

1259.—En efecto, al establecimiento de la servidumbre forzosa del acueducto debe preceder necesariamente el pago al dueño del prédio sirviente del valor en que se estimen los daños y el perjuicio permanente que ha de ocasionar á su propiedad, con mas un tres por ciento de la tasa. En defecto de avenencia de las partes sobre el importe de la indemnizacion, se fija en la forma establecida por la ley de enagenacion por causa de utilidad pública; pero en este caso no hay lugar al aumento del tres por ciento referido (1).

1260.—En la servidumbre forzosa de acueducto la construccion y reparacion de las obras son á cargo exclusivo del dueño del prédio dominante.

1261.—No puede conceder el Gobierno permiso para establecer dicha servidumbre en los edificios, jardines, huertos y terrenos cercados contiguos á las habitaciones que al tiempo de hacerse la solicitud se hallen destinados á estos usos (2).

1262.—La navegacion fluvial es uno de los medios mas poderosos de fomentar la riqueza pública. La agricultura principalmente, necesita vías de comunicacion económicas, porque sus productos contienen poco valor en mucho volumen y se destinan al consumo general de las naciones; y así como los caminos de hierro representan el elemento *velocidad*, los canales significan el elemento *economía*.

1263.—Los canales de navegacion, á semejanza de todas las demás vías de transporte, sean terrestres ó hidráulicas, están bajo la dependencia inmediata del Gobierno, que ejerce en ellas una policia directa y continua.

1264.—Su construccion y reparacion se rigen por las reglas comunes á todas las obras de pública utilidad, y la policia de tránsito no difiere de la establecida para los caminos, sino en los puntos que la naturaleza de las cosas y la diferencia del uso lo reclaman.

(1) Ley de 17 de julio de 1836, arts. 7 y 8.

(2) Ley de 24 de junio de 1849.

Así estan los terrenos colindantes sujetos á la servidumbre que llaman caminos de sirga, necesarios para conducir los barcos á remolque desde la orilla, y á otros servicios públicos análogos, segun que de las riberas dejamos advertido.

1265.—Como á la mejor conservacion y aprovechamiento de los canales de navegacion conviene deslindar y amonajar los terrenos colindantes necesarios á su uso y los demás que les son propios, se ha dispuesto proceder á dichas operaciones en la forma prescrita para las carreteras generales y provinciales (1).

CAPITULO VI.

De los caminos.

- | | |
|--|---|
| 1266.—Dominio público de los caminos. | 1271.—Vías de tercer orden. |
| 1267.—Importancia de las vías de comunicacion. | 1272.—Plan general de caminos. |
| 1268.—Clasificacion de los caminos. | 1273.—Clasificacion de un acarretera. |
| 1269.—Vías de primer orden. | 1274.—Efectos de clasificacion provisional. |
| 1270.—Vías de segundo orden. | 1274 (bis).—De la definitiva. |
| | 1275.—Vías de servicio particular. |

1266.—Son tambien los caminos, como los rios y los puertos, cosas públicas (2), y en este concepto pertenece al Gobierno dictar reglas acerca del uso comunal de toda via de comunicacion y transporte.

1267.—La importancia administrativa de los caminos es inmensa, ya se vea en ellos un medio de circulacion y un elemento de riqueza y prosperidad, ó ya se consideren como instrumentos necesarios de la accion social. Sin comunicaciones breves, fáciles y económicas, el comercio que alimenta la agricultura y la industria, cambiando los frutos por los artefactos y conduciendo unos y otros desde los focos de produccion hasta los centros de consumo, languidece y muere. Los ciudadanos mal pueden ejercitar sus derechos, ni demandar justicia, ni implorar la proteccion de las autoridades distantes

(1) Real orden de 2 de noviembre de 1846.

(2) Ley 6, tít. xxviii, Part. III.

en favor de sus personas y haciendas. El Gobierno, aislado en medio de la nación, ni ve, ni oye, ni es obedecido: su acción que debiera sentirse en los extremos del territorio, ó no traspasa una corta distancia, ó llega á los puntos lejanos sin fuerza para conservar ilesas las prerogativas del poder, y para exigir á los administrados el cumplimiento de las leyes.

El espíritu público tampoco existe, porque falta el contacto de las ideas y sentimientos necesario para formar opinión; y en medio de tan espantosa anarquía moral, los intereses particulares y locales concluyen por triunfar en nombre de un egoísmo individual ó colectivo y por destruir la unidad del estado.

1268.—Dividíanse los caminos ordinarios en generales, provinciales y vecinales, nombres que manifestaban con toda claridad la mayor ó menor participación del Gobierno, de las provincias y de los pueblos en su construcción y sostenimiento. Hoy, por el ciego deseo de novedades, prevaleció el mal consejo de sustituir á las antiguas y significativas denominaciones otras extrañas á nuestro idioma, que no despiertan ninguna idea, ni dicen nada al pensamiento.

Verdad es que con esta mudanza coincide un cambio radical y profundo en nuestro sistema administrativo en cuanto á la construcción y reparación de los caminos. Las leyes de Partida, las de la Novísima Recopilación y todas las posteriores dictadas hasta el día, respetaron la diferencia de los caminos en razón de su utilidad é importancia, y los pusieron á cargo del Gobierno ó de los pueblos, clasificándolos como era natural, según el origen de los fondos y la naturaleza de sus beneficios.

La ley vigente, quebrantando el hiló de nuestras tradiciones y la armonía que los caminos guardaban y deben guardar con las demás obras públicas, centraliza en el Gobierno la recaudación é inversión de los fondos destinados á esta clase de construcciones: sistema contrario á los principios de la ciencia administrativa y de graves inconvenientes al ponerlo por obra.

I. En efecto, hemos asentado en otra parte una regla pru-

dente de administración, á saber: que conviene admitir una centralización máxima para los intereses mayores del estado, media para los intereses medianos y mínima para los menores, ó excentralizarlos por completo. Y siendo los caminos generales, ó sean las vías de servicio público de primer orden, como ahora se llaman, de interés común, procede sujetarlos á la acción directa ó inmediata del Gobierno: los provinciales, ó vías de servicio público de segundo orden, á su intervención y cuidado; y los vecinales, ó vías de servicio público de tercer orden, á su mera inspección y vigilancia: doctrina de que se aparta la ley de carreteras, cuando todas las comprende en un presupuesto general, y es el ministro quien distribuye los fondos y ordena los trabajos.

II. No es tampoco leve reparo el extinguir la vida del municipio, que si por la Constitución no puede tener parte en los negocios reservados á la política y á la administración general del reino, debe hallar sano alimento á su actividad en procurar el bien de los pueblos dentro de los límites de una libertad razonable. Solo observando los preceptos de la justicia y las máximas de conveniencia, se hallará el Gobierno fuerte en su derecho para poner coto á las usurpaciones que ciertos novadores pretenden colorar con el nombre y el favor de los Ayuntamientos, porque dos sendas opuestas conducen á los extravíos de la razón en esta ciencia, la excentralización absoluta y la concentración despótica de los poderes del estado.

III. El Gobierno, desde su altura, no descubre á una simple mirada los intereses locales; y así ni oye, ni siente, ni socorre las necesidades de los pueblos sino después de recibir las noticias de sus delegados, de formar expedientes, anteproyectos, proyectos, presupuestos y memorias, de pedir informes y consultas y de otros mil trámites distintos que convierten la administración en el arte de consumir papel, tiempo y trabajo para resolver tarde y mal una cuestión breve y sencilla. Cuando los pueblos cuidaban de los caminos vecinales, bastaba un gobernador de provincia que los estimulase á procurar el bien:

ahora se necesita que concurren los deseos del ministro, del gobernador y del Ayuntamiento; y si esta cadena de voluntades se quiebra, no se pone un guarda-canton en un camino vecinal.

IV. Los pueblos contribuyen mas docilmente para las obras públicas que se construyen á su vista y de cuyos beneficios inmediatos participan, que para mejoras de utilidad remota, como son los caminos de interés general, y acuden con voluntad menos pronta todavía al auxilio de otras provincias ó pueblos, porque no alcanzan la mancomunidad de intereses que liga la prosperidad de todos los miembros del estado.

V. El sistema de encomendar el cuidado de los caminos vecinales á los pueblos mismos, facilitaba el recurso de las prestaciones personales, que aun cuando las conserve la ley vigente, no podrán ser de tanto uso y provecho admitido el principio de la centralizacion de todos los actos relativos al fomento de las carreteras. Esta es una cuestion que deberán resolver los futuros reglamentos.

Mas como quiera, distingue hoy el derecho los caminos ordinarios en vias de servicio público y vias de servicio particular.

Las vias de servicio público las clasifica el Gobierno en razon de su utilidad é importancia, en vias de primero, segundo y tercer orden.

1269.—Son carreteras de primer orden:

I. Las que se dirigen desde Madrid á las capitales de provincia, departamentos de marina y puntos en que haya establecidas aduanas habilitadas para el comercio general de importacion y exportacion.

II. Los ramales que partiendo de un ferro-carril ó de una carretera de primer orden conduzcan á alguno de los puntos designados en el párrafo anterior.

III. Las que enlazan dos ó mas ferro-carriles, pasando por un pueblo cuyo vecindario no baje de 15,000 almas.

IV. Las que unan dos ó mas carreteras de primer orden, pasando por alguna capital de provincia ó centro de gran po-

blacion ó tráfico, asi del interior como del litoral de la Peninsula, siempre que su vecindario exceda de 20,000 almas.

1270.—Son carreteras de segundo orden:

I. Las que pongan en comunicacion dos capitales de provincia.

II. Las que enlacen un ferro-carril con una carretera de primer orden.

III. Las que partiendo de un ferro-carril ó de una carretera de primer orden terminen en un pueblo cabeza de partido, ó que tenga una poblacion mayor de 10,000 almas.

IV. Las que en las islas Baleares y Canarias pongan en comunicacion la capital con otros puntos maritimos, ó á dos ó mas centros de produccion ó exportacion entre sí.

1271.—Son carreteras de tercer orden las que, sin tener ninguna de las condiciones señaladas para las carreteras de primero y segundo, interesen á uno ó mas pueblos, aun cuando no pertenezcan á la misma provincia.

1272.—Toca al ministro de Fomento formar el plan general de carreteras, oyendo á las Diputaciones provinciales respectivas, teniendo en cuenta el sistema de ferro-carriles y caminos ordinarios existente y en via de ejecucion, considerando las necesidades de los pueblos y ajustándose á lo dispuesto en la ley para la clasificacion de las carreteras.

1273.—Para proceder á la clasificacion de una carretera deben seguirse los trámites siguientes:

I. *Publicacion del ante-proyecto.*—El ingeniero encargado de formarle, remite una copia de su trabajo al gobernador de la provincia que dispone se le dé publicidad en el Boletin oficial, señalando el término de treinta dias para que los pueblos, corporaciones ó particulares á quienes interese el camino, puedan enterarse de aquel documento en la secretaria del gobierno político. Estos anuncios deben extenderse por los medios acostumbrados á los pueblos por donde pase la carretera.

II. *Informe facultativo.*—De las reclamaciones que hicieren los que se creyeren perjudicados se da conocimiento al inge-

niero autor del ante-proyecto, para que en su vista exponga lo conveniente. Luego se pasa el expediente al ingeniero jefe del distrito para que informe con presencia de los datos recogidos, ó pase á comprobarlos sobre el terreno; y por último, debe fundar su dictámen, proponiendo la clasificacion que en su concepto corresponda á la carretera.

III. *Deliberacion administrativa.*—El gobernador somete al exámen del Consejo provincial el ante-proyecto, consigna el voto de este cuerpo en la cuestion y remite el expediente al ministro de Fomento que debe oír á la Junta consultiva de Caminos.

IV. *Resolucion final.*—El Gobierno acuerda en Consejo de ministros la clasificacion de las carreteras de primer orden, y el ministro de Fomento las de segundo y tercero, aquellas por real decreto y estas de real orden.

Aprobado el ante-proyecto y hecha la clasificacion de una carretera, se procede á la formacion del proyecto definitivo, en cuyo trazado deben quedar comprendidos los pueblos que en el ante-proyecto se hubiesen fijado.

1274.—Los efectos de la clasificacion provisional de toda carretera de servicio público son:

I. Que no pueda variarse sin abrir nuevo expediente y terminarlo en debida forma.

II. Que desde entonces, y no antes, puede darse principio á la construccion de la obra.

1274 (*bis*).—Los efectos de la aprobacion definitiva del proyecto son:

I. Que no puede variarse su trazado ó proyeccion horizontal en mayor distancia de la de 200 metros á uno y otro lado del eje, sin renovar el expediente.

II. Que implica la declaracion de utilidad pública en favor de las obras en él consignadas.

En el presupuesto general de gastos de cada año se fijan en capitulos separados las sumas que á cada una de las tres clases de carreteras hayan de aplicarse, y el Gobierno no puede alterar esta distribucion, trasladando fondos de un capitulo á otro.

El Consejo de ministros distribuye equitativamente las cantidades consignadas á este servicio entre las diversas provincias.

1275.—Son carreteras de servicio particular las que sirviendo para la explotacion de minas, canteras y montes, para la comunicacion de establecimientos industriales ó de otra clase cualquiera, ó para el servicio de edificios, haciendas ó propiedades particulares, pasen por terrenos que no sean del dominio de quien construya el camino.

Los que quieran estudiar una carretera ó camino de servicio particular deben solicitar del gobernador de la provincia la autorizacion necesaria para entrar en las propiedades particulares con el objeto de hacer los estudios convenientes, previo aviso á los dueños ó colonos de los terrenos cercados, y prestando fianza de resarcir los daños y perjuicios.

Las carreteras de servicio particular pueden ser declaradas de utilidad pública, siempre que resulte acreditada su importancia por medio de la informacion prescripta en las leyes para proceder á la enagenacion forzosa; y para ejecutar otras nuevas se necesita autorizacion del Gobierno otorgada previa declaracion de utilidad pública (1).

ARTICULO 1.º—*Vías de servicio público de primer orden.*

1276.—Carreteras generales.	1284.—Servicio de reparacion diaria.
1277.—El Gobierno las construye y conserva.	1285.—Celadores de caminos.
1278.—Intrusion del cultivo en las carreteras.	1286.—Portazgos, pontazgos y barcajes.
1279.—Deslinde y amojonamiento de sus terrenos.	1287.—Su establecimiento.
1280.—Policia de tránsito.	1288.—Exámen de esta contribucion.
1281.—Sus reglas.	1289.—Su base.
2282.—Obligaciones de los alcaldes en este punto.	1290.—Tarifas.
1283.—Peones camineros.	1291.—Exenciones.
	1292.—Recaudacion.

1276.—Corresponde al Gobierno construir las carreteras generales ó vías de servicio público de primer orden, así como

(1) Ley de 22 de julio de 1857.

todas las demás obras del estado, costeándolas á expensas del tesoro, y ejecutándolas bajo su inmediata inspeccion y vigilancia.

1277.—Una vez construidas, debe conservarlas, ya vigilando para que los propietarios de los terrenos colindantes las respeten, ya dictando reglas en cuanto al uso de los caminos, y ya en fin, emprendiendo los trabajos de reparacion convenientes.

1278.—La primera obligacion de los dueños y cultivadores de las tierras inmediatas á los caminos es no invadir la vía pública, llevando el cultivo á las carreteras ó sus terrenos adyacentes. Toda intrusion del agricultor es una usurpacion del dominio público que no se legitima por el trascurso de tiempo alguno, porque las cosas á él pertenecientes son imprescriptibles.

1279.—A fin de evitar tales abusos, deben los alcaldes de todos los pueblos cuyos términos jurisdiccionales atraviesen las carreteras, bien sea por sí mismos ó por medio de las personas que deleguen al efecto, acompañadas del ingeniero de caminos ó de los empleados del ramo, acotar y amojonar dichos terrenos, prévia citacion de los propietarios colindantes. Este amojonamiento se practica segun el informe de testigos que declaren los límites que antes tenia el terreno, ó siguiendo las señales que aun existan en otros trozos del mismo en que no haya intrusion; y por último, conforme al apeo de las heredades colindantes en caso de duda ó no conformidad de los dueños.

Comprobada la intrusion en la carretera ó sus partes accesorias, se allanan las zanjas, tapias ó vallados que hubieren construido los propietarios para internar en su propiedad los terrenos usurpados, verificándose esto y la colocacion de nuevos hitos ó mojones á costa de los intrusos en el término preciso de ocho dias siguientes á la intimacion que les hiciere el alcalde bajo la multa que les señale (1). El apeo y amojo-

(1) Real orden de 27 de mayo de 1846.

namiento de estos terrenos es una operacion puramente administrativa mientras no se suscita la cuestion de propiedad, en cuyo caso entra en la competencia de los tribunales ordinarios ó de los especiales á quienes corresponde el conocimiento de aquel negocio segun las leyes (1).

Las demás obligaciones de los propietarios limitrofes son verdaderas restricciones del dominio particular en favor de los caminos, y de consiguiente corresponden al tratado de las servidumbres públicas.

1280.—La policia de tránsito es un negocio del inmediato conocimiento y atribucion de la autoridad local administrativa, y como tal de la exclusiva competencia del gobernador en cada provincia (2). Su objeto es arreglar el disfrute de los caminos y sus obras accesorias de tal manera, que dejando expedito el uso público se ponga coto á toda demasia por parte de los transeuntes.

1281.—Las reglas de la policia de tránsito protegen la salubridad, seguridad y comodidad de los pueblos en sus relaciones con la via pública, á cuyo fin vedan:

I. Romper ó arrancar los guarda-ruedas, so pena de pagar cuarenta reales en satisfacion del daño, y además una multa de cincuenta á cien reales, si hubiese contravencion á las ordenanzas.

II. Atravesar los carruajes cualquier puente con mayor celeridad que el paso, y dar vuelta entre sus barandillas ó antepechos bajo igual pena. Si los puentes fuesen colgados, deben las tropas que transitaren por ellos romper el paso, para evitar su deterioro y precaver cualquier accidente (3).

III. Caminar los carruajes y caballerías por fuera del firme ó calzada del camino, incurriendo su dueño ó conductor, en caso de contravencion, en la multa de cincuenta á cien reales por cada carruaje, y de cuatro por cada caballería.

(1) Real decreto de 23 de setiembre de 1846.

(2) Orden del Gobierno provisional de 14 de setiembre de 1843.

(3) Orden del Regente de 6 de agosto de 1842.

IV. Conducir los carruajes ó caballerías por otro sitio que el señalado para el tránsito, mientras se hicieren recargos ó cualesquiera obras de reparacion, quedando los contraventores responsables del daño que causaren.

V. Cruzar el camino con carruajes, caballerías ó ganados por parages distintos de los destinados al servicio de ir y venir de unos pueblos á otros, ó de dar entrada y salida á las heredades limitrofes.

VI. Toda degradacion causada en los guarda-ruedas, antepechos ó sus albardillas ó en otras obras cualesquiera de los caminos, así como en las pirámides ó postes que marcan las leguas, ó en las fuentes y abrevaderos construidos en la via pública, ó en los árboles plantados á sus orillas, es castigada con una multa de veinte á cien reales, bien hiciere el contraventor este daño por sí mismo, bien lo consintiere hacer á sus ganados ó caballerías.

VII. Tampoco es lícito barrer, recoger basuras, rascar tierra ó tomarla del camino, sus paseos, cunetas y escarpas, pena de veinte á cincuenta reales y reparacion del perjuicio irrogado; ni arrastrar maderas, ramajes ó arados, ni atar las ruedas de los carruajes bajo la multa de cuatro reales por cada madero, ocho si fuese arado que lleve al extremo chapa ó clavo de hierro, y sesenta por cada rueda atada, además del resarcimiento de daños.

VIII. No puede destinarse carruaje alguno á la conduccion de viajeros, sin que preceda licencia del gobernador de la provincia en que esté domiciliada la empresa, previo reconocimiento de peritos y su informe en que declaren que reúne las condiciones necesarias para la seguridad y comodidad de los viajeros, al tenor de las leyes (1).

IX. Los conductores de carruajes deben observar las reglas siguientes en el uso de la plancha de hierro que usan para disminuir la velocidad de las ruedas:

(1) Real decreto de 13 de mayo de 1857 y reglamento de la misma fecha.

i. La plancha debe ser igual al modelo aprobado por la direccion del ramo.

ii. No pueden hacer uso de ella sino en las cuestas y distancias señaladas por los ingenieros encargados de la carretera.

iii. Debe aplicarse á la rueda de tal modo que su centro quede sentado de plano sobre el camino.

iv. Cuando los carruajes lleven la plancha puesta, marcharán al paso de las caballerías.

Toda infraccion de estas reglas se castiga con la reparacion de los daños y una multa de cincuenta á cien reales.

X. Tambien se prohíbe amontonar materiales, tierras, abonos, frutos ú otros efectos cualesquiera en las vías públicas y sus obras accesorias; entorpecer el paso dejando extender sobre el camino el ramaje que forme el cerco de las heredades lindantes; dar suelta y apacentar los ganados en los caminos ó sus paseos; colocar tinglados ó puestos ambulantes en los mismos; abandonar los carruajes; transitar con caballerías, récuas, ganados y carruajes sin dejar libre la mitad del camino á los que vinieren en direccion opuesta, arrimándose cada uno á su lado derecho; caminar apareados los arrieros cuando lleven mas de dos caballerías reatadas; correr á escape, conducir récuas ó ganados sin persona que los guie; bajar los carruajes las cuestas señaladas anteriormente sin planchas ú otro aparato que disminuya su velocidad y sin un farol encendido en la delantera en las noches oscuras; y por último, todo transeunte está obligado á dejar expedito el paso á los correos y conductores de la correspondencia pública.

1282.—Los alcaldes cuidan en sus respectivos términos jurisdiccionales de mantener libres y desembarazados los caminos y sus márgenes, removiendo cualquier estorbo capaz de obstruir ó entorpecer el tránsito público, especialmente en las calles de travesía de los pueblos, y corrigen gubernativamente las contravenciones á las leyes y reglamentos de policía de los caminos (1).

(1) Reglamento de 13 de mayo de 1857.