IV

LA DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS
PÚBLICAS

## LA DIRECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS

## OTRO TAL Y TAN BUENO

Apostaría yo, sin miedo de perder, á que á estas horas tienen ustedes, amables lectores, la firme convicción de que no es posible que haya otro mapa tan malo como el consabido del Observatorio Astronómico.

Y sin embargo... Verán ustedes.

Preguntaba una vez á D. Juan Nicasio Gallego un ilustre poeta amigo suyo, creyendo que le iba á poner en un aprieto y que, á pesar de todas sus maturrangas, no iba á saber qué contestar:

-Diga usted, don Juan, chay consonante á fraile?

—Hayle, hayle... — contestaba sonriendo con aparente sencillez el maturranguero don Juan Nicasio.

Pues lo mismo les contestaría yo á ustedes ó á cualquiera que me preguntara si hay otro mapa tan malo como el del Observatorio. -Hayle, hayle, tan malo, y estoy por decir que peor, aun cuando la afirmación sea bien atrevida.

Ya saben ustedes que, según dice un refrán, á todo hay quien gane; y teniendo el refrán por cierto, no es imposible que la Dirección General de Obras Públicas haya ganado al Observatorio Astronómico á hacer malos mapas.

¡Qué ha de ser imposible!

Tan posible es, que ni yo ando lejos de afirmar, ni ustedes, en cuanto lean un poco más, andarán lejos de creer, que le ha ganado efectivamente.

La Dirección General de Obras Públicas suele dar á luz cada dos ó tres años, con el tíulto de *Memoria* ó de *Anuario* ó de *Estadística*, un libro en que manifiesta minuciosamente el estado de las carreteras, de los ferrocarriles, de los canales, de los faros, etc., acompañado de mapas demostrativos de cuanto en el libro se consigna.

En el año anterior 1904 ha publicado un libro de esos, titulado Estadística de las Obras Públicas. Y en vez de publicar con él varios mapas, uno de las carreteras, otro de los ferrocarriles, otro de los canales, otro de los faros, como había hecho en algunas ocasiones, ha publicado para todas estas cosas un mapa solo, grande, pero malo.

Está hecho en escala de 1: 1.000.000, y en

tres colores, negro, encarnado y azul: con el primero tiene señalados los pueblos y los ferrocarriles; con el segundo, las carreteras y los faros; y con el tercero, los ríos, arroyos, canales, pantanos y orillas de los mares.

El primer defecto que tiene es el de ser los signos y los rótulos demasiado gruesos en relación con la escala. Y de este defecto nace otro más grave, que es el de tener indicados muy pocos pueblos, el de faltar muchísimos donde nacen y mueren carreteras.

Leen ustedes en el libro que hay una carretera de tal á cuál pueblo... Van ustedes á verla en el mapa, y ¿cómo la han de hallar, si ni el pueblo tal ni el pueblo cuál están allí representados? Con esto y con que las carreteras no estén, como efectivamente no están, rotuladas, viene á resultar poco menos que imposible saber por el mapa de dónde parte, dónde termina y por dónde pasa una carretera, como no sea de las principales.

Y quien dice carreteras dice ferrocarriles, pues también de estos los hay incognoscibles por no estar en el mapa representados los pueblos de donde parten y por donde pasan.

Comenzando por este ramo, se encuentran en él cosas superiores.

De Castro-Urdiales, en la costa de Santander, á Traslaviña, en el ferrocarril de Santander á Bilbao, hay otro ferrocarril en explotación.

Pues vavan ustedes á buscarle en el mapa. y se encontrarán con que en Traslaviña no empalma con el ferrocarril de Santander ningún otro, pues uno que viene trazado de N. á S. no llega á Traslaviña, sino que se queda muerto en Villaverde de Trucios, no en la estación de este nombre, sino en el pueblo, en el punto que indica el pueblo, unos cuatro kilómetros separado de la vía de Bilbao á Santander y sin comunicación con ella. Y si desde las inmediaciones de Traslaviña siguen ustedes el mencionado ferrocarril hacia el N., hacia la costa, se encuentran con que termina en una playa desierta, porque no hay Castro-Urdiales, Esta villa, cabeza de partido y arranque de ferrocarril, falta en el mapa.

Como compensación quizá de esta falta indisculpable, aparece allí cerca, con el grueso punto y el grueso rótulo correspondientes á las cabezas de partido, el pueblo de Entrambas Aguas, que hace la friolera de veintitantos años que dejó de serlo, sustituído por

Santoña.

Hay un ferrocarril muy conocido de Bilbao á las Arenas... Pues van ustedes á verle en el mapa y... no encuentran ustedes las Arenas, de manera que no saben ustedes dónde termina. Hay otro de las Arenas á Pleucia por Algorta... Van ustedes al mapa, y como no hay las Arenas, no saben ustedes dónde principia.

Tampoco hay Algorta, pueblo bien conocido; pero en su sitio está Berango, del que seguramente no han oído ustedes hablar en su vida.

El ferrocarril hullero de la Robla á Valmaseda aparece trazado de la manera más caprichosa. Desde Prado, en vez de dirigirse al Sur hasta Cerezal y después al E. hasta Puente-Almuey, parte derecho al E.-NE. y luego al NE., y así, figura pasar cinco kilómetros al N. de Puente Almuey, cuando en realidad pasa rozando al poblado, y figura más adelante pasar á seis kilómetros al N. de un pueblo fingido en el mapa con el nombre de la Espina, pueblo que no existe, sino que la Espina es el nombre de un valle donde hav un apeadero para Villacorta y una toma de agua, completamente en despoblado, por donde pasa el ferrocarril en realidad, por más que en el mapa figure pasar á seis kilómetros.

Como consecuencia de esta dirección disparatada, también figura pasar el ferrocaril seis kilómetros al N. de la villa de Guardo, cuando pasa realmente por entre las casas.

Y, por supuesto, las grandes curvas que hace el ferrocarril desde Puente Almuey á Guardo para ganar la altura de la divisoria entre el Cea y el Carrión, curvas que alargan el trayecto, que es de 12 kilómetros en rec-

ta, hasta darle 23 de recorrido, faltan enteramente.

Y no hay que hablar de las distancias; baste decir que á Puente Almuey le pone á cuatro kilómetros de Almanza y está á 14. De Grajal á Villada, en el ferrocarril del NO, pone 14 kilómetros y hay nueve, y en recta, como aparece trazado en el mapa, ocho... Pero luego se desquita poniendo sólo cinco de Villada á Cisneros, que hay 11.

Al ferrocarril de Bilbao á San Sebastián, llamado en su sección de Deva á San Sebastián ferrocarril de la costa, se le lleva en el mapa por el mar, materialmente por el mar, desde Deva á Zumaya y á Guetaria y á Zarauz. Allí está el azul que representa el agua cubriendo el trazado, que aparece completamente desprendido del blanco que significa la tierra. De modo que más que un ferrocarril de la costa (que en realidad va muy separado de ella lo más del trayecto) ha resultado un ferrocarril marítimo.

En el Mediodía de Francia, que viene también representado en el mapa, se suprime de la línea férrea de Bayona á Tolosa toda la parte comprendida entre Bayona y Puyó. De manera que el que se fíe del mapa de Obras Públicas, si quiere ir de Bayona á Pau ó á Lourdes ó á Tolosa, tomará billete para Dax (en la línea de Burdeos) para volver desde Dax á Puyó, creyendo que no puede

ir directamente desde Bayona porque no existe la antigua línea que, remontando el Adoure, va de Bayona á Pau, pues el mapa no la pone.

Dejemos ya lo negro, que siempre es triste, y fijémonos en lo encarnado, que es más alegre... Ya les he dicho á ustedes que lo encarnado son las carreteras... y los faros.

De éstos no he de hablar; que luzcan donde quieran y como quieran, si es que lucen.

Las carreteras, aunque están señaladas con encarnado, color de alegría, no lo están de modo que puedan alegrar á nadie. Pues cualquiera que las estudiara en el mapa y fuera después á andar por ellas se llevaría cada chasco que cantara el credo; y los chascos, lejos de alegrar, entristecen al que los sufre.

Vaya algún ejemplo:

Suponga el lector que está en Vegamian... No busque este pueblo en el mapa, porque no le tiene... Suponga que está en Vegamian, dos leguas más arriba de Boñar, en la carretera de León al Campo de Caso, y que desde Vegamian quiere pasar á un pueblo de Asturias que se llama Felechosa, en el concejo de Alter, no lejos de Collanzo. Mira el mapa de Obras Públicas y ve que de la carretera aquella de León al Campo de

Caso que pasa por Vegamian, aparta en Cofinal otra que va por el puerto de San Isidoro á Felechosa, y echa á andar diciendo para sí: por esa carretera voy perfectamente. Pasa por el Campo-so-Lillo, que no está en el mapa, y por Lillo, que no está tampoco, y llega á Cofiñal... y se encuentra con que allí no se aparta ninguna carretera para el puerto de San Isidro... Pregunta y le dicen que donde se aparta aquella carretera es en Lillo, cuatro kilómetros más atrás, y tiene que desandar, para tomarla, estos cuatro kilómetros.

Pues ahora suponga el lector que está en Almanza (carretera de Sahagún á las Arriondas), y que desde Almanza quiere ir á Prado. Mira el mapa de Obras Públicas y ve que la carretera se dirige desde Almanza al Norte, en derechura á Prado, que está á ocho kilómetros, y pasa por medio del pueblo. Muy biendice;-se puede ir en coche. Busca su tílburi y se pone en marcha. Pasa por la Riva, por Cebanico, por Santa Olaja de la Acción, por el Valle de las Casas, pueblos que no están en el mapa; anda 15 kilómetros, y anda que te andarás, llega á Valmartino y á Cistierna, sin encontrar á Prado... que se ha quedado á la derecha como á una legua de la carretera al Nordeste del Valle de las Casas. ¡Para que se vuelva á fiar del mapa de Obras Públicas!

Pues si desde Almanza quiere ir á Pedrosa del Rey, siguiendo la carretera de Pedrosa del Rey á Almanza en dirección inversa del nombre, también creyendo al mapa, cree que va á pasar por Prado, y le tiene que dejar una legua á la izquierda.

La carretera de Ojedo á Riaño pasa por medio de Pedrosa, en cuya plaza empalma con ella la de Saldaña; y si van ustedes á verla en el mapa de Obras Públicas, se encuentran con que pasa tres kilómetros al Norte de Pedrosa y la bifurcación para Saldaña se hace en despoblado. Todo por haber trazado la carretera en recta de O. á E. de Riaño á Boca de Huérgano, en vez de trazarla como va en el terreno, de NO. á SE. de Riaño á Pedrosa, y de SO. á NE. de Pedrosa á Boca de Huérgano.

En Boca de Huérgano, 6 en el sitio que debiera ocupar este pueblo, que no está señalado, figura que la carretera cruza el río Esla y que se separa de él hacia el E. hasta tres 6 cuatro kilómetros, cuando en realidad no le cruza, ni abandona su orilla derecha hasta Portilla.

Desde Pedrosa, parte en el mapa una carretera en proyecto, derecha al Norte, atravesando sierras inaccesibles, inclinándose después al Este para llegar á Arenas de Cabrales. Bueno; pues no hay tal carretera en proyecto; es decir, que no parte desde Pedrosa, sino desde Portilla, que está de Pedrosa 16 kilómetros al N. NE.

Y así con esta exactitud viene á estar todo lo encarnado.

Vamos á lo azul y... lo mismo.

En primer lugar, no se señalan en el mapa muchos ríos de consideración, lo cual es falta grave, porque no es posible dar idea exacta ni medio exacta de las carreteras y ferrocarriles sin dar á conocer los ríos que tienen que atravesar ó bordear en sus trayectos. Como tampoco es posible sin la representación completa de los ríos formar idea de los pantanos proyectados ó proyectables.

Así por ejemplo, junto á Riaño se señala en el mapa el grandioso pantano de Bachende en el Esla; pero como no está señalado el río Yuso, que viene á confluir con el Esla poco más arriba, no se puede por el mapa formar idea del inmenso caudal de agua que afluiría

al pantano.

Y ya que hablo de éstos, ahí va un detalle curioso. Tocando á Sahagún y al río Ceatiene el mapa un letrero azul que dice: P. Conjas de Picoro. El signo á que el rótulo corresponde no se sabe bien si es de pantano porque está confuso; pero leyendo el rótulo é interpretando racionalmente el Picoro, que no corresponde á nada real, y que al pueblo que

más se parece es á *Prioro*, donde hay una hoz llamada las *Conjas*, á propósito para un gran embalse, no creo equivocarme suponiendo que el rótulo quiere decir: *Pantano de las Conjas de Prioro*. Bueno; pues la indicación aparece en el mapa á unos *cincuenta* kilómetros de las Conjas de Prioro.

Volviendo á los ríos, en Guipúzcoa faltan el Urola y el Urumea, al primero de los cuales bordea constantemente y pasa varias veces la carretera de Zumárraga á Zarauz y á Zumaya, donde desagua el río, y al segundo, que desagua en San Sebastián, le pasan la carretera de Madrid á Behovia y el ferrocarril del Norte.

En Santander faltan el Saja y el Besaya, y también el Deva.

De suerte que todo el valle de Liébana está seco y á Tinamayor no baja más agua que la del Cares, al cual en el mapa no le ponen nombre... Porque el rótulo de Río Cares se le han puesto al Nansa.

Y aquí está ya otra falta más grave que la de suprimir muchos ríos, y es la de señalar otros muchos equivocadamente, haciéndoles nacer donde no nacen y correr por donde no corren.

Sirva de ejemplo el *Cea*, que en el mapa figura naciendo en el límite de la provincia de León con la de Palencia, en las faldas de la Peña de Espigüete, donde nace un afluente del Carrión, y desde donde el Cea, si efectivamente naciera allí, tendría que remontar una cordillera secundaria elevadísima para entrar en su real y verdadera cuenca.

Mas todos estos estropicios y desafueros, todas estas atrocidades son peccata minuta en comparanza de lo que la Dirección de Obras Públicas hace con el Ebro.

Fíjense ustedes... no con un riuco plebeyo é indocumentado: ¡con el Ebro!

d'Que qué hace? Pues nada; que después de haberle dado nacimiento al O. de Reinosa y de llevarle corriendo al E. por su propio cauce de allí à Reinosa y de Reinosa á las Rozas, en vez de hacerle desde las Rozas correr al S. hasta Villanueva la Niá, le hace seguir corriendo al E., pasar por Llano y por Arija, y remontando briosamente, como el ferrocarril de la Robla, la divisoria entre su cuenca y la del Nela, le lleva á Soncillo y de Soncillo à Villarcayo y de Villarcayo á Trespaderne... y luego á Sobrón y á Miranda.

Verdad es que sobre este río, que empieza y concluye siendo el Ebro, pero que en el intermedio es cualquier cosa, hay un rótulo que quiere hacerle pasar por otro. Poco antes de Reinosa se lee, al lado de la línea azul que indica el agua, la palabra Río, y un poco después de Villarcayo se lee Nela...

dEs que la Dirección de Obras Públicas quiere que este río que nace al O. de Reinosa,

que pasa por Reinosa y llega á las Rozas y que luego, demostrando milagrosas cualidades, sube á las montañas y vuelve á bajarlas y va á Soncillo y á Villarcayo y á Trespaderne y á Miranda, sea el río Nela, y no el río Ebro?

No la vale querer, porque el Nela no nace al O. de Reinosa ni va por Reinosa, ni por las Rozas, ni por Llano, ni por Arija... Y es un desatino fenomenal hacer nacer al Nela junto á Reinosa y correr por Reinosa, las Rozas, etc.

Además, que si se concede que el río descrito sea el Nela, resulta que no hay Ebro.

Pues aun cuando junto á Sedano la Dirección de Obras Públicas pone en su mapa un rótulo que dice Río Ebro, le pone sobre un riachuelo de mala muerte que acaba de nacer allí cerca, en Masa, corre hacia el N., se llama Rudrón y se junta con el Ebro en Valdelateja.

¿Es que la Dirección de Obras Públicas quiere que este río á que da el nombre de Ebro sea efectivamente el río Ebro?

Esto es un disparate, porque para eso hay que suponer que el Ebro no nace al O. de Reinosa, sino en Masa, cincuenta y cinco kilómetros al SE. de Reinosa, y por supuesto que no corre por Reinosa ni por las Rozas, ni corre desde allí al S. hasta Villanueva la Niá, ni de allí al E. hasta Orbaneja, ni luego al Sur hasta Valdelateja, ni luego al N. hasta San Miguel de Cornezuela, ni luego al E. hasta Remolino, ni luego al SE. hasta el puente de Ho-

radada, ni luego al NE. hasta Trespaderne ...

Una de dos... barbaridades. O el Ebro sigue de las Rozas al E., pasa las montañas que separan su cuenca de la del Nela y va por Soncillo y Villarcayo, siguiendo el cauce del Nela hasta busear el suyo en Trespaderne; ó el Ebro no nace en la provincia de Santander, ni pasa por Reinosa, ni serpentea luego largo y tendido por el NO, de la provincia de Burgos. sino que nace en Masa y hace de allí á Trespaderne un breve recorrido. Si hemos de creer al mapa de la Dirección general de Obras Públicas, cosa que vo no aconsejaré á ustedes ni á nadie, tenemos que decidirnos por una de estas dos... cosas.

Advirtiendo que si nos decidimos por esta última, surge otra tercera barbaridad: la de que el Nela nazca al O. de Reinosa, corra de allí á las Rozas y salte las montañas para llegar á meterse en su cuenca.

¡Qué lástima de dinero gastado en grabar

y estampar semejantes desatinos!

Y jqué lástima de bombos los que atizaron los periódicos al Sr. Burgos, director general de Obras Públicas, cuando se perpetró el dichoso mapa!

Sin embargo, justo es decir que no todo fueron bombos, sino que también hubo periódico que inició discretamente la censura en estos renglones:

«El director general de Obras Públicas, don

Manuel de Burgos, ha tenido la bondad de remitirnos ejemplares de las estadísticas de Obras Públicas, atención que agradecemos mucho.

»Y examinando el mapa que á dichas estadísticas acompaña, estimamos procedente indicar la necesidad de ofrecer al público un mapa de itinerarios, en el cual estén contenidas todas las vías de comunicación, por lo menos las vías férreas y las carreteras; pues 6 tenemos telarañas en los ojos, 6 en el citado mapa no hemos sabido hallar carreteras por las cuales hemos viajado, ni poblaciones de relativa importancia.n

Todo esto era verdad, como han visto mis lectores.

Todo esto y mucho más y más grave.

Porque ¿qué comparación tiene el que falte en el mapa alguna carretera, aunque esto sea malo, con las atrocidades hechas en el mapa con los ríos, y particularmente con el principal de ellos?

«Todo esto-decía el periódico, aludiendo á las faltas por él señaladas—es necesario que se rectifique en bien de todos y en servicio del Estado.n

Sí, necesario sí es; pero de rectificará? dContinuará, por el contrario, destrozando tranquilamente la Geografía la Dirección General de Obras Públicas?

Ya lo veremos.

V

LA DIRECCIÓN DE CORREOS