

Con este artículo del Subdirector General de Carreteras, iniciamos una serie en la que colaborará todo el alto personal de esa Dirección General, atendiendo gentilmente a una petición nuestra. Nos proponemos, con la publicación de estos trabajos, dar una idea a los lectores de la *Revista de Obras Públicas*, de la ingente tarea en la que ahora está empeñado nuestro Ministerio para acometer el Plan General de Carreteras. En estos primeros años del mismo tiene tanta o más importancia la labor preparatoria y de organización, como la ejecución, propiamente dicha, de lo planeado. Años éstos de intensísima actividad, quizá no tan conocida como debiera serlo en las esferas técnicas profesionales. Tenemos el deseo y la esperanza de que las otras Direcciones Generales del Ministerio de Obras Públicas, de labor igualmente fecunda, nos honren, en su día, publicando en esta Revista artículos análogos a los de la serie que hoy comienza.

LA ORGANIZACION DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS Y CAMINOS VECINALES

Por CAMILO PEREIRA SOLER

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Subdirector General de Carreteras y Caminos Vecinales

En el primer artículo de la serie, cuyo programa e importancia se esboza en el encabezamiento de esta página, explica muy claramente el Subdirector general las razones que han impuesto esta nueva organización, similar a la de una gran empresa, que es el desarrollo del Plan general ha de acometer una inversión anual superior a los diez mil millones de pesetas, y cuyo conocimiento ha de ser de interés para nuestros lectores, ya que pone de manifiesto la importancia de la misión encomendada a esta Dirección General, tan genuina, por otra parte de nuestra profesión.

I. Antecedentes.

El origen de la actual Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales podría remontarse a finales del siglo XVIII, cuando se creó la Inspección General de Caminos. Denominada después, en 1832, Dirección General de Correos, Caminos y Canales, e integrada en la Secretaría de Estado, con tal nombre subsistió hasta 1845 en que se transfirieron sus funciones al Ministerio de la Gobernación y se cambió su nombre por el de Dirección General de Caminos, Canales y Puertos. Dos años más tarde se volvió a cambiar de nombre, pasando a denominarse Dirección General de Obras Públicas, con el que ha subsistido hasta 1925, dependiendo de diversos departamentos, según las épocas, aunque durante la mayor parte de dicho período forma parte del Ministerio de Fomento.

Las atribuciones de dicho Centro directivo eran sumamente variadas, según definió el Real Decreto de 10 de octubre de 1845, en el que se indicaban como más importantes las siguientes: promover las obras que tuvieran por objeto la continuación, reparación y conservación de las carreteras y demás caminos a cargo del Estado, canales, ríos navegables, puertos, faros y sus partes dependientes y accesorias; examinar proyectos, presupuestos y pliegos de condiciones particulares de todas las obras públicas; formar el plan anual de las mismas, etc.

La variedad de las funciones atribuídas al organismo que nos ocupa y el incremento e importancia que las distintas ramas de obras públicas en él integradas habrían de adquirir durante las dos primeras decenas del siglo, aconsejaron convertir en Direcciones Generales lo que hasta entonces eran Secciones de la Dirección de Obras Públicas y así, en 1925,

fué la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera; después, en 1912, en las Direcciones Generales de Obras Hidráulicas y Puertos las que se constituyen, segregando las materias correspondientes de la Dirección General de Obras Públicas que, en la última fecha indicada, toma el nombre de Dirección General de Caminos.

En 1936, cambió nuevamente su nombre por el de Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, que actualmente ostenta, aunque entre 1936 y 1947 se llamó primero Servicio Nacional de Caminos y luego Dirección General de Caminos.

Relatar las sucesivas organizaciones de la Dirección a lo largo de todos estos años sería, además de innecesario para el objeto de este artículo, sumamente prolijo. Parece suficiente indicar las organizaciones que ha tenido en los últimos años, hasta llegar a la actual.

La O. M. de 29 de diciembre de 1942 (B. O. de 10-I-1943) dispuso que la entonces Dirección General de Caminos quedase constituida por las siguientes Secciones y Negociados:

1. Sección de Asuntos Generales y Concesiones.
 - 1.1. Negociado de Asuntos Generales, Archivo y Personal.
 - 1.2. Negociado de Concesiones y Planes.
 - 1.3. Negociado de Caminos Vecinales.
2. Sección de Construcción y Explotación.
 - 2.1. Negociado de Estudios y Construcción.
 - 2.2. Negociado de Explotación y Estadística.
 - 2.3. Negociado de Créditos, Contabilidad y Subastas.
3. Sección de Conservación.
 - 3.1. Negociado de Conservación, Reparación y Acondicionamiento de Caminos (1.^a, 2.^a, 3.^a y 4.^a Demarcación).
 - 3.2. Negociado de Conservación, Reparación y Acondicionamiento de Caminos (5.^a, 6.^a, 7.^a, 8.^a y 16.^a Demarcación).
 - 3.3. Negociado de Asuntos Generales (maquinaria, balizamiento, conservación ordinaria).
 - 3.4. Negociado de Créditos y Contabilidad.

En 1950 se creó el Plan de Modernización de Carreteras, con el fin de acondicionar una parte de las carreteras, las más importantes, y con vigencia de cinco años, ampliada después en otros cinco. Posteriormente, en 1959, el Plan de Modernización pasó a formar una cuarta Sección de la Dirección General.

En resumen, al iniciarse el año 1960, la Dirección General de Carreteras contaba las cuatro Secciones de Asuntos Generales, Conservación, Construcción y Modernización, divididas en los Negociados antes reseñados.

Cuando a principios de dicho año 1960, el Ministerio de Obras Públicas consideró necesario exponer

al Gobierno la situación extraordinariamente deficiente de nuestras carreteras y la necesidad de arbitrar medios adecuados para resolver el problema que se planteaba, la Dirección General entendió que el primer paso a dar debía ser el de reorganizar sus propios Servicios, de manera que constituyesen elementos preparados y eficientes, para poder afrontar los problemas que habrían de presentarse y de desarrollar los planes que hubieran de elaborarse, si el Gobierno estimaba era necesario acometerlos. Pero, aun en el caso de que, por parte de los Altos Poderes Públicos, no se hubiera considerado oportuno el momento para dedicar más medios a resolver el problema de las carreteras y los recursos a ellas destinados hubieran continuado siendo escasos, la reorganización hubiera tenido que producirse de todas formas, aunque sólo fuera por la necesidad ya sentida anteriormente, de adoptar una organización más lógica y que permitiera cubrir las funciones que hoy día debe desempeñar la Dirección de una empresa del tipo que sea.

Efectivamente, en la organización existente no existía un departamento con la función específica de planificación, indispensable en cualquier actividad, para preparar los programas a corto y largo plazo, para controlar el desarrollo de los planes y tenerlos siempre al día. Un plan no es una cosa estática, inmutable; un plan está siempre cambiando según lo van aconsejando las circunstancias y las variaciones que la realización del propio plan o de otros elementos interdependientes van produciendo en las condiciones que sirvieron de base de partida.

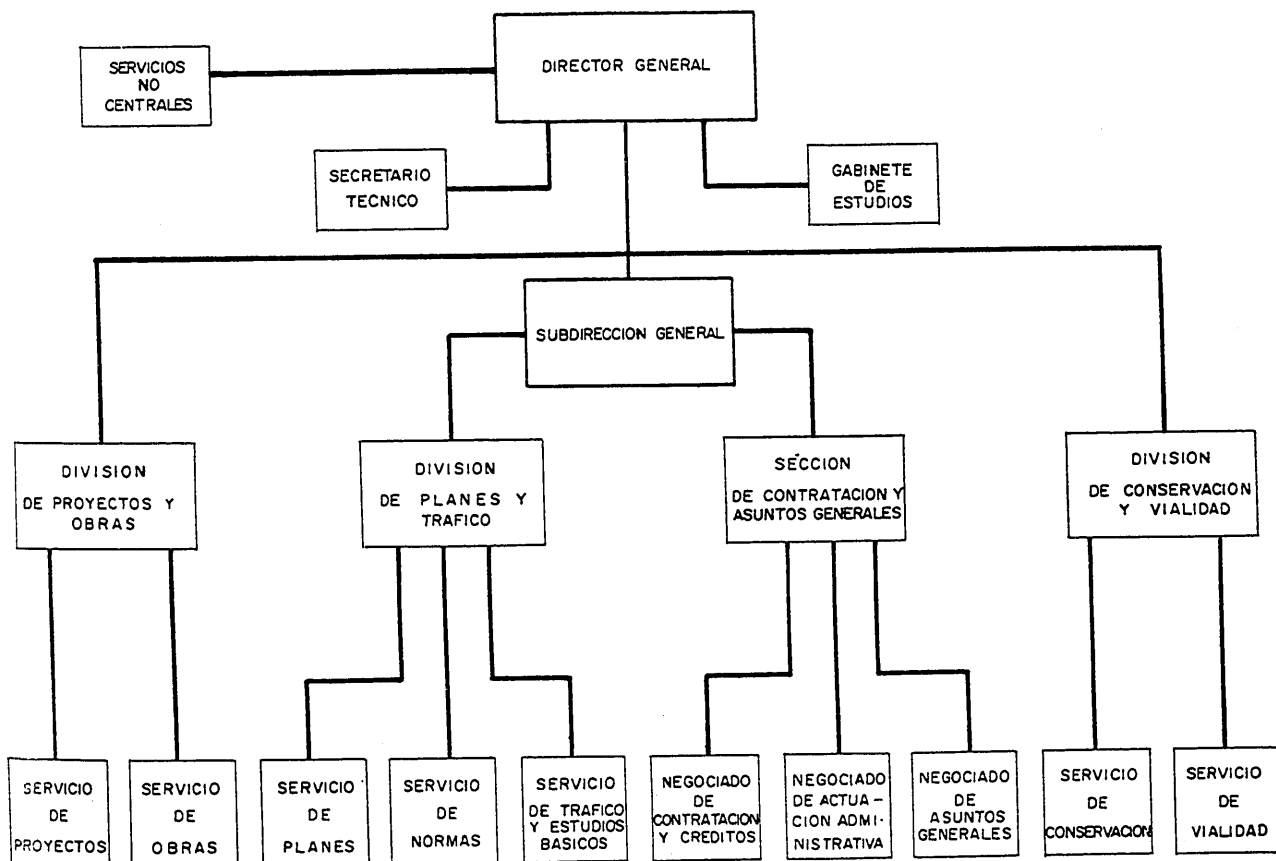
No existía tampoco en la Dirección un departamento único de créditos y contabilidad. En cada Sección tenían su propio Negociado de Contabilidad y Créditos que actuaban con entera independencia de los de las demás Secciones: Modernización nada sabía de los créditos ni de la contabilidad de Conservación, ni ésta de los de Construcción, y viceversa. Como consecuencia, la Dirección tenía una información contable incompleta, y ya es sabido la importancia que esta información tiene para la dirección de cualquier empresa, control de los planes preparados, previsión para el futuro y conocimiento preciso en todo instante de la situación.

No existía tampoco un servicio especialmente destinado al tráfico, siendo como es el elemento básico imprescindible con el que hay que contar siempre en última instancia cuando se trata de planificar, construir, mejorar o conservar una red de carreteras que tiene que servir a aquél y que realmente proporciona los datos objetivos en que poder basar la actuación para que ésta responda a la realidad.

Si se añade a cuanto antecede la conveniencia de reunir en una unidad toda la parte administrativa y jurídica que la gestión de las carreteras lleva consigo y la de aplicar en lo posible la técnica de relaciones humanas, procurando conseguir la comunicación

entre mandos y subordinados y entre éstos y aquéllos, que tan necesaria es para una mejor comprensión de los problemas, un mayor espíritu de equipo y, en suma, una mayor eficacia en la ejecución de las decisiones que se adopten, ya se comprende que la reorganización para enfrentarse con el futuro y conseguir una acción entusiasta y eficaz, era necesaria.

de auxiliar al Director General en las funciones propias de su cargo, como ya se había hecho con éxito en otros Departamentos Ministeriales e incluso dentro del propio Ministerio en otras Direcciones. Dicho Decreto se complementó con la Orden de 20 de abril siguiente, que otorgó a la Subdirección General una amplia delegación de firma para dar mayor agilidad a la actuación de la Dirección General.



Organigrama núm. 1.

II. La reorganización de 1960.

En lo que antecede, han quedado expuestos en líneas generales los motivos que hicieron aconsejable la transformación de una estructura, excelente cuando se adoptó, y que, en el momento actual sólo adolecía de vejez; vejez mucho más acusada en nuestro caso porque el vertiginoso impulso experimentado por las carreteras y los rapidísimos cambios sufridos por esta rama de la técnica en los últimos años, tenían que influir forzosamente sobre la organización y administración de las dependencias encargadas de su gestión.

El primer paso dado en este sentido fué la creación de la Subdirección General de Carreteras en 25 de febrero de 1960, Decreto 286, con la misión

Inmediatamente después se produjo el Decreto 925/1960 de 12 de mayo por el que propiamente se reorganizó la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, dándole la nueva estructura que tras detenido estudio se consideró más adecuada para obtener la máxima eficacia, celeridad y economía en la gestión de los asuntos a ella encomendados.

La nueva estructura tendía a:

- a) Especializar a los distintos órganos en cometidos específicos, separando en lo posible la parte meramente administrativa, de la puramente técnica.
- b) Centralizar la contratación y contabilidad de todas las obras de la Dirección General.
- c) Crear la División de Planes y Tráfico como uno de los pilares fundamentales en que se ha de asentar la actuación futura de la Dirección.

Tras el Decreto de 12 de mayo citado, la O. M. de 7 de julio, definió las unidades que habrían de agruparse dentro de los órganos señalados en el Decreto y las funciones encomendadas a cada una de ellas y, finalmente, por la Orden Directiva Circular 74/1960 se detallaron y concretaron dichas funciones, se crearon las Juntas de Información y Coordinación para conseguir unificar criterios entre los mandos de la Dirección y entre los Organismos Centrales y no Centrales del Servicio de Carreteras, y se dictaron las disposiciones transitorias para efectuar el acoplamiento de los antiguos Servicios a los nuevos.

Según puede verse en el organigrama núm. 1, la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales quedó organizada con las dependencias siguientes:

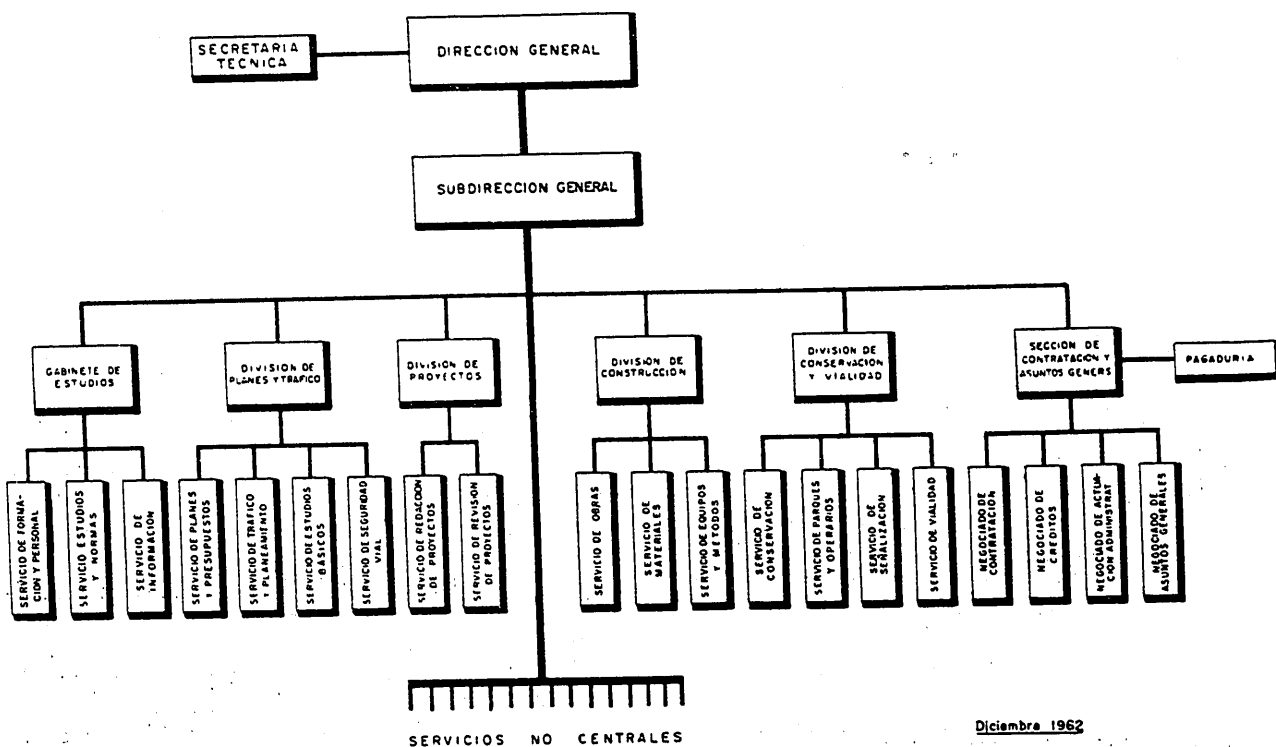
1. Dirección General.
 - 1.1. Secretaría Técnica.
 - 1.2. Gabinete de Estudios.
 - 1.3. División de Proyectos y Obras.
 - 1.4. División de Conservación y Vialidad.
2. Subdirección General.
 - 2.1. División de Planes y Tráfico.
 - 2.2. Sección de Contratación y Asuntos Generales

La Secretaría Técnica y el Gabinete de Estudios dependían directamente del Director General, así como los servicios no centrales y, por otra parte, la División de Planes y Tráfico y la Sección de Con-

tratación y Asuntos Generales se creaban como órganos directamente dependientes de la Subdirección General.

Durante todo el año 1960, se realizaron estudios con vistas a establecer una revisión en el planeamiento general de la red española de carreteras, teniendo en cuenta las necesidades de tráfico entonces presentes y haciendo previsiones para el futuro, aplicando en todas las operaciones los métodos más modernos, tanto en el campo de la técnica como en el de la administración. Todos estos estudios se recogieron en una propuesta de ley, que denominó al ser aprobada por las Cortes el 22 de diciembre de 1960 "Ley de Bases del Plan General de Carreteras". Esta encomendaba a la Dirección General de Carreteras la formulación de un Plan General que debería presentarse a las Cortes para su aprobación antes del 31 de octubre de 1961. Durante el año 1961 todos los servicios centrales y no centrales, dedicaron un gran esfuerzo al estudio del Plan, ajustándolo a los objetivos propuestos y haciéndolo de acuerdo con las normas más exigentes de las técnicas modernas de planificación en carreteras.

No parece necesario en este punto entrar en detalles de la confección del plan ni tampoco seguir su tramitación desde que se presentó a las Cortes hasta su aprobación el 20 de diciembre de 1961. Baste decir a título de brevisimo resumen, que su objetivo es "conseguir la perfecta adecuación de las carreteras a las exigencias del tráfico que previsiblemente



Organigrama núm. 2.

Diciembre 1962

han de soportar al final de su vigencia", es decir, en 1977, que se desarrollará en cuatro trienios, el primero de los cuales se denomina de "urgencia" por encomendarse los mayores esfuerzos a reparar la red existente y que se ha calculado en 178.000 millones de pesetas la inversión total del Plan.

Durante 1961 y por los motivos más arriba expuestos, no se produjeron más que ligeras modificaciones en la organización. Estas fueron: creación de dos servicios en la División de Planes y Tráfico, llamados de Seguridad Vial y Estudios Básicos, y el Negociado de Créditos en la Sección de Contratación y Asuntos Generales. Por otra parte, el servicio de Normas quedó integrado en el Gabinete de Estudios.

El Servicio de Seguridad Vial empezó a funcionar en julio de 1961 con la misión de investigar cuanto se relaciona con el problema de la seguridad en la circulación por las vías públicas. El de Estudios Básicos empezó sus trabajos a primeros de año, para preparar el inventario de la red sobre el cual se debía basar el Plan General de Carreteras. En él está integrado el Centro de Cálculo Mecanizado.

En 1 de enero de 1962, comenzó a desarrollarse el primer cuatrienio del plan y, al seguir el curso programado, pronto se vió que la puesta en marcha del Plan traía consigo un volumen tal de trabajo en la División de Proyectos y Obras que exigía una revisión de la misma. Así, por Orden Ministerial de 29 de septiembre de 1962, se desdobló la citada División en otras dos que se denominaron División de Proyectos y División de Construcción, creándose nuevos servicios dentro de las mismas. Las funciones que en dicha Orden se asignaban eran las siguientes: "La División de Proyectos tendrá como función la de revisar e informar los proyectos de obras nuevas y de estudiar cuánto pueda suponer una mejora en su redacción", y

"La División de Construcción tendrá la misión de seguir todas las incidencias de las obras desde su adjudicación hasta su liquidación y recepción definitivas, informando sobre las resoluciones procedentes en cada caso."

La Orden Ministerial de 30 de noviembre de 1962 dispuso la organización y funciones de las diversas unidades y organismos dentro de las Divisiones y Sección de la Dirección General de Carreteras, que quedaron en la forma que se refleja en el organigrama núm. 2.

III. Funciones de la Dirección General de Carreteras.

Antes de detallar las funciones de cada uno de los órganos que componen la Dirección General de Carreteras, será conveniente hablar de las funciones que son de su competencia para ver luego a cuál de dichos órganos corresponde el estudio de las distintas cuestiones. El Decreto de 12 de mayo atribuye al Director General las facultades que le confieren el ar-

tículo 16 de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado; el Decreto 1.558/1959 de 10 de septiembre y las demás Leyes y Reglamentos en vigor.

Conviene citar aquí la delimitación de competencias entre los Ministerios de Obras Públicas, Gobernación e Industria en materias de Tráfico, Circulación y Transportes por Carreteras, establecida por Decreto de 21 de julio (B. O. 14 de septiembre), y la transferencia de funciones de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera a la de Carreteras y Caminos Vecinales por Decreto 1.385/1960 de 21 de julio. Por este último se transfirieron aquellas funciones que, por estar en más íntima relación con las características técnicas de las carreteras, era conveniente transferir para mayor eficacia en el desarrollo de la misión encomendada al Ministerio de Obras Públicas.

Las funciones propias de la Dirección General de Carreteras se podrían dividir en dos grandes grupos: uno, que comprenda las funciones de carácter general, comunes a todas las Direcciones Generales y que resumen los tres primeros apartados del artículo 16 de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado y, otro, las específicas (apartado 6.º del mismo artículo) de la Dirección General de Carreteras, que están desperdigadas en una serie de disposiciones, por lo que resulta difícil su sistematización.

Entre las primeras están las siguientes:

1. Dirigir y gestionar los servicios y resolver los asuntos del Departamento que sean de su incumbencia.
2. Vigilar y fiscalizar todas las dependencias a su cargo.
3. Proponer al Ministro la resolución que estimen procedente en los asuntos que sean de su competencia y cuya tramitación corresponda a la Dirección General.
4. Establecer el régimen interno de las oficinas de ellos dependientes.
5. Elevar anualmente al Ministro un informe acerca de la marcha, coste y rendimiento de los Servicios a su cargo.
6. Las demás atribuciones que les señalen las leyes y reglamentos.

Entre las segundas se resumen las que recoge el Decreto de creación de la Dirección General de Obras Públicas:

1. Promover e impulsar las obras de construcción y reparación de Carreteras, preparando los planes e inspeccionando su desarrollo y la inversión de las sumas aprobadas en los presupuestos para estos fines.
2. Autorización de los gastos de los Servicios a su cargo, en las cuantías aprobadas por las disposiciones vigentes.
3. Estudio y aprobación o propuesta de aproba-

ción de cuantas incidencias se produzcan en el curso de la ejecución de las obras, prórrogas, rescisiones, devoluciones de fianzas, reformados, etc.

4. La adjudicación o propuesta de adjudicación de las obras contratadas, la aprobación de las certificaciones de obras.

5. La aprobación de presupuestos de estudios, proyectos, presupuestos, pliegos de condiciones particulares, etc.

6. La vigilancia, inspección y conservación de las carreteras por medio de los Servicios correspondientes.

7. Las incidencias que se deriven de la aplicación de los reglamentos vigentes, tales como: Reglamento de Policía y Conservación de Carreteras, Reglamento de Líneas Eléctricas, Reglamento de Vías y Obras Provinciales, etc.

8. Redacción de instrucciones a los Servicios para el desarrollo de sus funciones propias.

9. La resolución de los recursos ante ella presentados o los informes de los recursos ante autoridad superior.

De casi todas estas facultades específicas hace un resumen muy completo, al mismo tiempo que concreta cuándo corresponde a la Dirección General la resolución de los asuntos y cuándo no, el Decreto 1.558/1959 de 10 de septiembre, por el que se transfirieron a la Dirección General diferentes facultades que hasta entonces tenía atribuidas el Ministerio. Así, fijó la cuantía de los presupuestos de estudios que puede aprobar la Dirección; la cuantía de los presupuestos de obras que puede adjudicar la Dirección General; el porcentaje sobre el presupuesto del proyecto primitivo que pueden tener los proyectos reformados que apruebe la Dirección General, etcétera, etc.; la ordenación de los pagos de la Dirección General, etc.

IV. Organización actual, 1963.

Definidas ya las funciones de competencia de la Dirección General, conviene pasar a describir con cierto detalle su organización actual, siguiendo para ello el organigrama núm. 2 y comentando las funciones que corresponden a cada uno de los órganos que la forman.

Primeramente debe indicarse, aunque no figure en el organigrama, la existencia de las Juntas de Información y Coordinación, mencionando brevemente sus objetivos.

La Junta de Información tiene por objeto unificar criterios entre los mandos de la Dirección y conseguir que todos ellos estén enterados de lo que sucede dentro de las demás Divisiones o Secciones y en qué puede afectar a su propio Servicio. Esta Junta resulta imprescindible para evitar esfuerzos duplicados inútilmente y coordinar la labor de todos.

Está compuesta por el Director y el Subdirector, los Ingenieros Jefes e Ingenieros Adjuntos del Ga-

binete de Estudios y de las Divisiones de Planes y Tráfico, Proyectos, Construcción y Conservación y Vialidad y por el Jefe y Segundo Jefe de la Sección de Contratación y Asuntos Generales. El Secretario Técnico actúa como Secretario de la misma. Cada quince días se reúne y en ella cada uno de los asistentes, incluido el propio Director, da cuenta a los demás de la labor que tiene entre manos, del avance de la misma desde la reunión anterior, de las dificultades encontradas, de las repercusiones que puede tener sobre los demás Servicios y se fijan metas y plazos.

Cuando se juzga conveniente para estudiar temas concretos de una demarcación o región, se convocan Juntas de Trabajo a las que asisten, además del Inspector correspondiente, los Jefes de Obras Públicas de las provincias afectadas, con los Ingenieros que para cada caso se designen.

La Junta de Coordinación pretende alcanzar objetivos parecidos entre la Dirección y los Servicios no Centrales a través de las Inspecciones Regionales. Los siete Inspectores con el Director General, el Subdirector General y los Jefes del Gabinete de Estudios, de las Divisiones de Planes y Tráfico, Proyectos, Construcción, Conservación y Vialidad y de la Sección de Contratación y Asuntos Generales, forman la Junta de Coordinación que se reúne también periódicamente.

Para que los saludables efectos de la comunicación e información no queden relegados a los niveles superiores, se celebran también periódicamente Juntas de División o Sección en las que por los Jefes de estas dependencias se da cuenta de los asuntos tratados en la Junta de Información y se plantean y estudian los problemas que afectan a todos los Servicios o Negociados. Con ello la información se completa en todos los niveles de la Dirección.

Los Servicios Centrales, como se ha dicho, constan, además de la Dirección y Subdirección, de una Secretaría Técnica, un Gabinete de Estudios, cuatro Divisiones — Planes y Tráfico, Proyectos, Construcción y Conservación y Vialidad — y una Sección de Contratación y Asuntos Generales.

El Director y Subdirector poseen las facultades y atribuciones que les confieren las Leyes y Decretos ya mencionados.

El Secretario Técnico tiene la misión de asesoramiento y ayuda al Director General, y actúa de Secretario en las Juntas de Información y Coordinación.

La dotación de personal de las otras unidades orgánicas de los Servicios Centrales, es de un Jefe, un Adjunto al Jefe y los Ingenieros o técnicos administrativos necesarios para desarrollar las funciones de cada servicio.

La función de Jefatura es la de dirigir y coordinar el trabajo de su unidad, y proponer la resolución de los asuntos de su competencia. El Adjunto al Jefe,

tiene la misión de ayudar al Jefe en su cometido, sustituyéndole en caso de ausencia, vacante o enfermedad. De él dependen los Servicios Generales de la unidad. Los Ingenieros o técnicos administrativos, Jefes de Servicio, están encargados de desarrollar las funciones propias de cada servicio.

El Gabinete de Estudios realiza los estudios técnicos, económicos, administrativos, históricos y de organización que se le encomiendan, y coordina la redacción de normas o instrucciones a los Servicios. Se ocupa igualmente de la formación y entrenamiento del personal en todos los niveles y de los asuntos que afectan a las plantillas, remuneraciones y destinos del personal. Finalmente, mantiene las relaciones de la Dirección con los órganos de información, organismos nacionales, extranjeros e internacionales que tienen alguna relación con la carretera y prepara las distintas publicaciones de la Dirección.

La División de Planes y Tráfico se ocupa de la preparación y el control del desarrollo de los planes y coordina éstos con los de otros organismos y, especialmente, con las Diputaciones Provinciales. Se ocupa asimismo de los estudios de tráfico y económicos y es el órgano de la Dirección General para colaborar en el desarrollo de los estudios previos y anteproyectos. Prepara el plan de autopistas, realiza los estudios básicos necesarios para la planificación de todas las actividades de la Dirección y se ocupa de la seguridad, analizando las necesidades para determinar la influencia de los distintos elementos que intervienen en la circulación.

La División de Proyectos tiene a su cargo el examen de todos los proyectos y la coordinación de los trabajos para la redacción de éstos. Se ocupa también de las relaciones de la Dirección General con los consultores.

La División de Construcción, cuya misión es conseguir que las obras se ejecuten ajustándose a los documentos contractuales y a las normas de una buena construcción, y de seguir las incidencias que se produzcan durante la ejecución de las obras. Se ocupa igualmente de asegurar el empleo de materiales adecuados, de fijar las especificaciones y los métodos de control y vigilancia convenientes a fin de que las obras se construyan con la calidad y rapidez debidas y al menor costo posible con los medios disponibles.

La División de Conservación y Vialidad se ocupa de todas las incidencias que produce la conservación, los servicios de parques de maquinaria y organización del personal de conservación, la concesión de permisos y autorizaciones en la zona de servidumbre, la información a los usuarios del estado de la red y de la señalización, alumbrado y balizamiento de las carreteras.

La Sección de Contratación y Asuntos Generales tiene a su cargo la tramitación de los expedientes de contratación, créditos, recursos, expedientes de autorizaciones y concesiones, expropiaciones, incidencias

sobre personal, inventarios de edificios y terrenos y preparación y archivo de disposiciones. Dentro de esta Sección se incluye asimismo la Pagaduría, que centraliza el cobro de libramientos y el pago de las obligaciones correspondientes a la Dirección General.

Los servicios no centrales consisten en las Jefaturas de Obras Públicas Provinciales, la Jefatura de Puentes y Estructuras que tiene ámbito nacional y siete Inspecciones de Demarcación.

Seis de las Inspecciones son específicamente de carreteras, y radican en Madrid, León, Bilbao, Zaragoza, Valencia y Sevilla. La Inspección con residencia en Canarias, se ocupa no sólo de carreteras, sino de todos los servicios de Obras Públicas de las Islas. Las seis Inspecciones, incluyen las provincias siguientes:

1.^a Demarcación: Madrid, Toledo, Ciudad Real, Guadalajara, Avila, Cáceres y Puentes y Estructuras.

2.^a Demarcación: León, Zamora, Salamanca, Coruña, Lugo, Orense, Pontevedra y Oviedo.

3.^a Demarcación: Vizcaya, Guipúzcoa, Logroño, Santander, Burgos, Palencia, Soria, Segovia y Valladolid.

4.^a Demarcación: Barcelona, Gerona, Tarragona, Lérida, Huesca, Zaragoza y Baleares.

5.^a Demarcación: Albacete, Alicante, Cuenca, Murcia, Teruel, Castellón y Valencia.

6.^a Demarcación: Sevilla, Huelva, Cádiz, Málaga, Córdoba, Granada, Jaén y Almería.

Las funciones de los Inspectores Generales de Demarcación, además de la específicamente inspectora, son ejecutivas en aquellos asuntos que determinan los Decretos de 24 de enero de 1958, por los que se reglamentaron el funcionamiento tanto del Consejo de Obras Públicas como de las propias Inspecciones de Demarcación.

Las Jefaturas de Obras Públicas son los Servicios Provinciales dependientes de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales que directamente tienen a su cargo la construcción y conservación de la red de Carreteras del Estado y que intervienen en cuantos asuntos están relacionados con la carretera, su zona de servidumbre o de influencia.

Inicialmente, en el siglo pasado, las Jefaturas hoy provinciales eran Jefaturas de distrito, siete en todo el territorio, y sus atribuciones se referían exclusivamente a caminos. Posteriormente se estableció la división a efectos de Obras Públicas por provincias, con las mismas atribuciones que los antiguos Jefes de Distrito. Hoy día el número de Jefaturas es de 51, pues Alava-Navarra corresponde a una sola Jefatura y, en cambio, hay que añadir Ceuta y Melilla. Estas dos últimas están regidas por el Ingeniero Director del Puerto respectivo, que es, al mismo tiempo, Jefe de Obras Públicas de la zona. En cuanto a la Jefatura de Navarra y Alava su función en el ámbito de Carreteras es puramente inspectora, pues

dado el régimen foral de estas provincias, las carreteras se conservan y construyen por las respectivas Diputaciones Forales, sin participación en los fondos consignados en los Presupuestos Generales del Estado para Carreteras.

Las Jefaturas de Obras Públicas están regidas por un Ingeniero Jefe del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, quien depende directamente de la Dirección y Subdirección Generales, y tiene a sus órdenes el personal necesario para el desarrollo del Servicio, variable de unas provincias a otras. Cada una de estas Jefaturas tiene a su cargo los Servicios de Conservación, Construcción y Proyectos, que realizan a escala provincial las funciones que de sus propios nombres se deducen.

Ha de intervenir en cuanto se relacione con la construcción y conservación de carreteras, proyectos, estudios, presupuestos, obras y sus incidencias, planes provinciales de caminos y su conservación, planes de reparaciones y de conservación, distribución del personal a su cargo y de la maquinaria de los parques. Debe aplicar los fondos de conservación que se asignen a cada provincia a los tramos que considere más necesario. Tiene que autorizar los cortes y enajenación de arbolado, intervenir en los expedientes de expropiación con las facultades que le otorga la Ley de Expropiación de 1954 y, en fin, en cuanto asuntos se relacionan con las carreteras de acuerdo con lo que dispone la Ley de 20 de marzo de 1932.

Por otra parte, en relación con los transportes por carretera, ha de llevar la dirección del Servicio en cada provincia, mantener las relaciones con la Superioridad y con otros organismos del Estado. Provincia o Municipio e intervenir en lo que sobre dicha materia dispone la legislación vigente.

La Jefatura de Puentes y Estructuras es en realidad una Jefatura de Obras Públicas más, pero con ámbito nacional. En 1926 se creó la Jefatura de Cementaciones, denominada después de Puentes y Cementaciones y finalmente, en 1932, de Puentes y Estructuras. Su misión, definida en las disposiciones que la crearon, es la de ocuparse del proyecto y construcción de aquellos puentes que por su importancia o sus características requiriesen estudios especiales. Se pensó, y así es en efecto, que, centralizados estos estudios, habría de obtenerse economías en el estudio y en la realización de las obras. Su organización es análoga a la de una Jefatura de Obras Públicas, y para su funcionamiento, se han dividido todas las provincias en cuatro zonas, encomendadas a distin-

tos Ingenieros, quienes tienen a su cargo el personal técnico, administrativo y auxiliar necesario.

Por O. M. de 14 de enero de 1961 se autorizó al Director General la creación de 9 oficinas regionales de proyectos en las Jefaturas de Barcelona, Valencia, Sevilla, Madrid, Valladolid, La Coruña, Bilbao, Zaragoza, Oviedo y Las Palmas, con el cometido de desarrollar los estudios previos, proyectos y anteproyectos que le encomiende la Dirección. Las plantillas que se consideren necesarias se cubrirán con personal facultativo, administrativo y auxiliar, amortizando estas plazas en otros Servicios. La idea que ha presidido la creación de estas Oficinas de Proyectos ha sido la de aprovechar mejor los recursos concentrándolos en determinadas Jefaturas de Obras Públicas y conseguir una mayor especialización en el personal que se dedique a dicha labor. Cuando funcionen a pleno rendimiento, estas Oficinas redactarán todos los anteproyectos y proyectos de las provincias que a estos efectos se asignen a cada una de ellas.

De momento, están funcionando las Oficinas de Proyectos de Oviedo, Barcelona y Madrid, aunque todavía no lo hacen a pleno rendimiento. Se tiene el propósito de que dentro del primer semestre de 1963, se pongan en marcha las de Valencia, Sevilla y Bilbao, y su establecimiento se ha programado de forma que todas ellas lleguen a desarrollar plenamente su función a fines de 1964.

En su conjunto, la Dirección General de Carreteras es una gran empresa, que emplea más de 17.000 personas entre ingenieros, ayudantes, técnicos administrativos, delineantes, auxiliares, camineros, operarios, etc. Actualmente, invierte más de cinco mil millones de pesetas en su gestión, y el desarrollo del Plan General prevé un volumen de gastos anuales superior a los diez mil millones de pesetas.

Estos datos ponen de manifiesto la gran importancia que tiene para la nación el que la Dirección General de Carreteras lleve a buen término la misión que tiene encomendada. Por este motivo no es de extrañar que haya sido necesario ir modificando la organización de la Dirección, tratando siempre de adaptarla lo mejor posible a las necesidades del momento. La organización actualmente existente parece la más adecuada para el presente pero, sin duda alguna, tendrá que variar porque surgirán nuevas condiciones que obligarán a hacer modificaciones. Precisamente la flexibilidad de una organización es lo que mantiene siempre viva, adaptable y, en suma, permite mejorar su eficiencia a lo largo de los años.