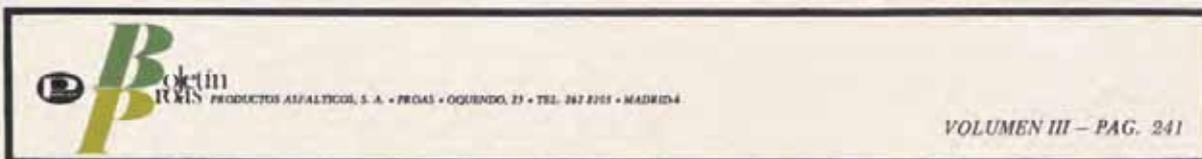


Mirando al pasado

Como en aquel julio de 1977, cuando salga a la luz este número de la revista, estaremos ante la composición de un nuevo gobierno sobre el que recaerá la responsabilidad de gestionar nuestras carreteras. Esperemos, como entonces, que cambie la tendencia sobre la inversión en Conservación de Carreteras, tanto la Ordinaria como la mal llamada Extraordinaria con la que conseguimos de verdad mantener y asegurar el estado de conservación de nuestros firmes de carreteras. Que el dicho de "tropezar en la misma piedra" no se cumpla con los próximos gestores de nuestras carreteras".



COMENTARIO DE ACTUALIDAD

Escribimos estas líneas el día 13 de julio, cuando todavía está prácticamente fresca la tinta de los periódicos en los que se publicaron la composición del nuevo Gobierno y las primeras noticias sobre el programa económico que éste se propone desarrollar. En el último "Comentario de Actualidad" indicábamos la conveniencia de que los planes de inversiones en carreteras se conocieran con antelación suficiente para que todos —proyectistas, constructores y suministradores de materiales— pudiéramos programar nuestras actividades con la antelación y reposo suficientes para evitar los derroches a que muchas veces dan inevitablemente lugar la precipitación y la improvisación.

A mediados de julio, por otra parte, la actividad constructiva en las carreteras españolas sigue manteniéndose a un nivel muy apreciablemente inferior al de 1976, lo que nos hace desear que, aunque sea precipitadamente, se tomen cuanto antes medidas que permitan reactivar las obras de carreteras, con lo que pueden lograrse simultáneamente varios objetivos. El primero, sin duda, es evitar que la red de carreteras continúe por el camino de degradación que ya ha emprendido con notable aprovechamiento. En conservación de carreteras, la teoría de la puntada a tiempo es plenamente aplicable, y el gasto en conservación necesario hoy y aplazado por falta de fondos, habría de realizarse mañana a un costo diez veces mayor aunque el costo de la vida no sufriese incremento alguno entre un momento y otro, sino sencillamente porque los efectos destructivos del tráfico y los elementos crecen en proporción geométrica de forma inevitable desde el momento en que se inician si no se atajan adecuadamente. Pero la inversión en carreteras representaría en estos momentos, además, las importantes ventajas de absorber parte de la mano de obra desocupada y de inducir cierto grado de reactivación en algunos aspectos, de la economía.

Todos tenemos puestas grandes esperanzas en esta nueva etapa de la vida política de nuestro país, y una de las preocupaciones de cuantos desarrollamos nuestra actividad en relación con las carreteras españolas es que el cambio de Gobierno vaya a producir un nuevo compás de espera en la puesta en marcha de los planes extraordinarios de que se viene hablando desde principios de año, de forma que resulte de todo punto imposible alcanzar hasta diciembre un volumen de actividad medianamente satisfactorio.

Sin duda se nos dirá, porque es cierto, que la economía española presenta en estos momentos problemas muy grandes y que requieren una actuación prioritaria, pero parece conveniente insistir en el hecho, al que ya nos hemos referido otras veces, de que ahorrar dinero evitando gastarlo en la conservación de carreteras es el peor de los derroches. ¿Podemos permitirnos ahora ese derroche? ¿Es necesario?.