

Una opinión autorizada

El Real Automóvil Club nos envía la siguiente instancia, que eleva a la presidencia del Directorio Militar, protestando respetuosamente contra el pase a las Diputaciones provinciales de la conservación de las carreteras del Estado.

Por la importancia del documento, que coincide con nuestros puntos de vista, lo publicamos íntegro a continuación:

"Excmo. Sr. Presidente del Directorio Militar.

Excelentísimo señor:

Esta Cámara Oficial, Real Automóvil Club de España, atendiendo a las indicaciones que reiteradamente fueron hechas en su reciente Junta general, tiene el honor de exponer a la alta consideración de V. S. lo siguiente:

Propalado por la Prensa—ignoramos con qué fundamento—, ha circulado el rumor de que por parte de ese Directorio Militar de su dignísima presidencia había el propósito de entregar a las Diputaciones provinciales cuanto con la conservación y reparación de las carreteras del Estado se relaciona, rumor que parece ser ha tenido su fundamento en el texto de alguna nota oficial relativa al Estatuto provincial cuya promulgación se prepara.

Son tales la importancia y la trascendencia que una tan radical transformación en los servicios públicos habría de traer consigo, que, como ya este Cámara Oficial lo hizo presente en su citada Junta general, nos resistimos a aceptar la veracidad de aquella noticia, por entender y tener la firme convicción de que aquella transformación no puede, ni debe, ser objeto de unos cuantos artículos o preceptos de una ley cuyo carácter general y su finalidad y derivaciones políticas naturales es lógico que haya sido meditada y proyectada con preocupaciones de orden político, muy distintas y alejadas de las que en la actualidad dominan en el mundo entero, cuando, como hoy ocurre, la tendencia unánime es la de mejorar, unificar y reglamentar servicio tan primordial en la vida moderna, como lo es el de la carretera.

En época aún no lejana, cuando estas vías eran exclusivamente utilizadas por peatones, caballerías, por carros y carretas, que les dieron su nombre, su utilización—después del desarrollo de las vías férreas—era exclusivamente local; de ahí que pareciera lógico que, paralelamente, los organismos locales en más inmediato contacto con aquella utilización local y, por tanto, los más interesados en satisfacer las exigencias de ésta, fueran los encargados de su régimen y gobierno dentro de los límites y buenos principios de una prudente descentralización.

Así lo entendieron, evidentemente, los hombres de la revolución de septiembre de 1868, quienes, inspirados más por ideas que juzgaron fecundas que por una visión clara de las realidades nacionales, llevaron a cabo, juntamente con otras reformas no más meditadas, la de entregar a las Diputaciones provinciales las carreteras paralelas a los ferrocarriles, medida ésta cuyas fatales consecuencias no han podido por menos de ser recordadas con justicia estos días, ya que el Estado se vió obligado a recoger de nuevo, destrozadas y algunas hasta desaparecidas por completo, las carreteras que cedió, no pudiendo detener su acción tutelar en aquel rescate, sino que, ante el requerimiento insistente de las mismas Diputaciones provinciales, tuvo que acabar por ir recibiendo otras carreteras que aquéllas habían construido, y que ya se consideraban incapaces para conservar.

En cuanto a la construcción de nuevas carreteras, ese movimiento de reacción tuvo mayores y más fatales

consecuencias, toda vez que los organismos provinciales, en su mayoría, acabaron por inhibirse en estas materias, por lo que los planes del Estado se vieron recargados con la construcción de carreteras que debían haber sido exclusivamente provinciales, pero que fueron incluidas en aquéllos, abriendo el portillo por el que se llegó más tarde al abuso de las llamadas carreteras parlamentarias. Aprendido ya el camino a seguir, hemos visto que hasta la atención de las necesidades exclusivamente municipales ha tenido que llegar la acción del Estado, acudiendo éste a proveer aquéllas mediante la vigente ley de Caminos vecinales.

Claro está que los hechos expuestos han tenido lugar dentro de un régimen que precisamente es el que se trata de modificar con los nuevos Estatutos; pero ¿cómo pretender que por la simple virtualidad de la *Gaceta* vayan a nacer los nuevos organismos con vida lozana y exuberante, exentos de todo vicio y completamente indemnes contra las asechanzas de sus naturales enemigos y por completo desligados de todo vínculo de parentesco, amistad o convivencia?

Suponer que, sean cuales fueren los principios, la acción de éstos ha de ser radical e instantánea es, sencillamente, querer vivir fuera de la realidad; y lo menos que se puede y debe exigir, antes de confiar a las Diputaciones intereses tan cuantiosos y de tan vital importancia como los que representan las carreteras, es que tales organismos demuestren previamente su capacidad en otros cometidos más modestos y en armonía con su vida incipiente. Proceder de otro modo constituiría un acto, a juicio de esta Cámara Oficial, de mala administración. ¿Qué particular entregaría a un administrador improvisado, sin práctica, y cuya capacidad era para aquél desconocida, una parte importante y cuantiosa de su caudal por vía de ensayo?

Pero es que, aun en el caso de que la competencia de las Diputaciones hubiese de estar reconocida y demostrada, no sería esto suficiente para impedir que la medida no diese lugar a discusiones, toda vez que el funcionamiento autónomo de cuarenta y nueve administraciones independientes en materia como esta, en que la unidad de criterio es tan esencial, difícilmente podría librarse, aun con la mejor buena voluntad y celo, de la inevitable anarquía fatalmente originada por la intervención de tan numerosos directores, entre los que no faltarían seguramente algunos que pecasen por descuidados o por incompetentes.

Esta es la razón por la que todas las Administraciones, incluso las de aquellos países en los que la descentralización es tradicional, tienden a una perfecta unidad bajo este punto de vista; el que España hiciese lo contrario, aparte del desconocimiento del problema que ello demostraría, produciría para nuestra nación un lamentable retroceso, que nos entregaría indefensos a una descentralización sin tradiciones ni experiencia.

Y cuanto sobre este tan delicado asunto tiene esta Cámara Oficial el honor de exponer adquiere mayor virtualidad e importancia en estos momentos en que precisamente en toda Europa se tiende, y a ello van encaminados los trabajos que se realizan, y de los que el Gobierno español tiene conocimiento oficial, no sólo a realizar la unidad de plan nacional, sino a obtener una unidad de plan de carácter internacional.

Decimos esto, porque todas las naciones cuyos gobernantes tienen exacto y real conocimiento de lo que hoy es ya y de lo que en adelante ha de ser la carretera saben que no conviene a aquéllas permanecer aisladas y faltas de tan esencial elemento de vida y de actividad; saben también dichos gobernantes los enormes ingresos que para todas las naciones que saben explo-

tarlo ofreciendo buenas carreteras proporciona el turismo internacional.

Precisamente por esta razón ha organizado el Gobierno francés una Conferencia internacional, cuyas sesiones se celebrarán el próximo mes de febrero en París, y para asistir a las cuales el Gobierno español ha designado su representante, en cuya Conferencia se tratará de la creación de un Consejo Central de Turismo Internacional, para que las naciones adheridas realicen una labor que obedezca a un solo plan, ya que la práctica ha demostrado que de los esfuerzos realizados aisladamente por cada nación, esto es, de una manera descentralizada, no se obtenía el máximo rendimiento.

Complemento de esa unidad, que en materia de carreteras impone la realidad y demostración palmaria de dicha tendencia, es el acuerdo ya tomado en París de preparar el Mapa Internacional de Carreteras, y sobre el cual esta Cámara Oficial ha tenido el honor de dirigirse al ministerio de Fomento.

Y ¿es precisamente en el momento en que en todas las naciones se tiende no sólo a unificar en cada una de ellas, sino a unificar internacionalmente, cuando España va a descentralizar y a desmoronar lo que en carreteras tiene? Creemos sinceramente que sería lamentable.

Que la descentralización, en cualquiera de sus concepciones o tendencias, ha de contenerse dentro de aquellos límites que una prudente administración aconseja es evidente, porque, de lo contrario, el daño que a los administrados se infiere puede ser grave e irreparable. Buena prueba de ello es el que, habiéndose hecho caso omiso de las enseñanzas adquiridas, que muy palpablemente se pusieron de manifiesto al discutirse en la Cámara la ley de Reforma tributaria, discutieron que evidenció el error que los Gobiernos cometieron al entregar a los Municipios el impuesto que grava a los automóviles, cuyo error quedó subsanado

en la expresada ley. Al redactarse el Estatuto municipal, y por seguir la tendencia descentralizadora, se persistió en el error señalado, dando lugar a situaciones de solución prácticamente imposibles dentro de las normas de justicia y de perfecta equidad que deben garantizar los intereses de los ciudadanos. Ese error ha quedado palpablemente evidenciado en la comunicación que la Dirección general de Rentas públicas ha dirigido al señor general secretario del Directorio Militar con fecha 17 del corriente y publicada en la *Gaceta* del 24.

Así lo entiende el Real Automóvil Club de España, sin que esto quiera decir que estimemos que el actual estado de cosas sea perfecto; antes bien, con la misma sinceridad con que nos producimos, decimos que muchas veces hemos notado deficiencias y que en más de una ocasión hemos procurado poner éstas en relieve. Por ello desea esta Cámara Oficial ser oída antes de que se intente cualquiera modificación profunda en un servicio que tan directamente la interesa, máxime cuando en su actuación no le toca defender más que el interés del servicio mismo.

En cuanto antecede no vean V. E. y ese Directorio Militar de su digna presidencia otra cosa que la exposición franca y leal de un íntimo convencimiento y el deseo de cooperar al bien de España; si teniendo, como tiene, este Real Automóvil Club de España el íntimo convencimiento de que la reforma de que se habla habría de crear una situación infinitamente peor que la presente y de mucho más difícil remedio no la pusiera en conocimiento de V. E., estimaría que con su silencio perjudicaba a España: es por lo que con la exposición que precede cree haber cumplido con su deber.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Madrid, 26 de enero de 1925.—El secretario general, *Carlos Resines.*"

Bibliografía

Memoria del estado y progreso de las obras del puerto de Castellón, con expresión de su tráfico y situación económica.
Año de 1924.—Un vol. de 26×20 cm; 192 págs., 25 lám. y 8 hojas de planos.—Alicante, 1924. Tipografía «Gutenberg».

Hemos recibido la Memoria redactada por el ingeniero director de la Junta de Obras del puerto de Castellón, don Julio Rodríguez Roda, tratando del estado y progreso de las obras de ese puerto durante los años 1921 a 1924, época desde la cual está encargado el Sr. Rodríguez Roda de la dirección de esa Junta.

Es un trabajo de gran extensión y hecho con gran detalle, en el cual se acompaña al texto bastantes fotografías y ocho hojas de planos.

El texto, que consta de quince capítulos, comienza con unas ligeras consideraciones generales, y después hace una enumeración de las obras terminadas y en curso de ejecución en el año 1921, indicando la disposición del puerto en aquella fecha. Continúa con la relación de los proyectos redactados desde octubre de aquel año, y como resumen inserta un cuadro en el cual está la denominación de cada proyecto con su presupuesto, fecha de aprobación, fecha de recepción de algunas obras y las observaciones relativas al estado de todas ellas.

Del examen de esa relación se deduce que lo más importante de lo proyectado es la continuación del muelle de Le-

vante, el dragado del canal de acceso para llegar a esos muelles y el enlace del puerto con el ferrocarril del Norte. Obras las tres evidentemente importantísimas y muy necesarias para dar al puerto zona de atraque y para dar la eficacia necesaria e indispensable a esa zona, haciendo llegar a ella los elementos de transporte marítimo, que hoy, teniendo esa zona de atraque 8 m de calado, no pueden llegar sino con calados de 4,5 m, por no ser mayor la profundidad del canal de acceso; y haciendo llegar los elementos de transporte terrestre, un ferrocarril general, como el de la Compañía del Norte, ya que hoy no tiene acceso a estos muelles sino el tranvía de vía de 0,75 m de Onda al Grao de Castellón.

En los capítulos IV y V indica las obras en construcción y refiere, exponiendo fotografías, los ensayos hechos de dragados y formación de terraplenes de relleno, realizados con dragas alquiladas, y otras varias fotografías de los edificios de servicios auxiliares del puerto, edificios todos amoldados a una norma de disposición y obedeciendo al mismo estilo de arquitectura árabe; terminando con indicaciones y fotografías del estado de la construcción del espigón transversal de Levante.

En el capítulo VI enumera y razona la necesidad de redacción de los proyectos en estudio, entre los cuales los más importantes son la construcción del muelle de costa. Aparatos para la carga de frutos, para sustitución de los que hoy emplean, denominados «tecles» (sin duda, de la palabra inglesa *Tackle* (aparejo). Distribución de vías en los muelles.