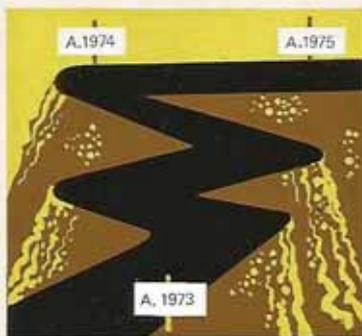
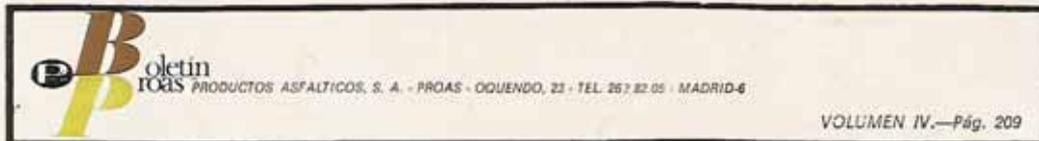


# Mirando al pasado

Documento publicado en noviembre-diciembre de 1975.



## COMENTARIO DE ACTUALIDAD

Cuando este número del Boletín salga a la calle, el año 1975 estará prácticamente terminando. Parece pues momento adecuado para examinar las perspectivas que presenta el empleo de los materiales asfálticos de cara al año 1976 que es, además, el primero del IV Plan de Desarrollo.

A mediados del III Plan de Desarrollo, apareció en el campo de los productos petrolíferos en general y de los asfálticos en particular, como uno más de estos productos, un fenómeno inesperado por la mayoría y desde luego, totalmente nuevo en el campo de estos materiales: la inestabilidad de los precios. Durante muchos años, el precio de los materiales asfálticos había experimentado modificaciones al alza que eran siempre suficientemente pequeñas para que no alteraran de forma apreciable la economía de aplicación de los productos. Como consecuencia, puede decirse en términos

relativos que a lo largo de muchos años el precio de los materiales asfálticos había ido reduciéndose ya que los incrementos que tales precios experimentaban eran en general inferiores al nivel medio de modificación de los precios y costos.

Como consecuencia de la subida de precios de 1974, el consumo de materiales asfálticos, que durante muchos años había presentado en España un gráfico de constante crecimiento, al igual que en todos los países europeos, experimentó por primera vez una disminución porcentual apreciable. En el curso del año 1975, puede preverse en el momento en que escribimos estas líneas, que el consumo se habrá mantenido aproximadamente en los mismos valores que en 1974, por lo que la cifra anual para 1975 estará sensiblemente por debajo de lo que se había previsto al iniciarse el III Plan de Desarrollo. El fenómeno, por otra parte, no es exclusivo de España y se ha dado incluso más acusadamente en otros países europeos.

En nuestro caso, la explicación es obvia: al producirse un considerable incremento de los costos (y no sólo del asfalto) en un momento en que el plan de inversiones públicas en carreteras estaba ya determinado y con escasas posibilidades de modificación, forzosamente la adaptación a los presupuestos establecidos, incluso reforzados con los suplementos que las circunstancias hacían posibles, había de conducir a una reducción en los volúmenes de obra en unos casos, y al aplazamiento en la iniciación de nuevas obras en otros.

Sin duda es previsible que en el futuro inmediato los precios de los productos petrolíferos continúen elevándose gradualmente, pero parece seguro que no volverán a darse incrementos bruscos como el de 1974, y establecidos nuevos planes de inversión en función de las disponibilidades existentes y de las necesidades de las carreteras españolas, es de suponer que de nuevo se reanude el ritmo creciente de los consumos.

Es posible que el ritmo de crecimiento que se establezca de cara al futuro sea más modesto que el que existía antes de la crisis del petróleo, pero también pudiera ser que el criterio de rentabilidad de las inversiones triunfe en la mayor parte de los casos sobre las economías mal entendidas que podrían conducir a una degradación más o menos intensa de una red de carreteras que, tras el progreso de los últimos años, estaba ya convirtiéndose en uno de los más importantes instrumentos de trabajo del país, haciendo que se realice un nuevo esfuerzo para terminar lo mucho que aún queda por hacer en las carreteras españolas.

En cuanto a técnicas, no parecen previsibles novedades de importancia. El aglomerado asfáltico continuará siendo el material de pavimentación más utilizado en España, como en todos los países desarrollados, y en su elaboración y extendido quizás no quepa pensar en más novedades que la introducción en España de las plantas con secador-mezclador y, posiblemente, la generalización del empleo de los silos para mezclas terminadas, ya que en ambos casos se trata de modificaciones que pueden permitir un abaratamiento de las mezclas. Pese a todo, la práctica demostrará que las bases asfálticas constituyen la solución más económica y es de esperar que esto quede demostrado radicalmente con tramos importantes de pavimento totalmente asfáltico.

Por otra parte, parece probable continúe produciéndose un considerable incremento de los volúmenes de utilización de emulsiones asfálticas.

España tiene que seguir progresando y el progreso exige unas carreteras mejores, en cuya consecución esperamos se dé un paso importante en estos cuatro próximos años.