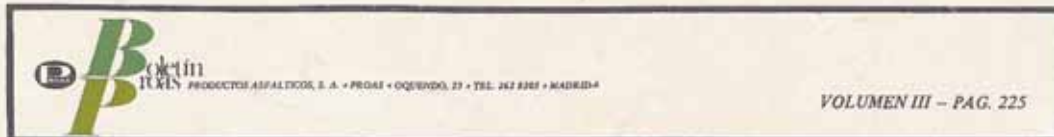


Mirando al pasado

Documento publicado en noviembre-diciembre de 1976.



COMENTARIO DE ACTUALIDAD

Hace unos días, ha terminado en Madrid la II Exposición Internacional de la Seguridad en Carretera y el Medio Ambiente.

Aquí, lógicamente, nos preocupa sobre todo el aspecto seguridad, ya que el estado de conservación de los pavimentos tiene fuerte relación con la seguridad de la circulación de vehículos.

Efectivamente, hay una serie de aspectos relacionados con las características técnicas de la carretera que influyen de forma muy apreciable en la peligrosidad que ésta presenta y quizás sería interesante que se hubieran subrayado adecuadamente algunos de estos aspectos de cara al público, aprovechando la Exposición:

1. Un aspecto de los más importantes, pero que evidentemente no tiene gran cosa que ver con los temas de materiales de los que en este Boletín nos ocupamos, es el de un trazado adecuado, con curvas de amplitud suficiente, enlaces satisfactorios y óptima visibilidad. En el tema de la visibilidad, se ha discutido hasta la saciedad la influencia que sobre ella puede tener el color del pavimento, es decir, fundamentalmente, si se trata de un pavimento asfáltico o de hormigón de cemento: discusión ociosa porque, como puede observar cualquiera que dedique al tema un mínimo de atención, pocos meses después de puesto en servicio un nuevo tramo de carretera, adquiere, como consecuencia de la meteorización, del polvo y del roce de los neumáticos, un color gris que es prácticamente el mismo, tanto si el pavimento era originalmente asfáltico y, por consiguiente, bastante oscuro, como si se trataba de un pavimento de hormigón hidráulico, de un color gris muy claro. En cualquier caso y admitiendo la hipótesis de que los pavimentos negros son efectivamente negros, resulta evidente que los vehículos de color claro (como conviene por motivos de visibilidad) son mucho más visibles sobre fondo oscuro que sobre fondo claro y lo mismo ocurre con las líneas amarillas o blancas de señalización que tan gran ayuda prestan a los automovilistas, especialmente en casos de visibilidad muy mala, como, por ejemplo, en medio de la niebla.

2. Otro aspecto importantísimo es el de la mayor o menor resistencia al deslizamiento que los pavimentos pueden ofrecer. En este aspecto, como todos sabemos, desempeña un papel importantísimo la elección de unos áridos adecuados a la hora de construir la carretera, pero si, por defectos de los áridos o por cualquier otro motivo, la carretera termina por hacerse deslizante, es imperativo un tratamiento de conservación adecuado que restaure a la superficie sus condiciones antideslizantes y, para ello, puede aplicarse una capa delgada de aglomerado asfáltico o un tratamiento superficial de cualquier tipo utilizando áridos adecuados. Es interesante en este aspecto hacer notar la poca atención que hasta ahora se ha prestado en España a la construcción de capas de rodadura delgadas de aglomerado poroso, que ofrece una seguridad máxima frente al deslizamiento al eliminar la capa superficial de agua de lluvia. Como tratamientos superficiales, nuestra recomendación será siempre el empleo de tratamientos con gravilla de tamaño adecuado, reservando los tratamientos con lechada asfáltica para casos muy especiales, ya que su empleo en tramos largos de carreteras sometidas a tráfico intenso resulta a todas luces antieconómico por su poca duración.

3. Circulando recientemente por alguna carretera importante en las proximidades de Madrid, hemos padecido algún momento de peligro al encontrarnos, en un pavimento donde no era de esperar tal cosa, un bache que distrajo la atención del conductor y comprometió la estabilidad del vehículo simultáneamente. En una carretera con mal estado de conservación generalizado, un bache más o menos puede no tener importancia. Un bache aislado en una obra que está generalmente en muy buen estado, puede ser muy peligroso.



Enlaza este comentario con el del número de marzo del Boletín en el que manifestábamos nuestra preocupación por la modestia de las cifras del presupuesto de carreteras para 1977. Para mantener en las carreteras un grado de seguridad aceptable, es necesario ciertamente inspeccionar los vehículos para que estén en condiciones mecánicas aceptables, así como educar y vigilar a los conductores para que circulen de forma adecuada, pero también, evidentemente, es necesario que las carreteras, se mantengan en un estado de conservación satisfactorio. Se ha realizado en los últimos años una importante labor en nuestra red de carreteras, a pesar de lo cual, el gran crecimiento del tráfico y las características geográficas de nuestro país hacen que las carreteras españolas tengan índices de accidentalidad bastante elevados. Sería extremadamente peligroso, con los tráficos actuales, que la red de carreteras se deteriorara por falta de consignaciones suficientes para su conservación a los niveles que este tráfico exige.