de 1875 se prorogaron los plazos en dos años, de modo que la línea asturiana debiera haber quedado absolutamente expedita en 1.º de Enero de 1880, es decir, já los cinco años de acordada la nueva próroga, y á los diez y seis de adjudicada la parte de Leon al puerto gijonés!

Pero cuando ya debia estar apurada la paciencia de la provincia asturiana, y la opinion pública de toda España se mostraba sorprendida más que irritada, créase por el Congreso de los Diputados una Comision «para proponer una resolucion acerca de los ferro-carriles del Noroeste.» Y por esta al cabo sabemos las cosas más

singulares del mundo. Sabemos en primer término que la Compañía, según los estatutos presentados al Gobierno, había de constituirse con un capital nominal de 98.500.275 pesetas; que la suscripción de acciones representaba sólo 49.250.375, ó sea el 50 por 100, del cual no habían ingresado en caja más que 19.549.812, esto es, menos del 40 por 100 del capital suscrito. Habían de emitirse 130.525 obligaciones por valor de 61.999.375 pesetas, y se habían negociado 93.175 obligaciones por valor de 44.263.350 pesetas, pero sin que por este concepto entraran en caja más que 18.995.433 pesetas.

De modo, que realmente la caja de la Sociedad (por acciones y obligaciones) no había recibido más que 238.545.246 pesetas, siendo su presupuesto de 233.320.333 pesetas, de los que tocaban á la sección de Leon á Gijon 82.466.637 aparte los derechos de Aduanas.

Además supimos que lo abonable por el Estado como subvención ó anticipo habría de ser el 0,622 del presupuesto, ó sea 136.851.368 pesetas (de ellos 51.408.364 para el trozo de Leon á Gijon) habiendo recibido ya 98.975.255; de modo que, lo tomado por la Compañía venía á ser el 96

por 100 de lo gastado en vez del 62 por 100 que debiera ser. Y en fin, supimos que era muy de temer que el ferro-carril del NO. fracasase, por lo que convenia intervenir la accion de la Compañía.

Para esto la ley de 12 de Enero de 1877. El Gobierno obligaba á la Compañía á hacer, dentro de cuatro meses y sin subvencion alguna, obras por valor de cuatro millones de reales para restablecer la proporcion debida entre el importe de los trabajos hechos y del material adquirido con las sumas entregadas por subvenciones y auxilios (cinco á tres). Después se la obligaba á hacer obras en número y valor determinados cada semestre, estableciéndose que el trayecto de Puente de los Fierros á Leon quedaria terminado el 30 de Junio de 1873, el de Pajares á Puente de los Fierros el 31 de Diciembre de 1879, y el túnel de Pajares el 31 de Diciembre de 1880. Todo bajo la amenaza de rescision del contrato y pérdida total de la línea por parte de la Compañía, por el mero hecho de que en cualquiera de los conceptos no se hicieran las obras convenidas.

Y sucedió, al fin, lo que era de esperar. La Compañía del Noroeste, que concertándose con el constructor Ruiz de Quevedo

que tenía la primera hipoteca sobre las obras de la línea consiguió del Gobierno la autorización para emitir 200.000 obligaciones, y que sobre esta base comenzó á negociar en París para tener el dinero necesario y calmar la justa irritación de las provincias gallegas y asturianas, fracasó en su empeño, y al cabo, en Febrero de 1878, el Estado, declarando caducada la concesión de 1865, se incautó de la línea, resolviéndose por ley de 11 de Julio del propio año de 78, primero, que se consignara en los presupuestos generales de la nación, por espacio de doce años la cantidad de 5 millones efectivos de pesetas para continuar las obras de tierra y fábrica del camino del Noroeste, pudiendo levantar sobre esta concesión y la garantía del impuesto sobre tarifas de viajeros y mercancías los fondos necesarios y emitir obligaciones; y segundo, que se incluyera en la red del Noroeste, y por ende disfrutara de los beneficios de la ley de Julio, el trayecto de Oviedo á Trubia.

Una comisión de Diputados y Senadores (por lo general gallegos y asturianos) tomó por su cuenta el asunto, y sin duda demostró celo, hasta que vino la ley de 19 de Diciembre de 1879 á resolver que se conce-

diese por concurso público la explotación de los kilómetros construidos de la línea del Noroeste y la construcción y explotación de los que faltasen de Palencia á Ponferrada, de Ponferrada á la Coruña, de Leon á Gijon y de Oviedo á Trubia.

La discusión de esta ley fué larga, mostrándose la opinión muy alarmada, lo mismo en Madrid que en las provincias gallegas y asturianas. En primer término se creía que el legislador obsequiaba espléndidamente al concesionario al ofrecerle 60 millones de pesetas con más todo lo construido hasta entónces, á cambio de la terminación de las líneas y de la entrega de 10 millones de pesetas para pagar á los acreedores de la antigua Empresa constructora, cuyos derechos habia dejado á salvo, para en su día, el Decreto de incautación de Febrero de 1878. Después se entendia atentatorio al derecho de los acreedores, que lo eran bajo la garantía de las leyes de ferrocarriles de 1855 y de 1869, el reducir todos sus créditos á 10 millones de pesetas. Por último, la ley era combatida por cuanto disponia las cosas de modo que era probable que las líneas del Noroeste vinieran á manos de la Empresa del ferro-carril del Norte, interesada en beneficiar con sus ta-

rifas el puerto francés de Burdeos; á lo que se unian protestas enérgicas contra todo cuanto contribuyese, de cualquier modo, á entregar las grandes líneas españolas á Mrs. Pereire y Rostchild, dueños ya de las del Norte y del Mediodía respectivamente.

A esta agitacion se unió la de los segovianos que pretendian aprovechar las circunstancias para corregir el desaguizado de 1850, en cuya época se prescindió de la línea directa de Madrid á Palencia, por evitar el paso de Somosierra, adoptándose el trazado irregular de Avila.

El legislador, empero, hizo frente, hasta cierto punto, á estas críticas. Insistió en lo del concurso, dejando á un lado la subasta que era y es lo regular en materia de obras públicas, pero se mostró implacable con el futuro concesionario en el punto de la terminacion de las obras. Esta tendria efecto en cuatro años, y si al finalizar el primero de la concesion no tuviera la empresa ejecutada la cuarta parte de las obras, al segundo la mitad, etc., etc., perderia éste la fianza y todo lo hecho, incautándose de nuevo de todo el Estado. Además se estableció que las tarifas habrian de poner á las mercancías de la Coruña y de Gijon en las mismas condiciones de las de los demás

puertos del Cantábrico y de Irun. Añadióse á las líneas antiguas la construcción del ramal de Oviedo á Trubia—unos doce kilómetros presupuestos en catorce millones de reales. Y, por último, se dispuso que en el concurso se considerase como proposición ventajosa la de construir una línea directa de Madrid por Segovia á Palencia, sin subvención y bajo condiciones tan singulares como, por ejemplo, la de que las obras de esta línea principiarian por la perforación del Guadarrama, y que las demás, entre Palencia y Madrid, no se comenzarían hasta cumplidos los tres años de la concesión, ni se terminarían ántes de los siete. Realmente los segovianos no debieron quedar muy satisfechos. El hueso era gordo. Pero, en fin, se trataba de adquirir la propiedad de obras que seguramente habían costado más de 600 millones de reales (la línea de Asturias sólo 312, aparte la franquicia de Aduanas): el Gobierno ofrecía pagar la subvención por las obras no hechas, esto es, doscientos y pico millones; lo que costarían las obras por ejecutar para la terminación de las líneas no pasaba de 264 millones: luego el negocio se reducía á comprar por 64 millones (que es la diferencia entre la subvención y lo presupuesto para los 254

kilómetros que están por hacer) una red de ferro-carriles que por lo ménos vale mil millones. Gran negocio, que consentia intentar la línea de Segovia y calmar á los acreedores de la antigua compañía del Noroeste con algunos miles de duros (1).

A poco, en Enero de 1880, tuvo efecto el concurso. Los concurrentes fueron dos: el Marqués de Campo, constructor y explotador valenciano, y Mr. Donon, representante de varias compañías francesas asociadas al efecto. El Ministro de Fomento, que lo era á la sazón el Sr. D. Fermin de Lasala, presidiendo la Junta de Senadores y Diputados de Asturias y Galicia, creada para el efecto de recibir y juzgar las proposiciones del concurso, recibió las presentadas y con ellas la enérgica protesta del constructor Sr. Ruiz de Quevedo y de todos los acreedores de la antigua empresa, que creían vivos los derechos consagrados por las leyes de ferro-carriles de 1855 y 1859, y que ahora, en cierto modo, negaba el último artículo de la de 1879. Resultado: la adjudicación del camino del

(1) Estos últimos datos están sacados de un curioso libro *Impugnacion del proyecto de cambio de trazado en la bajada del puerto de Pajares*. 1 foll. Madrid. 1880.

Noroeste á Mr. Donon, que prescindió totalmente de la línea directa de Segovia (que reducía en 60 kilómetros la distancia entre Madrid y Palencia) y que se extendió á dar 10 millones de pesetas para los acreedores, y á prometerles muchos más... para el día en que la marcha de los negocios de la empresa fuera tal que asegurase á los accionistas de éste un interés de 5 por 100. Después vino la formación del Consejo de Administración, del que forman parte el Sr. Duque de Sexto como Presidente, el Sr. Sagasta como Vicepresidente y muchos Diputados de diversos lados de la Cámara. Y vino un nuevo debate sobre la preferencia dada á la proposición Donon, que de todos modos estaba fuera de la ley del concurso. Y vino el traspaso de la concesión hecho en Marzo de este mismo año por el financiero francés á una sociedad anónima titulada de los *Ferrocarriles de Asturias, Galicia y Leon*. Y luégo un nuevo debate en las Cámaras sobre este traspaso. Y luégo la petición de la Sociedad de que se la entregase libre el camino y, por ende, se cancelasen las hipotecas que los antiguos acreedores tenían sobre el camino conforme á la ley de 1855. Y luégo varios decretos del Ministerio de Gracia y Justi-

cia y del Ministerio de Fomento accediendo á estos deseos. Y luégo otro edificante debate en las Cámaras sobre estos decretos. Y luégo la demanda de los acreedores del Noroeste, sostenida por el Juez de la quiebra del Noroeste, para que no se cancelasen las hipotecas. Y luégo la resistencia de uno de los registradores de la Propiedad de Palencia ó de Leon á cancelar las hipotecas como el Ministerio queria. Y luégo los anuncios de una modificacion del trazado de Pajares (en Astúrias) suprimiendo 17 kilómetros é introduciendo pendientes de $3 \frac{1}{2}$ á 4 por 100 en aquel peligrosísimo paso de 22 kilómetros seguidos. Y luégo la agitacion de toda Astúrias contra esta idea. Y en seguida la resistencia pasiva del Gobierno á dar explicaciones sobre el particular. Y el rumor de la rescision del contrato pedida por Mr. Donon, con el aditamento consiguiente de indemnizacion de daños y perjuicios... Y, en fin, y por lo ménos, nuevos temores de aplazamiento de las obras; temores abonados por la lentitud de los trabajos desde Lena á Puente los Fierros, en Astúrias.

Como se vé, la historia no deja de ser curiosa é instructiva. Repito que á mí no me cumple en este sitio hacer comentarios.

Pero sí tengo derecho á sacar algunas conclusiones que, después de todo, son las que ha sacado ó puede sacar cualquiera que conozca ligerísimamente este asunto.

Primera conclusion: que la construccion del ferro-carril del Noroeste en general y de Leon á Gijon en particular, es un negocio tan soberbio como codiciado.

Segunda: que desde 1864 no han cesado los sacrificios en auxilios de todo género por la Nacion y las contemplaciones y deferenias para los constructores ó empresarios de la línea.

Tercera: que el ferro-carril de Leon á Gijon que debiera haber sido abierto al público en 1870, mediante las prórogas y condescendencias de 1874 y 1877, no lo será hasta 1884, si acaso.

Cuarta: que estos aplazamientos han coincidido desgraciadamente para Astúrias con la terminacion de todas las líneas férreas del resto de la Península, y con el casi abandono del proyectado puerto de refugio del Musel, de absoluta necesidad para el industrioso Principado.

Y quinta: que Astúrias tiene en perspectiva, ora el cambio del trazado del Pajares con pendientes de 4 por 100 desconocidas (en la extension de 30 kilómetros) en toda

Europa y que afectarán de un modo deplorable á la explotación económica del camino, ora la rescisión de la concesión de la línea hecha á Mr. Donon, y por ende el nuevo aplazamiento de las obras de Busdongo á Lena.

Explícense así el descontento de los asturianos y los comentarios que se oyen en toda la línea. Para apreciarlos no hay más que poner el oído en Busdongo. Es la conversación de todos. Y si la terminación de la línea se aplaza, ¡quién sabe el tiempo que correrá antes de que el viajero pueda prescindir de la vieja carretera del Puerto!

Pero si se sustituye el antiguo trazado del puerto con pendientes desahuciadas en el San Gotardo y superiores á las atrevidas del Mont-Cenis y del paso del Apennino hácia Génova, ¡cuál es el porvenir reservado á la exportación asturiana de géneros de mucho volúmen y peso, y de escaso valor intrínseco, como el carbon, el hierro y el ganado! ¡Qué viajero se expondrá á una violentísima bajada entregado á frenos, palancas y recursos que á las veces recuerden las ascenciones y descensos de impresión que con su impeturbable flema soportan los ingleses, ansiosos de dominar

á Suiza desde las altura del *Rigi*! Repito que nada por mi cuenta digo. Esto es simplemente lo que se dice en un trayecto muy frecuentado por ingenieros, destajistas, porteadores é industriales.

Pero en tanto se realizan ó no estos pronósticos, ahí está el antiguo camino que lleva por la Perruca al valle de Lena; camino de los llamados *reales*, de muy buena construccion, quizá algo estrecho, pero perfectamente conservado, como es de rigor (dadas las dificultades de la comarca y la crudeza del clima), si es que el Estado y las provincias interesadas más directamente en el paso de Pajares no se resignan á perder en un invierno todo lo trabajado en muchos años y á dejar incommunicados por aquella parte, y de un modo casi completo, á leoneses y astures.

Ese es el gran camino de hoy, como lo fué allá en los comienzos de la historia castellana; pero que sin duda cayó un tanto en desuso hácia el siglo xvii. Gil Blas para venir á Castilla desde Oviedo tomó por Peñaflor (en el corazon de la feraz comarca que ciñen el Nalon y el Narcea) descendiendo hácia el puerto de Mesa ó el de Ventana para entrar en el Vierzo, y ántes de dar con su cuerpo en la cárcel de As-

torga pasar las bromas de Cacabelos. Este era el camino predilecto de la arriería hasta muy mediado el siglo XVIII.

Otros dos rivalizaban hasta cierto punto con él. A saber: el de Ponton, al Este, por bajo de Covadonga, en dirección á Sahagun; y el del extremo oriental de la provincia, hácia las Astúrias de Santillana, que, penetrando en el país de Liévana, marchaba en busca de Leon.

La superioridad de estas vías respecto de la de Pajares descansaba ya en la circunstancia de que el objetivo de la emigración asturiana eran Salamanca, Madrid y Andalucía, en vez de Leon y la tierra alta de Castilla, como habia sido al principio, ya en la buena disposición de los puertos citados, constantemente practicables en lo más crudo del invierno. Por lo demás, el camino de Peñafior era el más conocido y practicado, sin duda, por ser la emigración asturiana de Pravia, Luarca y Tineo (es decir, de la parte Oeste del Principado) la más constante y numerosa para el interior de la Península.

Fijar la época en que la actual carretera se construyó, téngolo por sobrado difícil para cualquiera: para mí, que no tomo más que apuntes y consigno notas, lo considero

punto ménos que imposible. Del siglo XII es el monasterio y hospedería de Arbas, destinado á recoger á los extraviados del puerto; lo cual prueba que ya el camino era frecuentado: sábese que el Obispo Muros en el primer cuarto del siglo XVI dedicó particularísima atención y no pocos recursos de la rica iglesia de Oviedo á los trabajos del camino de Castilla, mal entretenido por el esfuerzo de los habitantes de las parroquias limítrofes, cuya impotencia para tamaña empresa reconoció la Junta del Principado pidiendo en 1633 al Rey que se obligase á contribuir á las obras de reparacion á todas las personas que habitasen 40 leguas en contorno.

Pero entiendo yo (por algo que con otro propósito he visto en el Archivo de la Diputación provincial de Oviedo) que sólo en los comienzos del siglo XVIII se acometió de veras el ensanche de la antigua vía, la reparacion total de los puentes de Olloniego y de Pajares, y la construccion de las obras de primera importancia del actual camino, que por mucho tiempo corrieron á cargo de las provincias de Asturias y Leon, hasta que en 1769 un Real decreto, debido al esfuerzo del Conde de Campomanes, concedió 120.000 rs. anuales,

amén de lo que las Juntas ó Diputaciones de provincias por su parte acordasen. Suspensas las obras en 1779, se reanudaron en 1797 bajo la direccion del ilustre Jovellanos; á 1770 se refiere el reconocimiento de los puertos para echar por el mejor de ellos la carretera proyectada, y de 1794 ó 1795 es el plano definitivo mandado levantar en 1793 por el Duque de la Alcudia, que al efecto nombró para que entendiesen en este delicado asunto á dos personajes de gran importancia de las dos provincias interesadas: al mencionado Jovellanos y al Marqués de Montevírgen.

Y para recuerdo basta...

¡Ahora, en marcha!

Del primer tiron llegamos á Busdongo. De Busdongo á lo más alto del puerto de Pajares habrá cosa de una legua larga, que se sube sin darse uno cuenta de ello; bien que venimos subiendo casi desde las mismas puertas de Leon. Sin embargo, para los acostumbrados á visitar Alpes, no pueden pasar desapercibidos ciertos detalles.

Una hora ántes de llegar á Busdongo el paisaje se achica: las montañas comienzan á agolparse y producen valles estrechísimos, verdaderas cañadas por donde se desliza serpenteando la vía férrea. Las casas bajas, muy bajas, cubiertas de paja negra; el árbol frondoso y corpulento cede el puesto al intrincado arbusto y á la reluciente hierba; la cabra, empingorotada sobre descarnado risco, contempla muda cómo á sus piés rueda hasta el abismo la desprendida piedrecilla; brota el agua por todos sitios, allá como espumosa cascada, aquí como enredada cinta y en todas partes murmurando al chocar con la piedra desgajada ó

la medrosa planta. En lugar del traje suelto de la llanura, y de la capa ó la manta del castellano, el vestido á cuerpo, ajustado y oscuro del alpestre, la rústica albarca, la dura madreña y la gorra de pieles. A la frescura de la mañana ha sucedido una especie de frio húmedo, desagradable, que entumece los miembros; el sol se vela; llena los espacios un vapor indefinible, y la locomotora braceando, resoplando, nadando en un mar de humo, trepa por aquellas imponentes revueltas, *patina* sobre los húmedos rails y al cabo huye bajo aquellas moles que avanzan sobre el camino, amenazando horrible desprendimiento. Por espacio de más de media hora el tren no sale de una curva sinó para entrar en un túnel, ni salva una contracurva sinó para ganar, por rápida pendiente, un atrevido viaducto. Evidentemente estamos en la montaña; es decir, en la montaña alpina.

Al llegar á Busdongo el tren es materialmente asaltado por un ejército de mozos de todos trajes y cataduras, con ánimo de apoderarse de las maletas y de los bultos del viajero. Los comisionados de los coches que por bajo de la estacion esperan impacientes para correr al *puerto*, pueblan los aires con sus llamadas y sus ofrecimientos.

¡Qué bulla! ¡Qué algarabía! ¡Sobre todo, qué obsequiosidad la de aquellos hombres que, á pretexto de limpiarle á uno el polvo, materialmente le cepillan las espaldas y le proporcionan una soberbia tunda!

Pero en fin, vamos al coche—si es que el viajero ha tenido la suerte de comprar su billete *directo* en la calle de Alcalá, en la Estacion de Madrid, ó en el restaurant de Leon, á donde muchas veces llegan á buscarle los representantes de las diligencias. Porque en no pocas ocasiones se quedan en Busdongo muchos viajeros faltos de medios de locomocion...

Pero yo tengo mi asiento en un magnífico carruaje del *Servicio combinado*—una especie de coche de tram-vía, ancho, cómodo, aseado, que no admite en la baca equipajes, endosados, por ende, al furgon. En fin, una buena cosa.

Delante y detrás de mí hay otros coches: carretelas, diligencias, carros... ¡qué sé yo!

¡Y qué movimiento! ¡Qué hormigueo! ¡Qué gritería!

«¡En marcha! ¡En marcha! ¡El tren de Lena nos espera!... ¡Señores, que no alcanzaremos al tren!!!»—Hé ahí lo que por todas partes se escucha, entre los *ternos* de los mayores, el relincho de los caballos,

las reclamaciones de los cargadores de equipajes, la monótona cantinela de los pobres que como moscas asedian los coches y las protestas de los atropellados viajeros.

Y se pone en marcha la caravana. Una verdadera caravana.

Nada más movido, nada más interesante que el espectáculo que ofrece la larga y quizá única calle del pueblecillo de Busdongo y la primera legua camino del puerto en el instante de partir los carruajes del convoy. El látigo cruje, el mayoral centellea, juran los zagales, y las mulas y los caballos arrancan al galope, entre el ladrido de los perros, el mugido de las bestias, el vocerío y los aplausos de las mujeres, de los chicos y hasta de los hombres que salen al portal de sus casas á tomar activa parte en la distraccion del dia. Densas nubes de polvo llenan el aire, y entre ellas se percibe la más exquisita variedad de carruajes, desde la aristocrática carretela hasta el carro del maragato y la pesada y chillona carreta del asturiano. De vez en cuando, dos ó tres caballeros—un presbítero, de seguro—en escuálidos pencos, con sus correspondientes espoliques al estribo, y tal ó cual atrevida amazona en indómito jumento, que se ar-

remolina y espanta ante el vertiginoso rodar de las diligencias ó bajo el latigazo perdido de un locuelo postillon. Allá, la recua demulas, agobiadas con repletos pellejos de vino y dirigidas por el sesudo castellano de Rueda ó de Toro; acá, las lucientes vacas acosadas por el asustado ternerillo y mal contenidas por el aldeano de zapatos de madera y puntiaguda *guiada*. Y en medio de coches, caballos y caballeros, sorteando á unos y á otros y amparándose de los mojones del camino, el soldado que á grandes pasos vuelve al hogar con su pantalon rojo, su chaquetilla azul, sus flamantes alpargatas y su tubo de hojadelata pendiente del cuello, ó el resuelto astur, que con la alegría en los ojos, la salud en los carrillos, un regular garrote en la mano, la montera medio caída, la chaqueta al hombro y dejando ver por entre la burda camisa el velludo pecho, trata de ganar las alturas del puerto, trepando á la zaga de un coche, si quiera aventure el recibir un terrible fustazo.

Los ojos no se apartarian del espectáculo, á no atrevesar el coche por entre cuatro ó seis vastos edificios de dos pisos, pintados de blanco y situados á derecha é izquierda de la carretera. En el centro está

una iglesia con su pórtico bizantino y su torre pequeña y mal guarnecida. Aquello es la ex-colegiata y hospedería de Arbas. Es decir, algo como los famosos monasterios alpinos, destinados á prestar toda clase de auxilios al viajero azotado por las inclemencias del cielo en países de mucha nieve y mucho precipicio.

Difícil, imposible sería hoy calcular lo que fué y lo que representó la colegiata de Arbas por la pobreza que al primer golpe descubre la mirada del curioso. Sus orígenes se remontan á la mayor antigüedad.

Era en la época de D. Alfonso el Emperador, es decir, hácia 1140, y ya existian canónigos de la regla de San Agustín, instalados en un verdadero páramo, y apercebidos á prestar ayuda al pobre y auxilio al caminante extraviado ó con grave peligro de muerte en medio del ventisquero ó á través de la senda borrada por abundante nieve. Pero cuando la abadía comienza á tener valor es á partir de 1216, en cuya fecha el Rey D. Alonso IX, confirmando las mercedes hechas por su abuelo y por su padre, las extendió considerablemente, en cuyo camino le siguieron casi todos los Monarcas posteriores del mismo siglo XIII, desde D. Fernando II hasta D. Sancho el Bravo.

Por lo que se lee en las escrituras de donacion y lo que la tradicion repite en la comarca, debe creerse que la hospedería de Santa María de Arbas fué frecuentada por toda clase de viajeros y hasta que aquel era lugar obligado de descanso en las no fáciles jornadas de Astúrias á Castilla y viceversa. El Rey D. Alfonso IX, dos veces, por lo ménos, estuvo en ella, acompañándole gran número de Prelados y caballeros. Explícate, por tanto, que su riqueza llegara á ser considerable. D. Alfonso no titubeó en concederle cien aranzadas de viñedo de Toro, el portazgo de Puente de los Fierros, el realengo de Lena y muchos bueyes, vacas, puercos, etc., y bien que lo del portazgo y lo de Lena le fuese revocado por Alfonso el Sabio no muchos años después, desde luégo es lícito afirmar que las demás donaciones de los Reyes sucesores del primer favorecedor y las limosnas de los particulares fueron bastantes á dotar á la abadía de abundantísimos recursos, no sólo para proporcionar «pan y vino»—como reza la escritura de 1216—«al transeunte, bueno ó malo, que en nombre de Cristo pidiera caridad,» sinó para ejercer una grande influencia en la comarca, prendada de los positivos servicios que la hospedería hacía

y edificada con las virtudes de los canónigos de San Agustín, que llegaron á obtener envidiable fama en todo el obispado.

Gozaba la abadía del privilegio de ser *exenta* y causa fué esta de terribles batallas sostenidas con los obispos de Oviedo y de Leon sucesivamente, en las cuales se puso más de una vez á prueba, para salir victorioso, el carácter y el poderío de los ricos y respetados Abades.

Vive aún en Oviedo quien recuerda una de estas grandes y sonadas contiendas. Corrian los años de 1828 y ocupaba la silla abacial un antiguo militar, un Sr. Cidron, en quien, á pesar del cambio de vida experimentado en los últimos años de su existencia, todavía influían algo ó mucho las tradiciones caballerescas y belicosas que habian llenado la parte principal de su historia. Con esto, con un temple probado y con la fuerza moral que daba la *primera posicion* de la comarca, dicho se está que á pesar de la decadencia de los últimos tiempos, Arbas permitia recordar las grandezas de los siglos XI ó XIII. A la sazón un pobre canónigo ciego obtuvo de Roma buleto de dispensa para celebrar la llamada *misa de la Virgen*: súpolo el Obispo de Oviedo—el famoso Ceruelo de la Fuente, gran

perseguidor de *negros* y una de las más salientes figuras de la intolerancia apostólica—é *incontinenti* reclamó el buleto para revisarlo.

Dados los caracteres de entrambos personajes la colision era segura. Con efecto, el Abad se negó en redondo á remitir el documento, provocándose con tal motivo un reñido pleito que llevó al Obispo ovetense á impetrar el auxilio del brazo secular, con no gran edificacion de los asombrados vecinos del *puerto* y de los piadosos murmuradores de la ciudad del Carbayon. Pero ni así cedió el Abad, de tal suerte que dictado auto de prision contra éste y los canónigos, todo Oviedo pudo ver á la comunidad rebelde, presidida por el enérgico Abad, en cuyo pecho lucía la cruz de San Hermenegildo, entrar en la capital por la carretera de Castilla, á media tarde, entre numerosas bayonetas, que la acompañaron á la cárcel de corona.

El escándalo fué mayúsculo. Las gentes de aquella época recuerdan que al fin Abad y cabildo volvieron libres á la colegiata, y que nadie supo más del pleito, que seguramente dormirá en el archivo de la Cámara de Castilla. Se echó, pues, *tierra al asunto*; pero al fin, la colegiata fué sacrificada. Pri-

mero el Obispo de Oviedo; después la desamortización; hé aquí sus destructores. La resistencia del Abad Cidron puede decirse que fué su última, y por lo mismo potente y escandalosa llamarada.

Pero las cosas cambiaron con los años, y á la hospedería de Arbas, mermadas sus pingües rentas ya en el siglo pasado, olvidada de los Reyes que no tenían para qué cruzar el *puerto*, relajada la severísima disciplina que hace cinco siglos hizo de aquella comunidad un ejemplo para sacerdotes y seglares, y en fin, desposeída totalmente de lo poco que le quedaba en 1866, hoy apénas tiene otro valor que el de un monumento histórico. Los monjes han desaparecido: un capellan, que vive en la casa rectoral (unida á la iglesia), desempeña el cargo de párroco sobre una extensión de una legua, en la divisoria de Leon y Castilla. La hospedería, bastante deteriorada, recompuesta hace años por un particular de gran piedad, cuenta sólo con un encargado del Obispo de Oviedo que continúa socorriendo con pobrísima cena y humilde cama á los peregrinos, que ahora ya por raro caso se aventuran en medio de los temporales del *puerto*, toda vez que Busdongo y Pajares ofrecen numerosas y no

malas posadas. ¡Y al religioso que en otro tiempo se comprometía por ley de su instituto y vocación de su espíritu en el ventisquero y al alcance del alud para disputar una presa á la muerte ó allanar los senderos de la otra vida al agonizante, ha sustituido el infatigable guardia civil, cuyo enfundado tricornio corona los riscos más abruptos ó aparece en lo más intrincado y hondo de una revuelta!

Sic fata voluerunt.

Pero el viajero vive de emociones y de recuerdos, y para el artista no existen ni la desamortización ni la política. Por eso aún después de vendidos la ropería y el convento, convertido ahora en casa de vecindad que habita una treintena de artesanos, y después de empobrecida y casi arruinada la hospedería, aún el curioso halla justificado un pequeño alto para contemplar la antigua Abadía—de estilo bizantino—con la casa rectoral al lado, la cuadrada torre que domina la vieja capilla mayor (donde se acaba de descubrir un altar de piedra de verdadera importancia artística) y las dos colosales cabezas, también de piedra, que flanquean el ingreso del templo, y que, según la tradición, representan, la una al buey que acarreando

piedra para la construcción del edificio fué devorado por un oso, y la otra al oso que, por misterioso procedimiento y decreto divino, fué uncido en lugar de su víctima.

* * *

Pero ya estamos en el puerto, en el famoso puerto de Pajares—como si dijéramos, en el Mont Blanc de España—objeto de terror para tantos viajeros, materia de alabanza sin cuento para la generalidad de los asturianos, y para todos asunto digno de atención particularísima y detenido conocimiento.

Principiaré por advertir que en Astúrias se llama *puerto*, ora á uno de esos desfiladeros que la mano del hombre ó la solitud de la naturaleza tallaron en la extensísima y abrupta cordillera cantábrica para hacer accesible á leoneses y santanderinos los valles y las costas del Principado, ora aquellas serranías de grandes alturas, que suben de 1.000 á 2.500 metros sobre el nivel del mar, donde el ganado permanece desde Mayo á Octubre, y cuyas últimas cumbres rara vez se ven libres totalmente de la nieve.

Los *puertos* de esta última clase son naturalmente la pasión del ganadero, profe-

sion que en Astúrias tiene verdadera importancia (áun cuando no la absorbente que debiera), mediante el sistema de la *comuña*, en cuya virtud el capitalista entrega la res—vacuna por lo general—al *parcero*, el cual se encarga de su guarda y alimentacion, á reserva de partir con el dueño los frutos y ganancias.

Después del ganadero, para amar el *puerto* está el cazador, el gran cazador se entiende, tipo hoy no muy comun en la tierra donde un oso mató á Favila, y donde los robecos y faisanes todavía pueblan las alturas de Ponga y Cabrales. Concluyó la generacion del simpático padre del actual Marqués de Campo Sagrado—el popular D. Pepito Quirós—y concluyeron las cacerías señoriales. Xuanon de Cabañaquinta—una maravilla entre los escopeteros—se ha hecho viejo, y los cazadores del dia son de ordinario cazadores en plato ó cazadores de gorriones. Pura decadencia.—Pero el tipo subsiste entre *matorrales* y *riscos*.

De estos *puertos* son el de Sueve, célebre por sus pequeños pero briosos caballos; los de Cangas, en cuyo centro está el lago Enol, que tiene la singularidad de que sus aguas sigan los movimientos del mar;

los de Oston y Amuesa, por bajo de los picos de Europa; los de Aramo, llamados comunmente de Morcin, cuyas blancas crestas se perciben desde Oviedo; los intrincados de Agüeria, cuyas alturas pasan de 2.200 metros, y que el viajero percibe desde Pajares; y en fin, los Degana, Ciallo, Salvater, Valdebueyes, Valledor, Acebo y la Bovia al O. de la provincia, y el abrupto Cordal de Ponga, y la larga cordillera de Cueva, que por el E. se extiende hasta Santander, dividiendo por mitad y á lo largo la parte más oriental del Principado.

Mas para el viajero el *puerto* no es eso. Para él es tan sólo la angostura que franquea la terrible y altísima muralla cantábrica, que se extiende por todo el Sur de Astúrias en una línea tal vez de más de 3.000 kilómetros (contando las ondulaciones), y no ya todós los pasos de la montaña, sinó precisamente los abiertos en las cumbres y los que llegan á tener cierta extension, que dobla el trabajo y aumenta el peligro.

El desfiladero corto es lo que se llama la *collada*, y colladas son (si no falla el excelente mapa topográfico del sabio Schultz que tengo delante) al E. de Pajares, y há-

cia Santander, Arenas, las Líneas, Trea y Tremaño, todos sobre Riaño y la Liebana leonesa: al O. y hácia Galicia, el Berradal, Balbarán y el Cerezal sobre el fragoso y pintoresco Vierzo, y la pobre tierra de los maragatos. Y es de advertir que estos desfiladeros, á las veces, abren paso á través de alturas extraordinarias, que dejan atrás á los más atrevidos y levantados puertos. Por ejemplo, la collada de las Arenas, que entra en Astúrias entre los Picos de Valverde y los Porrones de Mouco, casi al pié del lago Ovates, salva una elevacion de 1.450 metros, y de no ménos de 2.500 con los montes por donde se abre la collada de Ocanal de Trea con el corazon mismo de los Picos de Europa.

Los *puertos*, propiamente tales, llegan en toda la línea del Sur á diez y nueve; esto es, siete á la derecha de Pajares y once á la izquierda. El término medio de la altura de estos largos pasos de la montaña, viene á ser la altura de Pajares; unos 1.350 metros.

Los que ménos suben son los de Tarna y Ponton, en la parte oriental, cosa de 1.200 metros: los que más, los de Piedrafita, cerca de Pajares, á la derecha, y el de Cienfuegos, el último de la izquier-

da, casi tocando con Lugo, los cuales llegan á 1.500.

Pero con ser tantas las puertas — verdaderas puertas de una admirable muralla cuya defensa se presta á prodigios, y que explica en gran parte el no pequeño de la iniciación de la Reconquista, — con ser tantas las puertas de Astúrias, la que de ordinario es citada, la que atrae la atención, la que, en fin, es considerada como puerta principal, donde la provincia ha puesto su aduana para aguardientes y vinos, es Pajares.

Y Pajares, por tanto, es el puerto por antonomasia. A considerar sólo la facilidad del acceso y del tránsito hubiéranle disputado otros la preeminencia: el del Ponton — por ejemplo — á unos 90 kilómetros á la derecha, y que conduce á Cangas de Onís, Covadonga y el puerto marítimo de Rivasella — le lleva en tales conceptos muchas ventajas. Ponton es un puerto de suave subida, ningun peligro y franco para el viajero lo mismo en invierno que en verano. Muchos son los que sostienen que por esta parte debiera haberse hecho el trazado de la línea férrea, torciendo á la derecha de Sahagun y ántes de llegar á Leon. Pero Pajares está en el centro de la provincia y

ocupa verdaderamente el término medio entre las ventajas y las desventajas de los otros. No sé si por esto se habrá llevado la preferencia; pero ello es que la tiene y que cuando en Astúrias se dice *el puerto*, ya se sabe que es el de la Perruca, esto es, el centro de aquellos históricos montes Nervaseos donde, según el *Cronicon* de Idacio, trabaron furiosa batalla los suevos de Hermerico con los vándalos de Gunderico, que en aquellas asperezas los habían estrechado hácia el año 419.

Y ahora toca decir dónde está el valor del *puerto* asturiano; dónde el secreto de la profunda impresion que en el viajero produce.

Montañas más altas que Pajares hay muchísimas. Después de todo, no pasa de unos 1.363 metros sobre el nivel del mar. En Astúrias mismo existen el inmediato puerto de Piedrahita, que mide 1.500; el puerto de Alba, junto á Santander, es de 1.700, y Peña Santa, en los Montes ó Picos de Europa, casi sobre Covadonga, pasa de 2.000. La particularidad de Pajares y el secreto de la honda impresion que produce, están, ora en la disposicion singularísima de la entrada de la vertiente asturiana (que es lo que se apellida de ordinario *el puer-*

to), ora en la violencia de la pendiente que se inicia en la misma entrada, ora, en fin, en la manera de presentarse al viajero la vista—por otra parte bellísima—del abismo cerrado á lo léjos por una série de inextricables montañas que llegan á perderse en el cielo. En este concepto, Pajares es algo notabilísimo, y puede cautivar á personas muy hechas á la contemplacion de los Pirineos y de los Alpes suizos.

Como he dicho, desde Busdongo comienza la subida del Puerto, pero nadie se apercibe de ello. Hasta parece que el valle se abre, y el viajero descuidado llega á un punto (á poco de dejado el mojon divisorio de las provincias de Leon y Astúrias) en el cual, de repente y como al revolver de una esquina, se hunde el terreno á dos varas escasas de las ruedas de la diligencia, y la mirada baja espantada cientos de metros en busca de reposo y de seguridad.

La sorpresa es indecible: levántanse los ojos y se dirigen á la derecha. Una inmensa y descarnada montaña, cortada á pico perpendicularmente, y cuya cúspide envuelven las nubes, quita toda esperanza por este lado. Y cuando el ánimo en vano trata de serenarse, la diligencia, asegurada por el torno y por las planchas, comienza

á rodar rápida, furiosamente, casi vencida por el desnivel, describiendo unas curvas fuera de todo lo acostumbrado en las carreteras al uso.

Yo me explico perfectamente que en tal momento muchos viajeros crean que la diligencia se desempeña... ¡Y, sin embargo, no hay memoria de una sola desgracia! Pero el hecho es que el cabello se eriza, los ojos se agrandan, se recoge el aliento y las conversaciones se suspenden por algunos minutos.

A la cuarta vuelta, la diligencia marcha con mucha ménos rapidez, y el viajero ya tranquilo—hasta cierto punto—puede contemplar el paisaje.

¡Qué magnífico!

Las montañas forman inmenso anfiteatro; pero aquello no son montañas. Es un mar de gigantescos montes que unos sobre otros se precipitan y se atropellan, y se abruma, y se enlazan y ensortijan: un mar hirviente, hinchado, que azota al cielo y descubre el abismo; pero mar congelado, petrificado repentinamente á virtud de no sé que palabra prestigiosa que del primitivo oleaje sólo ha tolerado la amplia y repleta curva y las aterradoras prominencias de la inmensa mole. A no verlo no

se imaginaria la irregularidad y el concierto con que la segunda, la tercera, la quinta y hasta la décima fila de montañas se suceden, se apresuran, se presentan, destacándose montes, que unos sobre otros se apoyan como para echar un vistazo al fondo del valle, y que ora por su vária y opuesta vegetacion, ora por la manera distinta de recibir la luz, ofrecen todos los tonos, desde el verde subido del primer término hasta la azulada y confusa vaguedad del último, perdido entre las nieblas constantes del puerto.

En el fondo, el valle, que á simple vista no se distingue con facilidad, pero que al primer golpe semeja un bordado de realce. Angosto, accidentado, corriendo entre los montes de Valgrande, y el Cordal de los Llanos—dominados á su vez por la izquierda por la Tesa, Almagrera, la sierra de Telledo y las grandes y oscuras alturas de Agüeria, y á la derecha por las soberbias lomas de Compañones y el largo Cordal de Carrocedo,—presenta un escenario de unos diez kilómetros de largo por cuatro de ancho, á pedir de boca para la representacion de aquel famosísimo drama *Los perros del monte de San Bernardo*, que ha electrizado tantas veces á mi ya asendereada ge-

neracion. Cuarenta ó cincuenta casitas sembradas aquí y allá, como al voleo, destacan sus rojizos tejados (á la vista, no más altos de tres ó cuatro pulgadas) del prado verde, cual nadie lo pintó, cruzado en todas direcciones por reverberantes arroyuelos, hilos de vivísimo azogue que cuadrículan el terreno hasta lo infinito, como no es dable al más pacienczudo agrimensor. Y enredándose con ellos, trepando, hundiéndose, correteando, trazando las líneas más disparatadas... el millar de blancos senderos, inmensas patas de una colosal araña, cuyo cuerpo se oculta tal vez en el macizo de anchos castaños, corpulentos robles y hayas seculares que de vez en cuando confisca la vagarosa mirada, ó en los grupillos de tejas encarnadas, que las gentes de la comarca llaman las parroquias de San Miguel y Someron, y que, con la de Pajares en lo alto de la montaña, constituyen los núcleos de poblacion de aquel país, sepultado entre la nieve más de cuatro meses al año. Lo único que falta al paisaje es el hombre. La distancia á que se contempla es tanta y de tal suerte, que no es posible percibir al *paisano* de la comarca, amenazado en otro tiempo por el oso, hoy expuesto tan sólo (y no es

poco) al hambre de los lobos que en manadas bajan de las nieves casi perpétuas de Agüeria y Rueda. De vez en cuando se advierte algo que se mueve en el fondo del abismo: es una vaca que paca libremente. La naturaleza, pues, se exhibe á sus anchas.

Pues bien, todo esto se contempla desde la carretera absolutamente lo mismo que desde un balcon. Y esto constituye una verdadera particularidad del puerto de Pajares. La diligencia rueda por espacio de dos horas, dando cien vueltas en un zig-zag permanente, ante el cual es una insignificancia el conocido de Reinosa. Pues en todo este trayecto el viajero constantemente lleva á la derecha y á dos ó tres varas de distancia el Cordal de Compañones, cortado á pico para hacer la caja de la carretera, y á la izquierda el pretil de ésta, de cuyo pié arranca la inmensa caída que vá al valle. Es, pues, un extensísimo balcon que el viajero no abandona un solo momento.

El puerto concluye en realidad en Puente de los Fierros, legua y media de bajada, en pendiente tan rápida, como que el desnivel entre lo alto del *puerto* y este último punto viene á ser de mil metros, que la di-

ligencia recorre á galope y trote largo, magistralmente dirigida por el mayoral y sin más detencion que una cortísima (no sé para qué) en Pajares, pueblo que se atraviesa como á la mitad de la bajada y del cual toma nombre la comarca.

VI

El pueblo de *Pajares* es uno de los dos accidentes que en todo el trayecto consiguen separar los ojos del viajero del espectáculo originalísimo y conmovedor del profundo valle y del oleaje de montañas.

El otro accidente es la casa de *Tibi-Gracias*, que se halla por bajo de la *Perruca*, entre ésta y *Pajares* y á la orilla de la carretera.

Al decir de las gentes del contorno, la casa aludida tomó el nombre del sitio en que se encuentra—casi en la falda de un montecillo llamado el monte de *Repelayo*. Allí suponen aquellas crédulas gentes que el vencedor de *Covadonga* elevó los brazos al cielo y dió gracias á Dios por ver expulsados de *Asturias* á los moros. Pero diga la tradicion lo que quiera, lo que parece más racional es, sin duda, que la casa tomara el nombre del fin con que fué fundada siglos hace por el Cabildo de *Arbas*; fin que no era otro que el de auxiliar á los

transeuntes en medio de las grandes tormentas y las terribles nevadas que sobrevienen en el puerto durante los meses de Enero y Febrero, y que precisamente en el sitio donde la casa se levanta adquieren su mayor violencia y producen al máximo del terror. En puridad, aquella casa, pequeña, de una sola planta, pero sólidamente construida como su destino pide, era y aún es una sucursal de Arbas.

Por Pajares, como he dicho, atraviesa la carretera; mejor dicho, atraviesa por uno de sus extremos, y el viajero que vé á la derecha el sólido y espacioso edificio del portazgo, domina por la izquierda un cierto número de casas agrupadas sobre ruinoso iglesia y plantadas en escalones sobre la pendiente de la montaña, de modo que los tejados de las superiores casi tocan á las ruedas de la diligencia. Las casas no son muchas; las calles estrechas y tortuosas, y el aspecto general pobre, triste y súcio—de aquella suciedad frecuente en las aldeas de Astúrias, envueltas en las constantes neblinas del invierno y de la primavera.

Algo ántes de este grupo y como vanguardia de la poblacion se encuentran otras casas de reciente fecha, al nivel de la car-

retera general: lo que hace sospechar en la existencia de dos poblaciones casi contiguas. Pero nó, este caserío forma parte del pueblo de Pajares, y la separacion del núcleo de la poblacion es un hecho corriente en Astúrias y que contribuye á dar carácter al Principado, donde son desconocidos los grandes agolpamientos de casas y las inmensas soledades de los campos de Andalucía y de Castilla. En este sentido ha podido decirse que Astúrias entera es un pueblo de muchas leguas de extension, de 50.000 habitantes y un millon de casas mal alineadas y distribuidas.

Hasta 1829 la parroquia de San Miguel de Pajares (que era la primera que se encontraba al entrar en Astúrias) formaba por sí sola el Concejo de Pajares; pero desde aquella fecha pertenece al de Lena, cuya capital dista del pueblo aludido como cuatro leguas en direccion á Oviedo. Hoy toda la parroquia tiene unos 193 vecinos, y el pequeño pueblo se halla rodeado á poca distancia de los montes Feyeo, Mazariezas, Candanosa, Repelayo, Los Collados y la Cruz, dominando, por otra parte, la caída de la carretera, sobre cuya ladera— como he dicho—se halla asentado.

No se necesita más que echar una ojeada

sobre el contorno y sobre la disposición misma del caserío para comprender que allí debe agolparse mucha nieve y que la vida de los vecinos en los meses crudos del invierno debe ser difícil. Sin embargo, Pajares es un relativo oasis para los caminantes. En él hay muchos paradores y posadas, donde se refugian arrieros y pastores cuando á resultas de una terrible tormenta se cierra herméticamente el *puerto* y es menester esperar ocho y diez y quince días á que á fuerza de pico se franquee el camino. Antes también existía un hospital con bastantes rentas, abierto á pobres y peregrinos y que del lado de Asturias desempeñaba el papel que Arbas del lado de Castilla; pero vendidos sus bienes hácia el año 30, de aquella hospedería sólo queda la memoria, que remonta por lo ménos al siglo xvii. La piedad, pues, había prodigado su solicitud en la áspera y peligrosa travesía de la cordillera cantábrica, contribuyendo de esta suerte á dar importancia á la pintoresca y excepcional entrada del legendario Principado.

Dada la disposición topográfica de Pajares, es difícil, cuando no imposible, que sus vecinos se dediquen á las tranquilas cuanto provechosas tareas de la agricul-

tura propiamente dicha. Allí apénas se distingue tal cual porcion de tierra dedicada al grano favorito de Astúrias: al maíz. Y áun así los pocos maizales que existen frecuentemente son atropellados y destruidos en la época de la cosecha (que allí es muy entrado el otoño) por los osos que bajan de las cumbres vecinas y por temor de los cuales, á partir desde mediados de Setiembre, se encienden fogatas dentro de las heredades, y los dueños de éstas pasan muchas noches dando voces y haciendo toda clase de ruidos para evitar la visita de tan poco agradables huéspedes. Así y todo, los osos llegan durante el invierno, y desde principios de éste, á tiro de escopeta del pueblo, cruzando la carretera unas veces por individuos, otras por familias. Lo que predomina, pues, en el *puerto* es el prado, y la ocupacion más generalizada la de la recria de ganado.

En verano muchos de los aldeanos de Pajares se dedican á la construccion de *madreñas* (zapatos de madera). Pero en todas las estaciones lo que constituye un objeto particularísimo de su atencion y de sus esfuerzos es el paso del *puerto*.

Si no mienten los noticieros, por espacio de bastantes años los vecinos de Pajares

estuvieron exentos de la contribucion de sangre y de la contribucion territorial, á cambio del penoso servicio de espalar la nieve, pasar la balija del correo de Pajares á Busdongo y rehacer sobre el hielo el camino borrado por las grandes nevadas. En la actualidad aquellas exenciones no existen: el servicio se presta, y si bien es retribuido ordinariamente, la disposicion de los vecinos es general y constante para ayudar al transeunte, áun sin el móvil de la recompensa material. De todos modos, áun la paga miserable que se dá á los portadores del correo cuando no hay medio alguno de pasar el puerto sinó á pié y guiado por una persona conocedora al detalle de todas las direcciones y los sitios todos borrados por la nieve, y la recompensa insignificante que obtienen las cuadrillas de paisanos que sobre el hielo trabajan como sobre dura roca para franquear un par de metros de anchura, no guardan comparacion con la dureza y la exposicion del trabajo realizado por aquellos montañeses, hechos ya á las inclemencias del crudo invierno y al desprecio del peligro por el espectáculo frecuente de esas grandes tempestades alpinas, precursoras del alud, engendradoras del remolino y la ven-

tisca, durante las cuales la celeste bóveda toma un tinte sombrío, á modo de gris manchado, el aire se enrarece, el silencio —un silencio pavoroso é indescriptible— se apodera del espacio, el trueno sofocado á las veces escapa desvanecido y largo como un inmenso extertor, y la nieve, ora furiosa, ora lenta, borra sendas, cubre caminos. sepulta casas, colma abismos, crea montañas y envuelve en blanquísimo y frío sudario todo un mundo cuya tranquilidad pero rica vida demostraban, pocos minutos ántes, la temblorosa hoja del majestuoso castaño, el verde prado, el jugueton arroyuelo, la inquieta cabrilla, la vaca serena, el penacho de humo que dá vueltas sobre la tiznada chimenea y el canto largo, melancólico, un tanto monótono, pero lleno de misterio y de dulzura, del *paisano* de la montaña, que saltando de peña en peña, ó corriendo por los precipitados senderos busca el calor del hogar, cuando el pájaro febril, azorado, temblorosa el ala, y bajo el vuelo se deshace en vertiginosos giros demandando el diáfano ambiente y el puro cielo que empaña por momentos el hálito mortífero del inminente huracan.

Pero otras veces el trabajo del aldeano de Pajares es ménos rudo; límitase á ayu-

dar con sus bueyes á coches, carros y diligencias la subida del *puerto*, que se verifica lentamente y por cuyo servicio cobra un par de pesetas.

Pajares es, por tanto, un verdadero pueblo de la montaña; pero pueblo de remotas y venerandas tradiciones. En realidad casi todo cuanto hoy se vé es de muy reciente fecha. La iglesia, el palacio del mayorazgo de la comarca, su torre de defensa y no pocas casas fueron incendiadas por las tropas franceses en 19 de Mayo de 1809; pero la poblacion data cuando ménos del siglo xi, á cuya fecha se refiere una de las más bellas leyendas asturianas.

Acabábase de concertar la paz entre los Príncipes cristianos de España, mediante la elevacion á Reino del Condado de Castilla, hecho independiente á los comienzos del siglo x por el esfuerzo y la habilidad de Fernan Gonzalez, y adjudicado ya como tal reino á D. Fernando—el grande amigo del Cid que con sus proezas esmaltó la historia de aquel reinado de treinta años—después de su casamiento con la Infanta Doña Sancha, hermana del Rey de Leon, D. Bermudo. Las dificultades habian sido grandes: los Monarcas leoneses mostraban tanto celo en reprimir las aspiraciones de

independencia de los Condes castellanos (vanguardia de aquellos sobre los moros), como Castilla acentuaba sus deseos y serios propósitos, iniciados á principios del siglo x, de constituirse por separado obedeciendo á la ley diversificadora y particularista de la época. Y la cosa habia llegado á punto muy difícil desde el instante en que, muerto en Leon el Gonde D. García á manos de los hijos del de Vela, vino el Condado de Castilla al ambicioso y guerrero Rey de Navarra, casado con Doña Mayor, hermana primera del D. García y cuñada del leonés D. Bermudo III: de tal suerte, que aquellos mismos que veintitantos años ántes se hallaron juntos peleando por la cristiandad en Calatañazor, ahora pudieron verse como enemigos, riñendo al pié de Astorga y casi junto á los muros de Leon. Pero á todo ocurrió con felicidad el Obispo de Oviedo, D. Ponce, tío ó pariente cercano del Rey navarro, en cuya Corte residió bastante tiempo y mediante cuyas gestiones pudo arreglarse la boda de D. Fernando, el hijo de D. Sancho el Mayor con Doña Sancha, terminando las disensiones de los dos reinos cristianos.

De aquí un viaje que á poco intentó á

Astúrias el Rey D. Sancho, con objeto de visitar á su buen tío el Obispo y de adorar las reliquias de la catedral ovetense; pero al pasar por Pajares quiso la mala estrella del navarro que éste acordase dar muerte ferozmente á un hombre de aquellas montañas, tras lo que vino el asesinato del Rey, muerto por una saeta á muy corta distancia de Pajares, en Campomanes—pueblecillo que se halla actualmente sobre la carretera y como á media legua larga ántes de llegar á Lena.

¿Cuáles fueron los motivos de la fatal determinacion del viajero navarro? ¿Quién fué su víctima en Pajares? ¿Qué mano disparó la saeta vengadora? Sobre todo esto calla la historia, y este silencio sirvió á maravilla para que la leyenda fabricase su trama.

Para los unos el atormentado por Don Sancho el Mayor fué un simple peon, y la muerte de éste estuvo relacionada con no sé qué aventura galante de aquellos cultos tiempos del derecho de pernada. Una passion brutal y una protesta del amor ultrajado ó de la honra hollada; hé aquí la base del drama.

Para los otros la víctima fué un noble señor de las Astúrias, y por tanto los ven-

gadores no gozaron de menor renombre, atribuyéndose el disparo de la saeta á la familia de los Valdeses. Un conflicto de jerarquía, el choque de la autoridad real con el poder señorial, ambos nacientes, tal es la clave de la misteriosa tragedia del siglo xi.

Pero sea esto ó aquello, lo cierto es que de entónces quedó en el lenguaje ordinario del Principado el refran que dice: «*Si la hiciste en Pajares, pagástela en Campomanes.*»

Después de Pajares está Puente de los Fierros, donde el año próximo de 1881 se instalará la Estacion del ferro-carril, cabeza de la línea asturiana, miéntras no se perforen los montes del Puerto. Además, Puente de los Fierros es el término de ese mismo Puerto.

Después viene Campomanes, y á poco Lena, donde ahora el viajero, empolvado y apenas repuesto de la emocion de las dos horas de rápido descenso, toma de nuevo el tren, preguntándose cuándo estará terminada toda la línea, para evitar esas soluciones de continuidad que al fin de un viaje de veintitantas horas siempre contrarian y molestan. Segun los entendidos dicen, la vía tardará en estar toda corriente cinco años. Pero entónces ¿se abreviará el viaje?

No hay que esperarlo. Los rails para salvar los difícilísimos pasos de Pajares necesitan rodear lo indecible, de suerte que en vez de los 14 ó 16 kilómetros que hoy van desde la Perruca á Puente de los Fierros, serán quizá veintitantos que el tren habrá de recorrer despacio, muy despacio. Hoy mismo de Lena á Oviedo (31 kilómetros) marcha á razon de 20 kilómetros por hora, y realmente en el camino no hay obstáculos en comparacion de los que ofrecerá la línea del *Puerto*, cuyo recorrido ha de ofrecer siempre un vivísimo interés.

Dando de barato que los anunciados propósitos del constructor francés no se realicen, y que por tanto subsista el primitivo trazado, resultará que cuando la línea esté terminada, las dos y media á tres leguas que por la actual carretera van desde la altura del *Puerto* (desde la Perruca) al término de éste, ó sea á la estacion de Veguellina ó Puente de los Fierros, se convertirán en unos 42 kilómetros (exactamente 41 kilómetros 928 metros) de ferro-carril, es decir, muy cerca de ocho leguas. La línea férrea toma la derecha de la carretera, y lamiendo montes y perforando montañas por barrancos y laderas, rebasa la línea de la Veguellina y avanza hasta unos cuatro

kilómetros más allá, hácia el interior de Asturias, y una vez tocada la estación de Felgueras, después de haber pasado por las de Pajares, Parana y Linares, retrocede formando un ángulo muy agudo con su primera dirección hasta dar en la Veguellina y varían allí el rumbo tomando el de Lena y Oviedo. La topografía del país y la naturaleza de las rocas de una parte del *Puerto* fuerzan á tan extraños avance y retroceso—algo parecidos á los de Reinosa en la línea de Santander—que en otras circunstancias hubieran evitado algunos túneles y algunos viaductos. La distancia, pues, de Veguellina ó Puente de los Fierros á Felgueras se recorre dos veces.

A esto hay que añadir los pasos difíciles de la vía. En esta se cuentan nada menos que 57 túneles (que componen una longitud de $19 \frac{1}{2}$ kilómetros presupuestados en 23.300.000 pesetas) y 29 puentes y viaductos que suman 1.920 metros de largo, y han de costar sobre 1.795.000 pesetas. Sólo el túnel de la Perruca (que es el mayor) tiene 3.026 metros, y está presupuestado en más de 15 millones de reales. La pendiente de la vía es del 2 por 100, y las curvas, por lo general, tienen 200 metros de radio.

Esto así, ocioso parece decir que la loco-

motora no ha de marchar con gran velocidad. Actualmente no pasa (desde Leon á Gijon, ó sea 63 kilómetros) de 22 kilómetros por hora; de suerte que no será aventurado poner cerca de tres horas el paso del *Puerto* á través de los 57 túneles, sobre los 29 puentes y viaductos, y 16 alcantari-llas, 3 pontones y 35 pasos superiores é inferiores, que con 55 tajeas constituyen las obras menores de la seccion. Sólo desconociendo totalmente la manera de marchar las locomotoras y los trenes sobre los rails podria prescindirse de las grandes precauciones y las diferencias de movimiento que han de ocupar la atencion del maquinista en estos 41 kilómentros de pendiente constante, de muchas curvas y de positivo peligro.

Y cuéntese que no digo nada del caso en que variándose el actual trazado se aplicase al pago del *Puerto* el sistema de las grandes pendientes del 3 y $3\frac{1}{2}$ por 100 y las máquinas de gran adherencia que más que corren, trepan y gatean por planos inclinados cuya sola vista arredra. En tal supuesto las dificultades del movimiento subirian con sus excepcionales peligros y la lentitud de la marcha tendrian que abonarla cuando ménos razones de humani-

dad. Lo que sería bajo este punto de vista el paso de Pajares ya lo saben todos los asturianos, que por triste y costosísima experiencia conocen la lentitud y las dificultades del *plano inclinado* de la línea de Langreo á Gijón. No pecaría yo de exagerado al decir que se tardaría por la vía férrea, desde la Perruca á Puente de los Fierros, muy cerca del doble de lo que hoy tardan las diligencias por la carretera.

Pero quiero creer que los proyectos atribuidos á la compañía francesa constructora no se realizarán y que por tanto el clamor de toda Astúrias será atendido. De todas suertes, la bajada del Puerto no se hará en ménos tiempo que hoy... Pero en cambio no habrá los trasbordos de Busdongo y de Lena y la comodidad del viaje será muy superior.

VII

En la estacion de Lena—que se halla á un extremo de la poblacion y fuera del caserío,—el viajero, lleno de polvo y con el aliento recogido por efecto de las impresiones del *Puerto*, encuentra humeando la máquina del tren que minutos ántes acaba de llegar de Gijon y Oviedo, y que impaciente anuncia con su continuo zumbido y sus súbitos estremecimientos, su resolucion de volver sobre el camino andado, y de prescindir implacable de coches, diligencias y correo, si por acaso cualquier incidente de esos tan comunes en las bajadas rápidas y los caminos de revueltas, hubiera retrasado, cinco minutos siquiera, el feliz arribo del convoy de Busdongo.

En este punto el público no tiene motivos de agradecimiento para la empresa explotadora de la línea del Noroeste ni para la Direccion general de Obras públi-

cas, á la cual compete en último término fijar las horas y reglas del movimiento de trenes.

Hoy por hoy—es decir, cuando estas líneas se escriben—los trenes que diariamente recorren el trayecto que pudiéramos llamar asturiano y que comprende los 63 kilómetros que van desde Lena á Gijon, son cuatro: dos ascendentes y dos descendentes. Estos parten de Lena á las 7'50 mañana y 4'50 tarde: tocan en Oviedo á las 9'45 y las 6'08 respectivamente, y llegan á la playa del Cantábrico á las 11'31 y las 7'35. Es decir, que invierten en recorrer el trayecto unas cuatro horas escasas. Los trenes ascendentes arrancan de Gijon á las 4'35 tarde y 5 mañana: tocan en Oviedo á las 6'15 y las 6'19, y llegan á la Pola á las 8'36 noche y 7'48 mañana. Con este último tren vienen los viajeros que han de tomar las diligencias para subir el *Puerto* y entrar por Busdongo á la una y media de la tarde, en la línea de Castilla.

Resulta, pues, que á detenerse en Lena media hora ó una entera el tren ascendente de las 4'50 tarde, toda la perturbacion que podria venir sería obligar al tren que sale de Gijon á las 4'35, y que se cruza con el que vá de Lena en la estacion de Oviedo

á las 6'15 de la misma tarde, á esperar aquí esa hora de retraso, ó á bajar á otra estacion más cercana á Lena, por ejemplo á Mieres, en busca del cruce del tren retrasado: lo cual no tiene el menor peligro, porque repito que no hay ya por la tarde más trenes que recorran la línea. En cambio, el pobre viajero de Castilla no se veria chasqueado contemplando—al entrar en el pueblo de Lena—el penacho de humo de la locomotora que parte para Oviedo arrastrando los coches vacíos.

Trae esto una pequeña ventaja para el pueblo de Lena. Los viajeros retrasados algunos minutos por las dificultades del Puerto y frecuentemente (las más de las veces) por el retraso con que la locomotora llega á Busdongo desde Palencia ó Leon, y quién sabe si desde Valladolid, se ven forzados á pernoctar en aquella villa en espera del tren de las siete y media de la mañana siguiente.

En Lena se pasa sólo regular. En una ó dos posadas que allí existen, abundan la amabilidad y los buenos deseos; pero la comodidad seguramente falta, y de todas suertes, esta detencion es un inconveniente que disgusta al viajero, ya mohino y hasta irritado por la precipitacion con

que se baja el *Puerto*, ansioso el mayoral de alcanzar el tren, y retrasado por falta de la máquina de Castilla.

Pero lo de reglamento es que el viajero llegue un poco ántes de silbar la locomotora de Lena y que, por tanto, no pueda conocer de esta villa más que lo que de sí dé el vistazo posible miéntras la diligencia atraviesa la calle principal de la poblacion, no pequeña ni falta de buenas casas, que es capital de un Concejo bastante extenso y rico, y centro del partido judicial.

De Lena á Oviedo hay 31 kilómetros, que la locomotora salva en dos horas escasas, pasando á las 5'24 de la tarde por Mieres, á las 5'54 por la Segada y cruzando dos túneles de alguna consideracion: el uno, el mayor, entre las dos estaciones citadas, el de Olloniego. El otro, ya encima de la capital del Principado. Esto y el bello valle de Lena, que se contempla desde la salida de la estacion, es todo lo que atrae al viajero en las dos horas de marcha; y ciertamente que es muy difícil, quizá imposible, trayecto de más interés para el anhelante espectador.

No tengo yo á toda esta parte de Asturias por la más pintoresca de la comarca. Sin duda alguna no admite comparacion,

por ejemplo, con las proximidades de Covadonga y la desembocadura del Nalon; pero así y todo, el efecto que el valle de Lena produce en el viajero llega á ser excepcional. Trae éste en el ojo la imágen de la inmensa llanura de Castilla y en la imaginacion los abismos de Pajares. La emocion que determina el pase del *Puerto* no permite la degustacion (llamémosla así) del paisaje asturiano que allá en el fondo de aquellas montañas se entrevee. Ahora, ya tranquilo el ánimo, el cuerpo ménos aporreado, el horizonte más abierto, la montaña más lejana y la casa, y el árbol, y el rio, y el animal y los objetos más al alcance de la vista y hasta de la mano del que observa posesionado de su cómodo asiento, en espacioso wagon, es mucho más fácil advertir los detalles y dominar el conjunto, haciendo brotar en el espíritu la idea completa del panorama que rápidamente se desenvuelve al paso de la locomotora. Sin embargo, con ser muy bello el valle de Lena—uno de los más extensos del Principado—y con producir verdadera impresion en el observador, muy pronto desaparece esta última, al punto de que, llegado á la capital, el viajero apénas si tiene una frase para aquel pintoresco tra-

yecto de nueve á diez kilómetros. Débese esto á la superioridad del espectáculo que se ofrece algo más abajo, á cosa de 15 kilómetros y á muy corta distancia de Oviedo. Me refiero á la estacion de la Segada, comunmente llamada El Barco de Soto, á 25 kilómetros de Lena y á solos 6 de la capital de la provincia.

Realmente se necesita estar uno en posesion de sí mismo y no prescindir un instante de que se halla cómodamente asegurado en la ventanilla de un wagon para no sospechar que el paisaje que se descubre desde la estacion citada es pura y simplemente una decoracion de teatro. Cuanto el artista puede imaginar para dar relieve, movimiento y vida al cuadro, todo se encuentra pródigamente repartido en el Barco de Soto. La estacion ocupa uno de los sitios mas altos de la comarca, casi sobre un largo y elevadísimo viaducto que á modo de balcon permite contemplar en todo su desarrollo el paisaje. En último término y cerrándole, los empinados montes de Morcin, de caprichosas figuras y tonos azulados. Por el centro del vallecillo, el río Nalon, ancho y abundante, que viene de las asperezas de Laviana y que precisamente en el Barco se aumenta con las

aguas del modesto río Caudal. A derecha é izquierda mucho árbol, gran espesura, multitud de blancas casitas y una série de lomas y montecillos que cortan y modifican constantemente los puntos de vista. La carretera serpentea á orillas del río y por bajo del viaducto de la línea férrea. Y dos puentes, uno rústico y otro magnífico de piedra, construido á su costa por el viejo Coronel Cañedo, comunican al paisaje una variedad y una belleza de difícil descripción.

A ella renunció yo, temeroso de que mi pluma sólo sirva para rebajar el mérito real é indiscutible del panorama cuyo renombre es general en Asturias. La belleza y frescura de la comarca, la facilidad del acceso y la proximidad á Oviedo, han hecho del Barco de Soto uno de los sitios más frecuentados durante el estío por los vecinos de la capital y áun por muchas gentes de Gijón que el mismo día pueden bajar á las orillas del río, celebrar en ellas una fiesta camprestre y regresar satisfechas á sus hogares á la puesta del sol. Los ovetenses, merced á trenes especiales por la vía férrea y á ómnibus que por dos reales asiento hacen el viaje al Barco, acuden diariamente á este pintoresco sitio

para tomar baños de agua dulce. Otras veces el motivo de la expedición es la pesca de salmones, que ofrece peripecias del mayor interés. Y por último, el día de Santiago, ó sea el 25 de Julio, *todo* Oviedo desciende á la estación de la Segada para celebrar la *Romería* más famosa de todo el Concejo.

Cuanto la Naturaleza puede ofrecer para que la romería revista caracteres excepcionales de alegría y brillantez (porque ya en Asturias, fuera de la romería clásica de Covadonga, no sé yo que ninguna conserve el menor aire de su piadoso origen), todo lo posee el Barco de Soto. El centro de la algarazara es un extenso espacio á la vera del río, cubierto por las anchas copas de un centenar de robles y negrillos y cerrado á Norte y Este por ásperas cuevas surcadas de infinitos y quebrados senderos que suben hasta la estación férrea, y se hallan pobladas de castaños, chopos, encinas y avellanos. Aquello se llama el *Campo del Infierno*, y allí bandadas de mozos y muchachas pueblan los aires con sus *nuevos* y alegres cantares, y golpean la verde hierba bailando la *giraldilla* y otras danzas vivas y sueltas que han sustituido en casi todas las poblaciones á la histórica

y pesada *danza prima* y á los formidables *¡hijuju!* con que los *aldeanos* terminan la lenta cantinela de

¡Válganos el señor San Pedro!

¡Nuestra Señora nos valga!

Por cima del *Campo*, en los recodos de las sendas y los atajos, en medio de los bosques, alrededor de las reberverantes casitas que por todas partes destacan, pero singularmente al pié de la carretera y en lo más alto de las empinadas lomas, escúchanse los lastimeros y prolongados suspiros de la gaita ó el desentonado concierto de tal ó cual violin y alguna guitarra, que para desesperacion de los filarmónicos, mas para contento de las ribeteadoras y costureras de Oviedo, manejan dos ó tres ciegos, destrozando las polkas y los walses que *dos años ántes* hicieron las delicias de las modistas, peinadoras y doncellas de la Corte y Villa.

Por desgracia la mano del hombre apenas ha puesto cosa alguna para aumentar los atractivos del Barco de Soto, ni en las circunstancias excepcionales de la romería, ni mucho ménos en su estado constante y natural. A pesar de prestarse á maravilla aquella localidad para la construcción de bellísimas quintas, no sé yo

que en toda la comarca lleguen á cuatro ó cinco las posesiones que puedan pasar de la categoría de simples *caseríos de aldeanos*. De otra parte, á ninguno se le ha ocurrido levantar á orillas del Nalon algo como un cobertizo con honores de casa de baños; y en cuanto á un modestísimo restaurant, siquiera á un tenducho al estilo andaluz ó un merendero madrileño (y ya se vé que no peco de exigente), eso ni imaginarlo siquiera.

La romería no lleva al Barco más que un centenar de puestos de avellanas, nueces y rosquillas, y sobre todo, muchas botas de vino y botellas de sidra, cuyo consumo en solemnidades de esta especie raya en lo inverosímil. Del año último se cuenta que en una fiesta de Santiago se consumieron 12.000 botellas de sidra.

Queda, pues, imperando la madre Natura, á la cual hasta el presente hay que referir la mayor parte de la belleza del país asturiano, no obstante la vivacidad, la inteligencia y el espíritu acometedor y audaz de los hijos del Principado.

Sin embargo, como á mitad del trayecto de Lena á Oviedo, el silbido de la máquina de vapor, las bocanadas de humo y fuego que de vez en cuando se elevan á través de

los corpulentos árboles, y el confuso ruido del agua azotada ó por el viento ó por alguna rueda ó artefacto, dan pronto que sospechar al viajero que está cerca de alguna gran manifestacion de la industria humana.

Con efecto: á la media hora larga de salir de Lena desde la línea férrea que se ha apoderado de la márgen izquierda del rio Caudal y cruzando y repasando el antiguo real camino no lo pierde jamás de vista, se advierten en un llano, al pié de suave colina y sembrados á lo largo de la carretera, cuya blancura destaca poderosamente en aquella verde sábana, grupos de casas que por su alegre apariencia, la diversidad de sus proporciones y su situacion respectiva traen á la mente del *touriste* el recuerdo de algunas de las más pintorescas estaciones de baños minerales de Francia y Alemania. La extension de esta série de casas es grande, y la distancia que, siempre en la línea de la carretera, separa á uno de otro grupo no deja de ser considerable. Hacia el centro elévase un espeso bouquet de árboles. Allí está el palacio histórico de los Marqueses de Camposagrado: aquel palacio en cuya puerta esculpió el primitivo propietario los célebres pareados:

Después de Dios
La casa de Quirós,

A lo que un jadeante pasajero añadió en burdos caracteres...

Después de Dios... ¡la olla!
Que lo demás es bambolla.

Por último, y en el extremo izquierdo, varios edificios á modo de cuarteles, altas chimeneas... montones inmensos de carbon... carros... rails... mucho humo, mucho ruido. En fin, la fábrica de hierro de Mieres, que si no me engaño es una de las cuatro grandes fábricas de hierro de España.

No me prometo distraer al lector con descripciones y noticias que, sobre ser aquí impertinentes, nunca servirían para formar aproximado juicio del gran establecimiento industrial que dirige el Sr. D. Numa Guihou, y que con el análogo de la Felguera que en Sama dirige el Sr. D. Pedro Duro, y la fábrica de zinc que sostiene en Arnao la Real Compañía Asturiana, y la famosa de cañones de Trubia, la oficial de fusiles de Oviedo y las de vidrio y loza de Avilés y Gijon, bastarian por sí para dar al Principado un valor industrial de altísima importancia. Tal vez, si la afición no se me concluye y el tiempo no me falta, so-

bre este particular discurra en otra ocasión y de otro modo. Pero de todas suertes es indispensable fundamentar aquí la recomendación que de Mieres hago, no sólo como villa pintoresca, si que como lugar digno de especial visita por parte del viajero.

Y la importancia de Mieres está en lo que se llama *La Fábrica de D. Numa*, la cual, aparte de su mérito industrial, tiene casi el valor de *un pueblo*.

Data su fundación de 1848 por una sociedad inglesa, y se halla situada á cuarenta y ocho kilómetros del puerto de Gijón sobre el camino férreo. La falta general de comunicaciones para la provisión de carbon y de minerales de hierro, que por cierto abundaban en la proximidad; lo áspero del camino real que conducía al puerto del Cantábrico, pasando por las terribles cuestas del Padrún y la desesperada subida de Olloniego, y la ausencia completa de población fabril, fueron causas de que la compañía inglesa se arruinase y de que la fábrica de hierro (fundada en aquel sitio sin duda por la inmediación de las primeras materias) pasara por muchas manos hasta venir en 1870 á las del señor Guilhou, el cual, nueve años después,

cuando ya las dificultades estaban vencidas y la empresa revestía la importancia de un buen negocio, la cedió á una sociedad anónima que lleva el título de *Fábrica de Mieres*, y cuya gerencia se halla á cargo del propio Sr. Guilhou.

En este cambio tan radical han influido muchas circunstancias. Singularísima y por demás valiosa ha sido la construcción y terminación de la línea férrea desde Lena á Gijón en 1874. Desde este momento la exportación del género ha sido fácil y la fábrica de Mieres ha podido entrar en liza con la de Felguera, que venía disfrutando de esta comodidad mediante la línea de Langreo á Gijón. En el instante en que la locomotora pase el Pajares, las ventajas de la fábrica del Sr. Guilhou serán extraordinarias.—Después ha venido la aptitud y la laboriosidad de los directores facultativos de la fábrica, los Sres. Ibran y Pineda, jóvenes y esclarecidos ingenieros de nuestro Cuerpo de Minas, y la resolución y perseverancia del Sr. Guilhou, que llegó á comprometer en este arriesgado negocio toda su cuantiosa fortuna. Por todo lo cual puede decirse que la fábrica de Mieres de cinco años á esta parte ha dado una vuelta completa.

Después de ser la primera que en España ha fundido al coke, en 1878 llegó á producir 135.380 quintales métricos de mineral de hierro, 123.520 de lingote y 77.700 de hierro dulce. El año 70 la producción de hierro laminado no pasaba de 3.000 toneladas; la víspera de la Exposición de París (que concedió á la fábrica la *Medalla de oro* y para cuyo certámen se publicó una *Memoria* que hojeó en este momento) pasó de 7.500 toneladas. Esto en siete años.

Poco há se acaba de terminar un alto horno del sistema novísimo de camisa libre y de 200 metros cúbicos de capacidad, con lo que los altos hornos de la fábrica son ya tres. Y además se ha hecho un taller de ajuste y construcción de puentes de 52 metros de largo por 25 de ancho; taller alumbrado eléctricamente por la máquina Gramme y lámpara Serrin.

Pero la fábrica de Mieres no es simplemente un establecimiento industrial limitado á la fabricación de hierro. A ella está adherida la explotación de grandes cotos mineros en el mismo valle de Mieres, en la cuesta del Naranco, en Santo Firme y hasta en Sama, cuya producción en 1877 fué de 110.000 toneladas, ó sea la cuarta parte

de la total de Asturias. De estos cotos saca principalmente hulla y mineral de hierro. Este pobre, con un 38 por 100 de sílice, excesivamente refractario; de suerte que su uso pide gran consumo de coke. En cambio la hulla abundante y soberbia. La fábrica, en rigor, se alimenta sólo del coto de Mieres. Los productos de Santo Firme, el Naranco y Sama se entregan al consumo público, y para ello ahora mismo la Sociedad acaba de construir un ferro-carril económico de 0,60 metros de ancho y ocho kilómetros de extensión, que desde Villaperez baja á la estación misma de Oviedo, y por el cual una pequeña locomotora de tres toneladas y media arrastra cómodamente 20 de mineral, con velocidad de 10 kilómetros por hora. Asimismo la empresa asociada al señor Pola ha establecido en Gijón una pequeña fábrica de aglomerados y en Muñon Cimero ha creado otra para fabricar orpin y mercurio, utilizando un mineral que contiene sulfuro, arsénico y cinabrio íntimamente mezclados.

El consumo de la fábrica en 1877 ha sido de unas 77.000 toneladas: de ellas, 25.700 de mineral de hierro para los altos hornos y los hornos *a pudler*; 12.400 de calcaria para los altos hornos; 18.000 de coke para

éstos y para la fundición, y 20.300 (números redondos) de carbon. El coke se fabrica en Mieres por un procedimiento especial: es menudo, muy graso y de clase superior, de modo que no tiene arriba de 8 á 10 por 10 de cenizas; por lo cual es posible fundir minerales tan refractarios como los que generalmente consume la fábrica.

En la Exposición de París la fábrica presentó un cuadrado de hierro, grano fino, de 0'003 de lado que soportaba una carga de 72 kilos por milímetro cuadrado, lo que demuestra la excepcional tenacidad de los hierros de Mieres.

Sostiene ésta, en Mieres solo, unos 1.400 obreros, á los cuales la empresa dá gratuitamente modestas pero limpias y cómodas casitas, que vienen á constituir una pequeña población con su capilla católica (el Sr. Guilhou es protestante, pero de elevado espíritu de tolerancia y exquisita cultura), su hospital y tres escuelas, de ellas dos de niños de ambos sexos y una de adultos. A estas atenciones y al sostenimiento de una Caja de ahorros que proporciona al obrero enfermo, médico, medicina y la tercera parte del salario, se ocurre con el descuento de 2 por 100 al jornal del obrero sano. Por último, bajo los auspicios de la

fábrica se ha fundado una sociedad cooperativa de consumo.

Hay por allí, pues, algo de Mulhouse y de los grandes centros fabriles alemanes: algo que acusa la inspiracion de las nuevas ideas y del gran progreso contemporáneo: algo que ya dice al viajero asediado por la preocupacion de que Astúrias es una comarca señorial donde todavía se oyen los ladridos de la trahilla y los ayes del siervo atropellado, que allí se ha hecho pedazos mucho tiempo há el Fuero Viejo de Castilla, y que por aquellas cañadas y entre aquellos árboles seculares circulan ya como por casa propia las bocanadas terribles, pero regeneradoras, de la Revolucion de los *derechos del hombre*.

.....

Y después de Mieres y del Barco de Soto la noche del túnel y andén de Oviedo, amenazado á la izquierda por la mole inmensa del Naranco, franqueado á la derecha por larga y espaciosa alameda que conduce al corazon de la culta y vivaz *ciudad de los Obispos*.

Y en verdad que los ovetenses deben estar poco obligados al que trazó la línea férrea llevándola por donde hoy vá. No es Oviedo una ciudad bonita, ni mucho menos

(yo tengo por concluir una monografía sobre ella); pero sí lo son, y mucho, el valle que domina y la perspectiva que la ciudad ofrece, contemplada, por ejemplo, desde los altos de Abuli y de San Estéban, allá por donde vá la carretera real de Castilla. De suerte que si se hubieran tendido los rails por aquella parte, cruzando por el monte de Santo Domingo, sobre evitarse un rodeo no escaso, el viajero hubiera disfrutado á la legua de Oviedo de una vista deliciosa, muy favorable indudablemente á la capital del Principado. Hoy nada de esto sucede. El rodeo se dá, y el viajero advierte que se halla en Oviedo precisamente cuando nota las paredes de los almacenes de la estacion. Hasta entónces ha venido el tren encajonado. El detalle vale poco; pero yo trazo notas y registro impresiones.

Ahora las últimas. Primero, el bullicio y la gritería de las gentes que acuden en la estacion á presenciar el cruce de los trenes de Gijon y de Lena. Son las cinco de la tarde. La temperatura deliciosa. El aire impregnado de vapor de campo, de sávia, de esencia vivificante. El cielo un poco bajo, pero ahora claro, recibiendo los últimos chispazos del sol que se esconde, como tras una trinchera, entre las azula-

das líneas de los lejanos montes de Sama. A la espalda, el enjambre de casitas apri- sionadas por la vegetacion espléndida del Naranco, en cuya rápida vertiente parecen embutidas como clavos de coral, alrededor de las ruinas de San Miguel y Santa Ma- ría, restos ya excepcionales de la arquitec- tura románica y del primer período de la reconquista. A la izquierda, la vía de Gijon y los altos árboles de la Corre- doría: al frente, el ancho y reluciente valle ovetense con sus macizos y con sus blancas carreteras, que parecen anudarse al pié de laafiligranada torre de la cate- dral.

Estamos, pues, en Oviedo, donde ¡asóm- brese el lector! corren á cáuce lleno la ale- gría y la broma, y donde lo que más sor- prende al prevenido viajero es la ausencia completa de la histórica *montera* y la abun- dancia de mujeres que entre los ómnibus y á la puerta de la estacion se disputan las maletas y demandan *trabajo*. Son dos notas que caracterizan al Oviedo mo- derno.

VIII

Y para poner punto á estos apuntes, hablemos un instante del viaje. La oportunidad es indudable. Nos despedimos del tren, y por la ancha calle de Uria, entre árboles, y dejando á la derecha el frondoso y célebre Campo de San Francisco, vamos en busca de los chirimbolos de aseo y la confortante mesa de una de las fondas ovetenses. Veinticuatro horas y una onza de oro, sin comprender en ésta más gastos que los del ferro-carril y diligencia; eso sí, en primera y como cumple á la gente *comme il faut*. Hé aquí lo que cuesta llegar al andén de la estacion de Oviedo, que, incapaz ya para el actual movimiento de la línea férrea y doblemente incapaz así que se terminen las proyectadas líneas de Avilés á Trubia, se extiende á la falda de la extensa, multicolor y elevada cuesta del Naranco. Si añado chocolates, comidas y

propinas, los gastos del viaje quizá se acerquen á 18 duros.

A poco que en la poética tierra asturiana se permanezca, échase de ver que tiene dos pícaros defectos: el primero, no ser barata. Es decir, con relacion á otras análogas comarcas. No es la cosa para arredrar, ni mucho ménos; pero sí convendría que lo tuviesen presente las personas y corporaciones en cuyas manos está el hacer que tal inconveniente disminuya de un modo considerable.

Por ejemplo, donde la relativa carestía primeramente se advierte, es en el viaje. Poco ménos cuesta, sin duda, una expedicion á San Sebastian, á Bilbao ó á Santander; pero hay que reparar que respecto de estas importantes poblaciones de verano, en los meses calurosos no sólo existen los trenes ordinarios, sinó los excepcionales ó de recreo, y áun los billetes de ida y vuelta, de primera y de segunda, valederos por espacio de cuarenta y sesenta dias, segun los casos. La comodidad y la baratura de estos medios son universalmente apreciadas. Pues bien: respecto de Asturias, no hay tal cosa. Existen sólo los trenes ordinarios, á precios altos. Se puede, pues, dar el caso—y se dá—que por lo que

cuesta venir en *tercera* y en interior desde Madrid á Oviedo, se pueda *ir y volver* en *segunda* á Santander y Bilbao. Planteada en este terreno la competencia, claro es que ha de ser desfavorable para Asturias.

Y esto es más de lamentar, considerando el número de asturianos, que en Madrid, sobre todo, y en el resto de España viven y el amor extremado que los hijos de la tierra de Pelayo la profesan, al punto de no perdonar coyuntura de hacer una excursión al hogar, para ver, por segunda ó tercera vez en la vida, á los deudos y amigos que siempre esperan del lado de allá de Pajares. Pues bien; la posición de la mayor parte de esos asturianos es modesta en Madrid: taberneros, dueños y mozos de café, criados de servir, mejor ó peor pagados, tahoneros, etc., etc.—aparte los empleados en oficinas públicas. Todos ellos ansían dar una vuelta por el país: los más acomodados desean hacerse conocer, en su nueva posición, á sus humildes y cariñosas familias. Pero frente á su deseo se levantan las altas tarifas del servicio ordinario y la conspiración de los administradores de la línea del Norte para... facilitarles que dejen su dinero y contraigan las costumbres del verano en los puertos vascos.

Más aún: el carácter asturiano conserva todavía el sello de aventura y de movilidad que le ha distinguido en toda la historia. No hay que olvidar que este astur, á quien el vulgo supone embotado y pasivo, en mil años no ha tenido un momento de descanso. Desde el siglo VIII al XV inició, sostuvo y concluyó la reconquista. Desde el siglo XV hasta hoy mismo llenó las Américas con sus empresas y su trabajo. ¡Siempre fuera de casa! Y siempre con una ojeada y un suspiro para los riscos de Covadonga, las márgenes del Nalon y el valle de Oviedo. Por tanto, á poco que se abriese la mano en esto de las facilidades del viaje... ¡vamos! la línea de Madrid estaría á punto de parecerse á una de estas blancas, anchas y revueltas carreteras del Principado en los dias de mercado y romería. Así y todo, no hay más que comparar los trenes de Santander y del Noroeste que se despiden en Palencia. A Santander vá todo el mundo: hácia Leon sólo, generalmente hablando, gallegos y asturianos, y los trenes, sin embargo, son por lo menos iguales. Si la comparacion se repite al bifurcarse la línea en Leon, ¡qué superioridad casi incomparable la del ramal de Asturias!

Pues bien: todo esto como si no sucediera para los Diputados asturianos, para la Diputación provincial asturiana, para el Director de Obras públicas asturiano, para el Ministro de Fomento asturiano y para la Junta de incautación del ferrocarril de Asturias y Galicia, por cuya cuenta y bajo cuya dirección corrió toda la línea desde Palencia á Gijón y á la Coruña.

Esta ceguera, ó este abandono, no se comprenden sino viéndolos. Pues qué. ¿todas esas buenas personas no podrían recabar para el ferrocarril del Noroeste, y durante el verano, lo que priva en todas, absolutamente en todas las líneas que unen á Madrid con el litoral de España?

Yo no quiero decir lo que las empresas ganarian; tampoco el dinero que en Asturias quedaria. Como viajero lo tomo por otro lado. Me hace sonreír la idea de lo que ganaria el Principado en hábitos, condiciones y atractivos para el *touriste*.

Porque aquí entra (por lo que he visto) otro de los defectos del país asturiano. Después de haber atravesado el puerto de Pajares, y aún con la sorpresa del abismo en el cuerpo, puede uno sonreírse al oír hablar de lo pesado del viaje. No hay tal,

desde el momento en que no existen trasbordos ni en Venta de Baños, ni en Palencia, ni en Leon, para lo cual se necesita sencillamente tomar el wagon que llega á Busdongo—conquista de estos últimos dias. El paso del *puerto* es entretenidísimo: de ordinario el dia es fresco; los coches son cómodos; se atraviesa por la mañana, y el trayecto es cosa de dos horas, hasta Puente de los Fierros. Lo doloroso es que los precios son altos y que una vez dentro de Astúrias faltan las comodidades para el viajero.

No lo digo por Oviedo. Aquí la fonda de Luisa (entre otras) compite con las mejores de las Provincias, y los escaparates de las tiendas claramente dicen que hay de todo. Además, Oviedo, segun opinion unánime, es uno de los pueblos más cultos de España. A un editor de Madrid he oido que Oviedo y Cádiz son las localidades que compran más libros. Aquí hay buenos cafés—uno que no cede á los de Madrid: aquí hay coches de alquiler en abundancia—aunque no *puestos de coches*: aquí hay teatro, circo, casino, liceo... En fin, por regla general, lo hay todo pero no barato, por razones que sospecho. Pero ¿el resto de la provincia? Las comodidades, las facilidades, la lim-

pieza, las distracciones, ¿no dejan que de-
sear?...

¿La causa? Pues la falta de viajeros, que aquí son necesarios en grande, en mucha cantidad. Con ellos vendrían el dinero y las exigencias: los especuladores de fiestas brotarían, se impondría la variedad, las novedades se abrirían paso, y como el país se presta á maravilla, ya por sus condiciones físicas, ya por sus tradiciones y sus monumentos, Astúrias, con sus fábricas, sus baños, sus monasterios, sus abadías, sus puertos, sus ruinas, sus mansos ríos y sus deliciosos valles, podría rivalizar, hasta cierto punto, con esa Suiza y esos Bajos Pirineos de los prodigiosos *points de vue*, y las inagotables distracciones que atraen á los aburridos y los pródigos del viejo mundo.

Con que... ¡astures, pensadlo!

Ser un país de verano, es hoy una ganga.

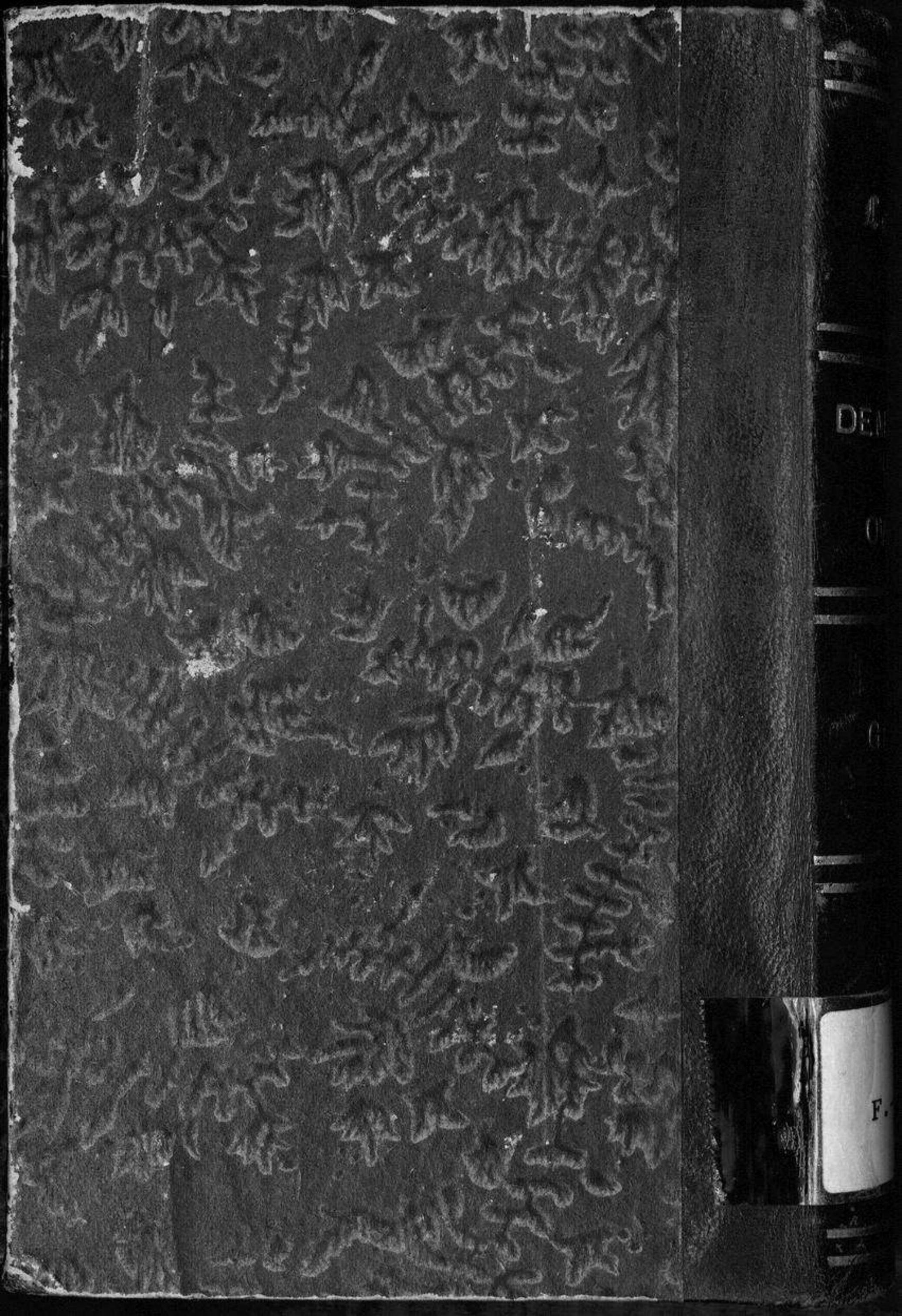
FIN.

INDICE

Páginas

Al lector	v
I.—Lo que es Asturias.—Errores que sobre esta provincia privan.—Las causas.—El espíritu penetrante y expansivo de Asturias —La leyenda en el Norte de España.— <i>La Suiza española</i> .—Asturias como <i>pais de verano</i> .—Su porvenir.....	1
II.—La vieja carretera de Castilla y Leon.—La línea férrea del Norte.—Desde la Puerta de Hierro á Venta de Baños.—Palencia.—Su historia.—Su aspecto.—Su San Antolin y el milagro de la cueva.—Sus barrios y su industria.—El <i>Mercado</i> .—La <i>Puebla</i> y el <i>Fin del Rio</i> .—El canal de Castilla.....	21
III.—La <i>tierra de Campos</i> .—El buen sentido de España.—Sahagun.—Su monasterio y sus <i>Fueros</i> .—Leon.—Las estaciones y el restaurant de Dax.—La historia de Leon.—La Catedral.—San Márcos.—San Isidoro.—El Fuero de 1020.—¡En marcha!—A la izquierda, Astorga, Ponferrada, y el Vierzo.—A la derecha, Busdongo y la montaña Alpina.....	39
IV.—La línea férrea del Noroeste.—Su fama.—La ley de Abril de 1858.—La subasta de 1864.—El Marqués de Manzanedo y los Sres. Miranda y Ruiz de	

Quevedo.—Historias tristes.—El concurso de 1880 y las victorias de Mr. Donnon.—El trazado del paso de Pajares — Las vías antiguas del Vierzo, Ponton y Liévana.—La carretera actual de la Perruca.....	62
V.—Busdongo.—La montaña.—La caravana.—La hospedería de Arbas.—Los Puertos de Astúrias.—Sueve, Morcin, Agüería, Cangas y los Picos de Europa.—Las Colladas.—El ganadero, el cazador de osos y el perseguidor de robecos.—Los Puertos de Ponton y de Tarna.—Los de Piedrahita y Cienfuegos.—Peña Santa.—El Puerto de Pajares.....	83
VI.—Los accidentes del Puerto.—La Perruca.—La casa Tibi-gratias.—La bajada.—El Ventisquero.—El espalador de nieve — El pueblo de Pajares.—Las fechorías de los franceses —La leyenda de Campomanes.—La vía férrea á través del Puerto.—Obras por hacer.....	107
VII.—La estacion de la Pola de Lena.—La dificultad séria del viaje.—El valle de Lena.—Las riberas del Caudal y del Nalon.—El barco de Soto.—La romería de Santiago.—Mieres.—El palacio de Quirós.—La fábrica de Guilhou.—Su historia y su presente.—La entrada de Oviedo.—El Naranco.—La Estacion.....	123
VIII —Lo que cuesta el viaje de Madrid á Oviedo.—Los dos defectos de Astúrias.—Los trenes de recreo.—Conclusion.....	143



Labra

DE MADRID

á

OVIEDO

GIJON

F.-78