SECCIÓN EDITORIAL

COMO DEBE EMPRENDERSE EL MEJORAMIENTO DE NUESTROS CAMINOS

En todo país existe un conjunto de caminos de uso general en los cuales se verifica la mayor parte del tráfico.

De los estudios del tráfico efectuados en los Estados Unidos por la Oficina de Caminos Públicos de Washington en cooperación con los Departamentos de Caminos de varios Estados, se ha deducido que entre el 50 al 60% de todo el tráfico motor se verifica por el conjunto de caminos que integran los sistemas estaduales, es decir, se ha estimado que alrededor del 8% de la longitud total de los caminos del país tiene más del 50% de todo el tráfico.

Ahora bien, cada sistema de caminos de los Estados se compone de caminos troncales los cuales, a su vez, forman en su mayoría o se apoyan en el sistema de carreteras de «Ayuda Federal» o Sistema Básico de la Nación, que es un conjunto armónico de caminos seleccionados como los más convenientes para el desarrollo del país, estableciendo ellos, al mismo tiempo, la comunicación entre los diversos Estados.

El sistema de «Ayuda Federal» alcanza a un kilometraje total igual al 7% de la longitud de todos los caminos del país, y una vez terminado, unirá entre sí todas las ciudades y pueblos de más de 5 000 habitantes. Prácticamente el 90% de la población de los Estados Unidos quedará dentro de una distancia de 10 millas de un camino del sistema de «Ayuda Federal» y el resto o sea el 10%, quedará a la misma distancia de un camino estadual.

Veamos ahora cómo se ha procedido en Chile para el mejoramiento de sus caminos. Dicho mejoramiento se ha practicado en conformidad a la «Ley de Caminos» de 1920. Esta ley procura fondos especiales de diversas fuentes, fondos que según las autoridades correspondientes son hasta ahora insuficientes para satisfacer a las necesidades de los caminos. Las Juntas Departamentales y Comunales, organismos creados por la misma ley, hacen la distribución de la mayor parte de los fondos que ella procura, es decir, dichas Juntas señalan el programa de mejoramiento dentro del territorio que les pertenece. Como tales Juntas son muy numerosas y cada una tiene sólo jurisdicción sobre porciones pequeñas del territorio nacional, se comprende que los programas de mejoramiento que ellas confeccionan para sus respectivos territorios adolecerán siempre de falta de unidad y continuidad para que en su conjunto puedan formar un sistema básico de carreteras nacionales.

Los únicos fondos de los señalados por la ley que puede distribuir el Presidente de la República son los correspondientes a la letra *f)* y que son los que se consultan en la Ley General de Presupuestos para ser empleados en conformidad a un plan de caminos.

Creemos que, dentro de la conformación de la ley de caminos vigente, ahí está precisamente la solución de nuestro problema caminero.

El Gobierno debe consultar las sumas necesarias para la construcción de la red de caminos principales o de uso general. Para un país que está en la fase inicial del mejoramiento de sus caminos se recomienda financiar las obras por medio de bonos para diferir los costos correspondientes y evitar un exceso de contribuciones para los habitantes. El pago de los costos de conservación y aun el pago de intereses y amortización de los bonos de construcción, se podrá hacer obteniendo el dinero por medio de contribuciones directas impuestas a los mismos vehículos que usen los caminos del sistema.

Debemos decir que el desarrollo de los caminos está en íntima relación con el desarrollo de los vehículos automóviles, pues han sido estos vehículos los que han puesto en evidencia la necesidad imprescindible de los caminos en la actualidad. Su principal ventaja está en la gran velocidad que desarrollan. Con buenos caminos y con vehículos de tracción mecánica se tiene el transporte por carreteras más barato; con malos caminos pueden llegar a ser menos económicos que los vehículos de tracción animal.

Luego, para poder desarrollar un mejoramiento en gran escala de los caminos es necesario fomentar el uso del vehículo automóvil, el cual por medio de contribu-

ciones adecuadas puede proporcionar el dinero para la conservación de un sistema de caminos, para su extensión y mejoramiento y aun para pagar los intereses y amortización de los bonos emitidos para su construcción inicial. Lo expresado se ha verificado en varios Estados de los Estados Unidos.

Creemos que el dinero que puede ir al extranjero por el capítulo de adquisición de vehículos automóviles y combustible no es más que una fracción de orden inferior del incremento considerable de la riqueza del país y de las muchas otras ventajas importantes que traería la tracción mecánica y las buenas carreteras desarrolladas por todas las regiones del territorio.

Encontramos que no hay razón que el vehículo automóvil comercial pague mayores derechos de importación que los demás medios de transporte como ser, ferrocarriles, automóviles por rieles, andariveles, etc., ya que tampoco somos productores de estos últimos. La causa de lo anterior la atribuímos a que aun no se ha comprendido en el país el rol completamente definido e imprescindible que desempeña en los transportes modernos el vehículo automóvil por carretera.

Para la construcción del sistema base de carreteras del país, deberá dictarse una ley complementaria de la «Ley de Caminos» de 1920 que entregue a un organismo técnico su construcción con entera responsabilidad y con las atribuciones necesarias claramente determinadas. Al mismo tiempo, la ley deberá establecer y enumerar las diversas carreteras que compondrían el sistema en referencia y que se seleccionarían como las más convenientes para el desarrollo de la nación y para su seguridad. Se consideraría como parte integrante de la ley el censo permanente del tráfico de los diversos caminos comprendidos en el mencionado sistema, el cual serviría para poder fijar el orden de preferencia en la construcción o mejoramiento de ellos. La ley dejaría establecido asimismo el método de financiamiento y el monto correspondiente de los recursos.

F. G. LEIGHTON.