

Qué esperan los ciudadanos de las carreteras



José Antonio Soto
Vocal de la revista
Asfalto y Pavimentación

El objetivo de esta tribuna no es incidir en aspectos técnicos sobre cómo está construida una carretera ni con qué productos. Estos temas se los reservamos a los expertos, por lo que nos centraremos en aquello que a un 'ciudadano de a pie', usuario de esas carreteras por las que circula normalmente alguna vez cada cierto tiempo, le afecta directamente, como es el confort y la seguridad.

Cuando se inaugura una carretera, o una antigua se mejora sustancialmente en su trazado y en su pavimento, a los automovilistas, futuros usuarios de la misma, nos hace una gran ilusión circular cuanto antes por ella, por hacer ese recorrido en el que antes tardábamos cuatro veces más de tiempo de lo que vamos a tardar ahora, para comprobar si realmente la sonoridad es tan baja como han dicho y que el primer día de lluvia no nos salpica el coche de delante. En fin, por comprobar que nuestros impuestos han sido bien empleados.

Y efectivamente, es tal y como nos lo imaginábamos: recorrido seguro, bien señalizado, bandas sonoras que nos avisan de una zona peligrosa, señalización horizontal y vertical reflectante por la noche y sin baches... todo un lujo. ¡Ah! Y con un coste de un 50% inferior al presupuestado por la administración.

(Cinco años después)

Han pasado cinco años desde que nuestra carretera fue inaugurada, hace dos que nuestro ciudadano cambió de coche y continua circulando por la misma vía. Sin embargo, algo ha cambiado. La primera señal de ese cambio la notó el

primer día de lluvia, a la vuelta de vacaciones después de un seco verano. El agua ya no se filtraba de la superficie de la carretera como antes; las salpicaduras de los coches recordaban a las de la antigua; había charcos en las zonas bajas del pavimento, por lo que era necesario agarrar fuerte el volante para no salir de la trayectoria. En fin, se había perdido esa conducción segura.

No sólo fue esa situación la que hizo pensar al usuario que su carretera no estaba como antes. Por la noche, a pesar de conocer bien el tramo por el que circulaba, estuvo a punto de saltarse una desviación, ya que el cartel indicador de la salida no lo vio hasta unos cincuenta metros antes. Había perdido su reflectancia. A partir de ahora tendría que ir mucho más atento, pues ya no era tan fácil la conducción ni tan relajada, era menos segura.

Y poco a poco fueron apareciendo otros problemas a partir de los primeros días del invierno: pequeñas grietas en la superficie que enseguida se convirtieron en una especie de malla rota, que daba lugar a algún desprendimiento y terminó por degenerar en un bache, haciendo la conducción menos confortable.

Las frenadas ya no eran tan seguras. Parecía como si el pavimento tuviera menos agarre y, de la noche a la mañana, aparecieron nuevas señales como 'pavimento deslizante', 'tramo de concentración de accidentes', 'recomendación y/o limitación de velocidad'...

A partir de estos hechos empieza a surgir una serie de preguntas y algunas posibles respuestas de los usuarios que ven cómo, en cortos periodos de tiempo, esa carretera, *su carretera*, se va transformando de nuevo en aquella otra, ya olvidada, que se reparó hace algo más de cinco años.

Ante esta situación, las preguntas que le se le ocurren al sufrido usuario podrían ser: ¿por qué el pavimento dura tan poco tiempo en su estado inicial?; ¿por qué la administración, tan diligente para inaugurar, es tan lenta para conservar?; ¿por qué esta obra se adjudicó a una empresa que se comprometió a realizarla con un 50% de rebaja sobre el presupuesto calculado por los ingenieros de la administración?

Qué esperan los ciudadanos de las carreteras

Ante esto surge otra pregunta ¿qué ingenieros se han equivocado? o ¿es posible hacer bien una obra con esa bajada en la subasta?, creo que se llama así a la puja por precio más bajo. Lo barato siempre sale caro.

¿Es que en este país nadie valora la calidad de lo bien hecho? Estoy seguro de que, en el sector de construcción de carreteras, habrá, como en todos los sectores, empresas que invierten más en investigación que otras y disponen de mejores especialistas, que, en resumen, son más de fiar a la hora de hacer una obra. Por eso, la administración deberá controlar más los trabajos realizados por según qué empresas para evitar desaguisados a corto plazo.

Ante todas estas dudas, al usuario de a pie, o mejor dicho de vehículo, no le queda otra cosa que... no sé qué le queda, quizás enfadarse, pero ¿contra quién?

Si alguien ve solución a estos problemas y sabe contestar a esas preguntas, por favor, le ruego que lo diga por la seguridad de todos, por el buen estado de nuestras carreteras y, por supuesto, por lo que nos corresponde pagar de nuestros bolsillos.

#50

AFIRMACIONES ASFÁLTICAS

“Las mezclas asfálticas que combinan técnicas de baja temperatura y de reciclado permiten una mayor reutilización de RAP, consiguiendo grandes ahorros de energía y de recursos y gran reducción de emisiones” (Art. Mezclas bituminosas recicladas semicalientes con espuma de betún, número 21)

#SOSTENIBILIDAD_Y_MEDIO_AMBIENTE