

# C r ó n i c a

## Inspección de los firmes de carreteras

En cumplimiento de la Real orden de 21 de marzo, por la que se disponía una amplia inspección de pavimentos en las carreteras de toda España, el Consejo de Obras públicas ha elevado a la Superioridad el dictamen-resumen de las inspecciones que durante dos meses han efectuado, en las distintas demarcaciones, los inspectores del Cuerpo, con arreglo a las normas que oficialmente se establecieron.

El dictamen revela un profundo estudio de la cuestión, desarrollado con absoluta imparcialidad, y dotado de la precisa armonía en el seno de la Comisión del Consejo que ha recogido los informes de las diversas Comisiones inspectoras, en las que como es lógico, habían de resaltar diferencias de criterio, en determinados puntos.

Comienza el dictamen haciendo un poco de historia de la conservación de carreteras, para sentar la afirmación de que en tiempos anteriores se le ha dado muy poca importancia a este problema y por consecuencia, ha estado mal atendido económicamente, sin que esto quiera decir que en los últimos años se haya llegado al punto necesario para dejar las carreteras en perfecto estado de tránsito.

Hace el Consejo a continuación un estudio del estado actual de las carreteras, en forma comparable, y deduce el calificativo de satisfactorio para dicho estado.

Con los recursos disponibles y con la suma de elementos que los Gobiernos han aportado a la solución del problema, sólo puede atribuirse este resultado, al celo y honorabilidad desplegados por los ingenieros de Caminos y auxiliares de Obras públicas, en el ingrato menester de la conservación de carreteras.

El estado actual de la conservación, lo examina el Consejo, desmenuzándolo en sus distintos aspectos prácticos, como sigue:

1.º Gastos realizados en el último quinquenio. Puede advertirse un aumento en las consignaciones, pero hay que aumentarlas mucho más, si se ha de llegar a un resultado eficaz.

2.º Importancia de la adquisición de aguadas, elección de recibos, ejecución de firmes especiales en casos determinados, etc.

3.º Deficiencias que interesa corregir en los procedimientos de conservación y reparación.

4.º Juicio que merece la gestión del personal encargado. En este punto, el Consejo con parquedad, propia de la imparcialidad que ha puesto en su cometido, elogia la labor de la mayoría del personal de Obras públicas, haciendo mención especial de los siguientes funcionarios:

Ingenieros jefes: D. Francisco Albacete, de Madrid; D. Blas Sorribas, de Barcelona; D. Bernardo Calvet, de Baleares; D. José M.ª Ortega, de Lérida; D. José M.ª Sáinz, de Palencia; D. José Real, de La Coruña; D. Julio Alcalá Zamora, de Córdoba; D. Pedro Montaner, de Huesca, y D. José Serrano, de Tarragona.

Ingenieros: D. Juan Arrate, de Santander; don Joaquín Cajal, de Huesca; D. Luis Barber, de Toledo; D. José Luis Martín Jiménez, de Salamanca, y D. Luciano Jordí, de La Coruña.

Ayudante: D. José Miguel Soldevila, de Huesca.

Sobrestante: D. Vicente Mingarro, de Huesca.

Capataz: D. Máximo García, de Cuenca.

5.º Modificación y perfeccionamiento de procedimientos. Recomienda la adquisición por el Estado, de canteras de piedra y recibos, etc.

6.º Establecimiento en las debidas condiciones de

talleres y almacenes y adquisición de la maquinaria conveniente.

7.º Observaciones de carácter económico. En este punto se hacen propuestas de verdadera importancia, tales como suministrar a los jefes de Obras públicas una amplia autonomía y colocarles en condiciones de poder disponer de los fondos de conservación, en los momentos oportunos.

8.º Consideraciones sobre los pavimentos especiales y condiciones de su ejecución.

A continuación, se formulan siete conclusiones, entre las cuales, indicamos como más importantes las siguientes:

1.º Revisión del plan actual de carreteras, con objeto de que muchas de la red, se conviertan en caminos vecinales, haciendo entrega de las mismas, a las Diputaciones o Ayuntamientos; aliviando de este modo al Estado, de parte de una carga que el Consejo estima improductiva.

2.º Aumento de las consignaciones para conservación, hasta rebasar la cifra de 3000 pesetas por kilómetro y año.

3.º Concesión de autonomía a los jefes de Obras públicas para el empleo de fondos, parte de los cuales pudieran nutrirse con arbitrios sobre el tránsito y sobre las edificaciones contiguas a las carreteras.

4.º Confección de planes provinciales de adquisición de canteras, recibos, aguadas y maquinaria.

\* \* \*

Entregado el dictamen por el Consejo de Obras públicas, tiene la palabra para resolver el importantísimo problema de la conservación de carreteras, el Directorio Militar, quien teniendo en cuenta que el sufrido personal de ingenieros de Caminos y auxiliares a sus órdenes, es apto para llegar a aquella resolución, se percatará seguramente de que el eje de la misma, mejor que en determinadas orientaciones políticas, se encuentra en la concesión de los medios materiales, tantas veces solicitados; que no puede el mejor ejército del mundo ganar a pecho descubierto la batalla más sencilla.

\* \* \*

No con esto propugnamos que dictamen del Consejo, del que sólo hemos dado un ligero índice, haya de aceptarse a ciegas y sin estudio.

Por su importancia, por lo valioso de los elementos que contiene y por la experiencia de los ingenieros que lo han redactado, ha de meditar mucho y esta meditación aumentará de valor la aplicación de sus conclusiones.

Entrará por mucho en esta meditación, la forma de revisión del plan que se propone. Siempre se ha reconocido que en nuestro país, las Diputaciones y los Ayuntamientos no son aptos para conservar las vías de comunicación y a ello es debido en su mayor parte, la tendencia incautadora por parte del Estado, de las carreteras provinciales y municipales, y modernamente, la vigente Ley de Caminos vecinales, preceptúa que la conservación de dicha clase de vías correrá a cargo del Estado, hasta tanto que los Ayuntamientos (sin fijación de plazo) se encuentren en condiciones de llevar a cabo tal misión. Es decir que hoy, ni aun por el hecho de pertenecer una vía al plan de caminos vecinales, corre su conservación a cargo de las entidades provinciales o municipales.

Es asimismo caso a discutir la imposición de arbitrios especiales sobre tránsito por las carreteras.