

Camino con calzadas mejoradas y caminos de tierra

PUEDE asegurarse, que hoy por hoy, uno de los problemas más interesantes y de una importancia decisiva para el progreso de un país es el del mejoramiento de sus caminos y este problema toma relieves especiales aún, cuando se trata de países jóvenes como los de América en general, en que la mayor parte de sus carreteras son las de la colonia, sin mejoramientos especiales.

En nuestro país, con una topografía accidentada, los caminos existentes casi en su totalidad van por trazados defectuosos, con curvas estrechas y pendientes excesivas. Al mejorar sus calzadas necesariamente debemos primero mejorar sus trazados o abandonar los existentes, por nuevos, elegidos con criterio técnico. Así se presentan para nuestra Inspección de Caminos dos problemas igualmente importantes, muchas veces refundido en uno solo: Donde el tránsito lo justifique es necesario reemplazar el camino de tierra por una calzada más dura y cuya naturaleza dependerá de ese tránsito, y en el resto que comprende la gran mayoría, mejorar sus trazados y muy principalmente sus desagües.

Es preciso, al efecto, hacer resaltar, que entre nosotros (y aun en los países más adelantados en materia de caminos

como los EE. UU.) (1), el camino de tierra ha de ser por muchos años el que tenga el más alto porcentaje de kilómetros, y en consecuencia el segundo problema a que nos hemos referido o sea el de mejorar los trazados y asegurar los buenos desagües de la calzada, es, por lo menos, de tan grande importancia como el de endurecer las superficies de rodado.

Queremos hacer hincapié en estas ideas, porque la gran mayoría, con criterio simplista, piensa que los trabajos de caminos no deben ser otros que consolidación de las calzadas (repartir grava, entre nosotros) trabajos que no es posible realizar siempre, primero, porque en la mayoría de los caminos el tránsito no lo justifica y después, porque el costo, aun para el pavimento más modesto, (refuerzo con ripio de río) nos lleva a cifras tan enormes que suben de los centenares de millones de nuestra moneda.

Actualmente el país cuenta con una cifra redonda de 40 000 kilómetros de caminos y en estos sólo más o menos 4 000 (el 10%) cuenta con calzadas

(1) En los Estados Unidos poco más de un 17% del kilometraje del total de caminos tiene calzada con algún mejoramiento, porcentaje que seguramente se mantendrá por muchos años.

mejoradas con grava o ripio de río. Tenemos pues 36,000 kilómetros sin mejoramiento de ninguna clase, con trazados detestables en su gran mayoría y sin obras de saneamiento o desagües.

Con esta cifra puede apreciarse la importancia efectiva que tiene la atención de este problema, tanto más si se considera, como ya lo hemos dicho, que por muchos años se mantendrá seguramente esta proporción entre nosotros, porque si bien aumenta la cifra de caminos mejorados, aumentará también proporcionalmente la de nuevos caminos, indispensables como fomento o desarrollo de tantas zonas hoy inexploradas.

Se hace, pues, una obra efectiva de beneficio público cuando se rebajan pendientes, se ensanchan curvas o se construyen desagües, aun cuando el propietario vecino declare que se «está botando el dinero pues no se ha echado ni una palada de ripio».

Bien sabemos que para el criterio de nuestros colegas, la política preconizada no necesita comentarios, pero hemos creído indispensable difundir estas ideas en el resto de nuestros compatriotas porque la experiencia nos ha demostrado, que aun personas cultas, con títulos profesionales, no se dan cuenta, que el camino de tierra, tiene tanta importancia como las calzadas mejoradas.

Deberemos pues a la vez que avanzar con nuestras calzadas pavimentadas de acuerdo con nuestros recursos y con las cifras del tránsito, dedicarnos muy especialmente, a mejorar nuestros caminos de tierra, y a conservarlos durante la época de lluvia, con buenos desagües

y con las herramientas del caso como ser, entre otras, rastras y rodillos livianos.

Haremos así también obra efectiva y que interesa al mayor número y probablemente a los propietarios más modestos y apartados de los centros de población.

En el tema sobre «Construcción de Caminos» se recomendó especialmente la selección del material relativo a los caminos de grava, fijando su construcción en dos capas, una inferior de 0,10 a 0,15 m. de espesor y la de rodado de iguales dimensiones con grava comprendida entre 6 cm. y 2,5 cm. y 2 cm y 6 mm., respectivamente.

Por fin en el tema «Plan de Caminos», se recomendó la construcción del longitudinal, indicando el trazado más conveniente y se acordó pedir la aprobación de un nuevo plan general de caminos de acuerdo con la experiencia adquirida y renovable cada cinco años. Ya están llegando a la Inspección de Caminos, enviados por los Ingenieros de las diferentes provincias, los nuevos planos cuyo conjunto ha de formar el plan general que ha de reemplazar al aprobado por decreto N.º 2530 de 17 de Diciembre de 1920, a raíz de la promulgación de la Ley de Caminos

Puede decirse en resumen que esta primera reunión fué todo un éxito, y que este ensayo confirmó las expectativas que los jefes del servicio habían cifrado en ella, y reforzó la idea proyectada de repetir las anuales.

Prestigiaron la reunión el Ministro de Obras Públicas, Comercio y Vías de Comunicación, señor Julio Velasco y el señor Director de Obras Públicas.