

# VÍAS Y OBRAS PROVINCIALES

Los pueblos de la provincia de Málaga ofrecen, y descubren al que sabe estudiarlos con amor, al que sabe observar profundamente las realidades, unas insospechadas perspectivas de vida enmarcadas en ese urbanismo popular (fotos 1 y 2) y espontáneo capaz, entre otras cosas, de abrir la panorámica de un juego asombroso de tejados y chimeneas o de cerrar la visión a las estrechas puertas y ventanas que bordean una calle escalonada.

1



Las Vías y Obras Provinciales tratan de poner las bases para crear una infraestructura de Obras Públicas que faciliten el desarrollo económico de estos pueblos. La misión del planificador consistirá en evitar que una servidumbre de ese desarrollo sea la pérdida de sus peculiaridades humanísticas y de su personalidad.

43 núcleos cabeceras de municipios y 11 núcleos anejos, tienen acceso exclusivamente a través de carreteras de la Diputación; y a otras 26 cabeceras de municipios se llega también, entre otras, por carreteras de la Diputación. Estas carreteras suponen, unas veces, la esperanza del acceso de un turismo que se imagina vivificador; otras, la condición para que pueda realizarse el transporte escolar; algunas, la posibilidad de hacer la saca de los productos agrícolas; las menos, el acceso a un lugar de interés histórico o artístico; las más, la ruta del autobús de pasajeros. En definitiva: la comunicación. Una comunicación que abarca una gama en uno de cuyos extremos están los pesados camiones procedentes de canteras, que obligan a fuertes espesores del pavimento; y en el otro, usuarios más silenciosos y pausados (foto 3).



2

Estos pueblos, desconocidos por quienes imaginan y rozan una Málaga de sol y turistas, albergan la vida de cerca de 250.000 personas, repartidas en 84 municipios (los no costeros), en algunos de los cuales nieva y en los que no hay grandes instalaciones de potentes cadenas hoteleras. Son los pueblos que aún no abandonaron su fisonomía característica, que aún no iniciaron la carrera hacia la pérdida de su personalidad.

3



Más de 700 Kms. tratan de cumplir, mejor o peor, estas funciones. Son 700 Kms. normalmente sinuosos, estrechos (foto 4) (hay 475 Kms. con firme de ancho menor o igual a 4,00 mts., y sólo 25 Kms. con más de 6,00 metros de anchura). El pavimento asfáltico cubre los 2/3 de la red, y de no ser por los temporales de los años 1969 y 1970, que obligó a dedicar fondos a la reparación de los daños causados por ellos, podría abarcar ya la totalidad.



4

En la actualidad puede considerarse que sólo 217 kilómetros tienen su pavimento en buen estado de uso (foto 5); el resto: regular (290 Kms.) o decididamente malo (210 Kms.) (foto 6).

5



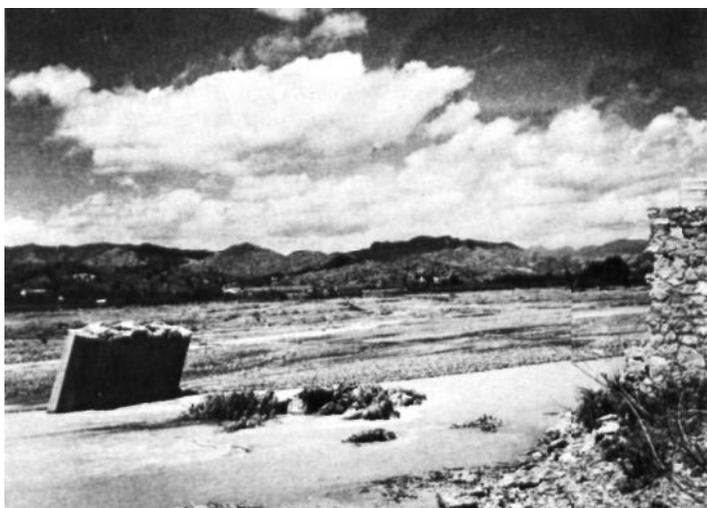
6



A la variedad de las funciones a cumplir, de las características técnicas de los diferentes tramos, y de las condiciones económicas de las distintas zonas servidas, se une la diversidad de las obras realizadas en las carreteras

de la Diputación. Es lógica consecuencia de todo lo anterior. El esfuerzo económico y técnico tiene muy dispersas aplicaciones; y así, junto a costosos puentes de 12 millones de pesetas (fotos 7 a y b)...

7-a



7-b



...también se realizan vulgares bacheos de 50.000 pesetas (foto 8).

De esta forma, entre planes de caminos turísticos, préstamos a través de la Mancomunidad de Diputaciones de régimen común, subvenciones del Servicio Central de Planes Provinciales, subvenciones de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, Plan de Daños por Temporales, planes de Conservación y utilización de maquinaria de Obras Públicas, se han invertido cerca de 150 millones de pesetas entre los años 1969 y 1972 inclusive. Esto supone una media de unas 50.000 pesetas por kilómetro y año; poco, muy poco, para las necesidades que hay que cubrir; por ello, para la administración de estos recursos escasos se siguen criterios selectivos que, exceptuando el caso de la reparación urgente, aconsejan la inversión allí donde el efecto multiplicador es mayor, allí donde la utilidad social se deja sentir más patentemente, allí donde los beneficiados son los más.

Pero Vías y Obras Provinciales no termina su labor al llegar al pueblo. Por el contrario, se continúa a sí misma penetrando en los núcleos y realizando obras de poca cuantía económica (unos 25 millones de pesetas anuales invierte en la Cooperación Provincial la Diputación para municipios de menos de 30.000 habitantes) pero de gran influencia en la vida de sus habitantes, de íntima relación con su actividad; es el pequeño saneamiento, es la distribución de agua potable, la pavimentación de una calle, la urbanización de una plaza, el depósito del agua, el campo de deportes o el alumbrado de sus calles.

9a



9-b



10



Y ahí queda, junto al estribo, aún en pie, del puente viejo (foto 10) destruido por un arroyo malagueño con empuje, como saben tenerlo cada dos o tres años, la silueta de la nueva obra, desafiante, erguida, airosa, que expresa nuestra voluntad de construir el nuevo camino de comunicación entre los pueblos, nuestro interés de ofrecer la mayor utilidad posible con nuestra actividad y nuestro afán de hacer la nueva vía de creación de riqueza, de forma que nuestros pueblos, sin dejar de serlo, puedan alcanzar las condiciones de vida de las que son acreedores, y que necesitan vitalmente.

Francisco RUIZ GARCÍA