

EL PROBLEMA DE LOS CAMINOS

I UN PROCEDIMIENTO EXPERIMENTALMENTE COMPROBADO COMO UNA SOLUCION EFICAZ

La opinion pública se ha conmovido recientemente con motivo de la desigualdad con que se reparten, entre las diversas provincias de la República, los fondos que el Congreso concede para los caminos ordinarios, i en esta desigualdad se ha creído ver la causa del mal estado jeneral en que dichos caminos se encuentran.

Sin duda que el motivo señalado es no tan solo suficiente para que, en aquellas provincias que no obtienen un solo centavo, los caminos se hallen en pésimo estado, sino mas que suficiente para que ni siquiera existan; pero no esplica por qué, en las provincias que, como Valparaiso i Santiago, obtienen anualmente de 100,000 a 180,000 pesos, los caminos se hallen en igual estado que en las provincias no favorecidas al hacer el reparto del presupuesto.

Por escasez de tiempo para redactar la presente nota, no entraré a comprobar, sino que voi a sentar cuál es, a mi juicio, la verdadera esplicacion de esta anomalía: una vez hecho o reparado mas o ménos radicalmente un camino, ya nadie se vuelve a acordar de él hasta que, por su mal estado, los pasajeros poco ménos que se ahogan al recorrerlo. Entónces principian de nuevo las declamaciones contra los infelices injenieros, como si estos hubiesen tenido la obligacion de invertir sus sueldos en *gastos de conservacion*.

Al examinar la forma cómo se hace la distribucion de los fondos, nadie encontrará justo que la porcion del impuesto que pagan, por ejemplo, los habitantes de Bio-Bio i Valdivia para sus propios caminos, se invierta totalmente en las provincias de Santiago i Valparaiso. Lo natural i equitativo es que la parte de contribucion que un hacendado o un minero paga para caminos, se invierta en los que estan mas próximos a su hacienda o mina.

El saber cuáles son los caminos mas próximos a una localidad dada, es algo mui fácil; pero no pasa lo mismo, dada la organizacion actual, con la determinacion de la parte que esa localidad paga para que se inviertan en los caminos que a ella conducen.

Luego hai que reformar nuestra organizacion actual i las leyes correspondientes, en el sentido de que se pueda averiguar esta porcion del impuesto que cada localidad paga para sus propios caminos.

La solución ideal consistiría en establecer la contribución de peaje i pontazgo con el correspondiente personal de recaudadores, por una parte, para saber lo que cada localidad pagaría, i por otra, el personal necesario de ingenieros i camineros para invertir convenientemente, en las mismas localidades, las sumas que hubiesen pagado.

La segunda parte de este programa está casi realizado, puesto que la Dirección de Obras Públicas tiene ingenieros de provincia, con la obligación de ocuparse de los caminos i vijilar a los inspectores i camineros; pero la primera parte es difícil llevarla a la práctica en forma directa, por el sin número de empleados menores que exigiría la recaudación del impuesto i la casi imposibilidad de vijilarlos eficazmente, para que no cometieran defraudaciones de fondos. Solo el interés particular puede conseguir esta vijilancia activa, i hai que recurrir a él.

Antiguamente se había establecido ya esta solución de la manera siguiente: las Municipalidades sacaban a remate el derecho de cobrar la contribución de peaje para cada camino, i el mejor postor lo obtenía, contrayendo la obligación de conservar en buen estado la sección que remataba.

Así se obtenía la ventaja de saber inmediatamente cuánto producía la contribución respectiva; la de librarse de hacer el cobro directo de ésta, para encomendarlo a la actividad i vijilancia del rematante; la de que, para cada camino, se tenía una sola persona responsable de su buen o mal estado, sobre la cual se podía hacer recaer las multas, si llegaba el caso; la de que cada cual que pagaba el peaje, se consideraba en terreno propio, con derecho de hacer notar los surcos, hoyos o desperfectos que encontraba, para obtener su reparación inmediata del caminero o cobrador mas próximo, etc.

Así se aunaba el interés privado con la conveniencia pública, razón que hacía mantener en buen estado los caminos, tanto durante el verano, como durante los rigores del invierno.

Pero, del mismo modo que, según el sistema actual, no basta con abrir o reparar radicalmente un camino para abandonarlo en seguida, tampoco bastaría, volviendo al sistema antiguo, con hacer la conservación de lo existente: es menester introducir mejoras por medio de rectificaciones, desecaciones, construcción de tajeas, alcantarillas, puentes, etc., etc. Esto se obtendría, como también la apertura de nuevos caminos, con invertir *en ello cada año totalmente* los fondos que produjeran los remates de la contribución de peaje de la localidad respectiva.

Esta inversión total se haría pidiendo propuestas públicas sobre la base de los proyectos que se formarían para cada caso. La petición de propuestas, según se ha aconsejado ya en la Cámara, solo debe dejar una cantidad indeterminada: el precio de la obra por contratar.

Cada Municipalidad necesitaría nombrar, para el estudio de esos proyectos i vijilar su ejecución por los contratistas, el número de ingenieros conveniente.

Doi, pues, por sentado que la contribución de peaje no debe ser fiscal, sino municipal, con inversión anual forzosa en caminos i puentes carreteros. Se independiza de este modo, tan importante ramo del progreso jeneral, de la voluntad de los *politicians* que, al menor déficit, reducen las partidas del presupuesto relativas a obras públicas, con lo cual obligan a los ingenieros a dejar abandonados los caminos i puentes.

Tambien doi por sentado que los caminos i puentes carreteros, no deben ser una dependencia de la Direccion de Obras Públicas Fiscales, sino de los ingenieros que la lei debe imponer imprescindiblemente a los municipios, con mas justicia que los médicos de ciudad, por cuanto los enfermos solo forman la minoría, miéntras que la necesidad de transitar es jeneral, tanto para todos los sanos, que sin las transacciones, no pueden vivir, como para los enfermos que necesitan ir a ver, o hacer venir al médico.

Las obligaciones del ingeniero o ingenieros de cada Direccion de Obras Municipales, no estaria reducida a los caminos i puentes únicamente, sino que tendria que correr con todo lo concerniente a la urbanizacion, nivelacion i rectificacion o ensanche de las calles i su correcta pavimentacion, aduccion de agua potable i evacuacion de aguas servidas i de lluvia, aseo i ornato de las poblaciones, vijilancia de que los edificios particulares se construyan con la debida estabilidad i con arreglo a los preceptos hijiénicos, para lo cual hai que imponer, al que desee edificar, la obligacion de presentar los planos del edificio en proyecto, al correspondiente Director de Obras Municipales, para obtener su revision, etc., etc.

Habia sido mi propósito llegar hasta la redaccion del proyecto de la nueva lei de caminos que Chile necesita; pero como ya lo he hecho notar, la escasez de tiempo me obliga a dejar a los colegas del Instituto esta tarea, si juzgan el tema interesante.

Por lo demas, he señalado la jeneracion de la lei respectiva en sus puntos primordiales: creacion de un nuevo impuesto Municipal, llamado de peaje i pontazgo, que será de tantos centavos por cada bestia, tantos por cada carreta, cargadas o nó, por ida i vuelta, tantos por cada vehículo con resortes, etc., etc., manera indirecta cómo se recaudarán esos fondos, por medio de remates; forma, cómo, quien i en qué plazo se invertirán esos fondos, precisamente en la construccion de puentes carreteros, caminos nuevos i reparaciones radicales, miéntras la conservacion corriente será obligacion del rematante del derecho de cobrar la contribucion directa, a quien se podrá aplicar tales o cuales penas o multas, si no cumple sus obligaciones, etc., etc.

*
* *

Antes de terminar voi a agregar unas cuantas palabras sobre un folleto de 215 pájinas que tengo sobre mi mesa i que ha sido obsequiado tambien al Instituto, folleto que trata el mismo tema que tan lacónicamente acabo de desarrollar. Se titula «Breves consideraciones sobre vialidad» i ha sido redactado por don Juan T. Smith para optar al grado de ingeniero de puentes i caminos de la Universidad Mayor de la República Oriental del Uruguay.

Dentro de un programa bien meditado, el autor desarrolla sus ideas con conocimiento de causa i estoi de acuerdo con él en todo lo relativo a los principios técnicos que deben guiar el trazado de los caminos, su construccion i su conservacion; pero discrepo totalmente en lo tocante a la organizacion centralizadora del servicio de caminos i puentes (que es el mal sistema que actualmente tenemos en Chile hace varios años, sin conseguir ningun camino que mereza este nombre), como tambien discrepo en lo relativo a la base financiera para arbitrar los fondos necesarios para fomentar la vialidad, por me-

dio de un recargo del impuesto *inmobiliario* pagado por las propiedades urbanas, suburbanas i rurales, i de un impuesto a la ganadería.

Puede que una Direccion de Obras Públicas centralizadora sea la solucion mas adecuada por el momento, para el estado de progreso que ha alcanzado el Uruguay; pero en Chile ya hizo su época i la opinion pública exige una organizacion mas republicana, que reparta con mas igualdad los beneficios del presupuesto respectivo.

En el folleto del señor Smith se puede ver la diferencia inmensa que resulta de entregar la vialidad a las comunas, en vez de estar a cargo del Fisco. En la página 14 dice:

«En mi estudio hago exclusion del departamento de Montevideo. En él, la vialidad no es ni mucho ménos un problema. Autónoma en cierto grado, con rentas propias i dotada de oficinas técnicas especiales, la Junta Ejecutiva Administrativa de la Capital estudia, proyecta i ejecuta lenta, pero segura i satisfactoriamente obras de caminos de indiscutible utilidad pública. Solo habria que corregir el actual organismo, a fin de hacer mas intensa la vida local autonómica: caso ajeno a mi estudio».

A mi juicio el señor Smith al escluir de su estudio, el análisis de lo que pasa en el departamento de Montevideo, abandonó la buena senda, como debió notarlo al comprobar los espléndidos resultados obtenidos por la Junta de Montevideo.

Hai que imitar el buen ejemplo de esta Junta: dotemos a las comunas autónomas con rentas apropiadas i con oficinas técnicas especiales i se verá que, dentro de poco, la vialidad no será «ni mucho ménos un problema.»

En cuanto a la base financiera que propone el señor Smith, es posible tambien que sea admisible, dadas las circunstancias de su patria; pero no encuentro justo ni equitativo el aumento de la contribucion inmobiliaria que propone. Para mí, quienes deben pagar los caminos son: los que mas directamente están interesados en que existan, esto es los que transitan o hacen transitar por ellos sus animales i vehículos. Dichos interesados cobrarán a su turno, del resto de la poblacion, su parte correspondiente, con solo aumentar los fletes i precios de trasportes i, por consiguiente, de los productos trasportados.

Disiento, ademas, en la manera cómo debe hacerse el cobro de la contribucion, que el señor Smith encarga a «las administraciones departamentales de rentas i sus dependencias», porque estimo mas provechoso i ménos espuesto a desfalcos el sistema de rematar el derecho de cobrar la contribucion municipal de peaje i pontazgo, con las cargas consiguientes para el rematante.

Tal es el juicio que me merece el trabajo del señor Smith i se lo manifiesto públicamente, para satisfacer la peticion que acompaña a su interesante folleto.

Julio 8 de 1902.

DOMINGO CASANOVA O.
M. A. del Inst. de Inj. de Chile

