

REFORMAS CONVENIENTES

Es evidente la influencia que en el fomento y desarrollo de la riqueza pública ejercen las vías de comunicación, siendo uno de los caracteres más salientes de este siglo, á la par que una de sus glorias más sólidas, el afán con que todas las naciones cultas han procurado perfeccionarlas y multiplicarlas de portentosa manera.

Tan incontestable progreso no ha dado lugar, sin embargo, en este ramo de la actividad humana, al abandono de los procedimientos y sistemas antiguos, antes bien, salvo en países especiales, vírgenes poco há, como los Estados-Unidos, en que el establecimiento de las vías férreas precede á la fundación de las poblaciones que han de enlazar, el empleo del moderno y poderoso medio de trasporte ha aumentado el desarrollo de los caminos ordinarios. En Europa y en las naciones latinas, cuyas antiguas vías romanas generalizaron el uso de los carros, puede afirmarse que carecerán de vida los ferrocarriles que no puedan aspirar el tráfico á través y por medio de una estrecha y apretada red de caminos ordinarios. En Francia, por ejemplo, ofrece éste un desarrollo diez veces mayor que el de sus vías férreas, siete en Inglaterra y Alemania, seis en Austria-Hungría y tres en Italia, cuyos caminos de hierro rinden respectivamente 33.000, 32.000, 34.000, 28.000 y 18.000 pesetas de producto bruto por kilómetro.

Todos los Gobiernos que han dirigido los destinos de nuestro país han procurado constantemente fomentar el desarrollo de las vías de comunicación, contando ahora, según los más recientes datos oficiales, con 9 200 kilómetros de ferrocarriles, 25.300 kilómetros de carreteras del Estado, 6.440 kilómetros de carreteras provinciales y 18.500 kilómetros de caminos vecinales, siendo, por lo tanto, la longitud de nuestros caminos ordinarios cinco veces mayor que el desarrollo de nuestras vías férreas, cuyo producto bruto kilométrico asciende á 19.000 pesetas.

Esta proporcionalidad de una y otra red es más aparente que real, como lo indica el escaso rendimiento de los ferrocarriles, debiendo descontarse en rigor de los caminos ordinarios la casi totalidad de los vecinales que no son más que senderos impracticables, cuyo trazado ha obedecido más al capricho de la naturaleza que á la previsión del hombre, y cuya conservación se confia casi exclusivamente á las inclemencias atmosféricas.

Para demostrar cuán poca se merecen los datos oficiales que á esta clase de caminos se refieren, basta comparar los insertados en las Memorias de Obras Públicas de 1881 y 1888. De esta comparación resulta, limitándola á los datos más salientes, que en este espacio de siete años se han

evaporado ó han desaparecido de las provincias de Cáceres, Cuenca, Girona, Lugo y Pontevedra nada menos que 2.145, 484, 434, 5.558 y 508 kilómetros de caminos vecinales. Contrasta con la desgraciada suerte de estos 8.735 kilómetros de caminos la asombrosa é increíble actividad con que las municipalidades de las provincias de Córdoba, Granada, Huesca, Málaga, Murcia, Palencia y Zaragoza han construido en el mismo período de siete años, 880, 1.300, 2.067, 1.000, 848, 1.424 y 4.033 kilómetros de esta clase de vías, á cuya rapidísima ejecución se debe el que este ramo de la vialidad no aparezca con un déficit ó retroceso injustificable. Otras provincias en cambio, como las de Burgos, Cádiz, Jaén, Lérída, León, Logroño, Soria, Zaragoza, Toledo y Canarias han mostrado tanta calma y prudencia, que solo figuran como construídas en este plazo longitudes de caminos que oscilan entre cero y veinte kilómetros.

Es imposible que una estadística que tales anomalías ofrece sea exacta, y es evidente la desorganización de un servicio que no acierta á producir datos de tan fácil obtención como las longitudes aproximadas de caminos existentes y que han de suponerse conocidos y trillados.

A la carencia de caminos vecinales debe añadirse la escasez de las carreteras provinciales cuya red alcanza un desarrollo de 6.440 kilómetros, de los que 2.183 kilómetros corresponden á las cuatro provincias vasconavarras que carecen de carreteras del Estado.

Esta desorganización del servicio vecinal, así como el lentísimo desarrollo del provincial, deberían llamar la atención de los poderes públicos, porque no puede ser causa exclusiva que motive estos efectos la apatía y falta de recursos de nuestras corporaciones provinciales y locales.

En términos generales puede decirse que desde la extensión de los ferrocarriles, los caminos ordinarios han pasado á ser vías secundarias de transporte, auxiliares necesarios de aquéllos y complemento obligado de los mismos. Huelgan, por lo tanto, las arbitrarias clasificaciones actuales de carreteras del Estado, con sus tres órdenes y distintas anchuras, de carreteras provinciales y caminos municipales. Por los fines que han de llenar y los intereses que han de servir, debieran refundirse todos los caminos ordinarios en tres grupos: los *regionales*, que enlazaran entre sí y con las vías férreas próximas, principales centros de una cuenca ó dos cuencas, cuyas condiciones de riqueza no permitieran, económicamente hablando, el establecimiento de un ferrocarril: los *locales*, que solo sirvieran para poner en comunicación una localidad con las contiguas ó con las carreteras regionales y ferrocarriles más próximos, y por último las *rurales* limitadas á facilitar el acceso de las líneas de un término municipal.

En cuanto á la entidad administrativa á que correspondiera su construcción y entretenimiento, solo observaré que á todos por igual interesa el

fomento y desarrollo de *toda* clase de vías, salvo los caminos rurales, que por sus especiales condiciones corresponden indudablemente á los municipios.

Lo que precisa es no mostrar ni fomentar pretensiones exageradas, evitar la excesiva división de atribuciones, que engendra forzosamente el desorden, y no esperar mucho de las iniciativas locales. Es indudable que en la construcción de las carreteras del Estado han mediado preferencias injustificadas y desigualdades notorias; pero no cabe duda que el desequilibrio sería mucho mayor si el Estado hubiera confiado esta misión á las Diputaciones provinciales renunciando á su favor la percepción de la parte de impuestos ó tributos que se ha invertido en estas obras. De todas suertes siempre podría y debería aceptarse el concurso de las provincias ó localidades más prosperas, ricas ó previsoras, que para activar la construcción de caminos regionales ó locales se impusieran voluntarios sacrificios y desembolsos.

Aunque lógica y en extremo conveniente, es esta reforma en exceso radical para esperar su realización inmediata, á la que debiera preceder un estudio detenido y concienzudo de las necesidades y recursos del país, de la configuración del terreno y de las vías ya existentes, para formular de una vez para siempre un plan completo y ordenado de *todos* los caminos regionales y locales y adoptar los medios necesarios para su ejecución en plazo no muy dilatado y con el orden que la equidad aconseja.

Acabaría de esta suerte el complicado embrollo de los planes del Estado, continuamente modificados y ampliados sin justificación suficiente; de los planes provinciales, á menudo transformados sin cautela ni acierto, y de los planes municipales, verdaderos mitos legales, por la facilidad con que se elude su formación y la imposibilidad de conseguir su realización.

Para preparar esta reforma y prevenir las dificultades que ha de ofrecer, sería acaso más prudente reducir desde luego su alcance limitándola á algunos de los principales elementos de la cuestión, ó en otros términos, á los más esenciales detalles del servicio que ha de afectar.

(Se concluirá.)

R. CODERCH.

MADRID: 1890.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE GREGORIO JUSTE.

Calle de Pizarro, número 15, bajo.