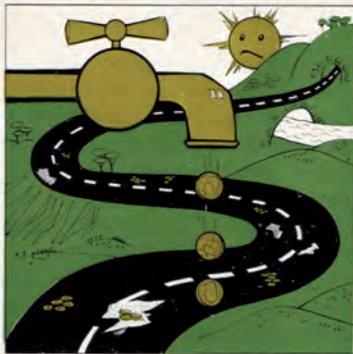


Mirando al pasado

Mayo-junio 1978



VOLUMEN III - PAG. 261



COMENTARIO DE ACTUALIDAD

Uno de los sectores más afectados por la crisis económica que en general sufre nuestro país es, sin duda, el de la construcción de carreteras.

La Dirección General de Carreteras contó en 1977 con unas consignaciones totales que a fin de año llegaban a los 40.000 millones, mientras que en 1978, las cantidades totales disponibles para los mismos fines no superan hasta el momento actual los 27.000 millones. Teniendo en cuenta los efectos de la inflación en el incremento de costo de materiales y mano de obra, esto significa inevitablemente que el volumen real de actividad a realizar en 1978 ha de ser forzosamente muy inferior al de 1977. En términos generales, lo mismo puede decirse de los demás

organismos que, de una u otra forma, realizan o financian obras de carreteras.

Es evidente que esta limitación presupuestaria se debe a la necesidad de distribuir un presupuesto total forzosamente limitado entre una serie de necesidades de diversa índole dentro de las cuales, al parecer, se ha atribuido a las carreteras un orden de prioridad relativamente bajo.

En cuanto se refiere a obras de construcción de nuevas carreteras o mejora de las existentes, esto puede ser, hasta cierto punto, justificable. Aunque el aplazar el ensanche de una carretera de sección insuficiente durante unos años pueda suponer mantener durante este tiempo un tramo congestionado en el que la marcha lenta de los vehículos produzca cierto derroche de combustible, el daño ocasionado no será nada más que ése: la pérdida de cierto número de toneladas de gasolina y de cierto número de horas de los usuarios de la carretera. Aunque se aplaze durante algunos años la supresión de una travesía o la eliminación de una curva peligrosa, no se hará más que mantener durante algún tiempo más una situación indeseable que, con un poco de suerte, quizá no dé lugar a ningún accidente grave. Es decir, las obras de construcción entendidas en este sentido amplio a que nos estamos refiriendo, son casi siempre aplazables porque, aunque corresponden a necesidades reales y a veces hasta urgentes, pueden esperar algún tiempo sin que la espera en sí produzca un agravamiento importante de la situación.

No ocurre lo mismo con las obras de conservación: cuantos entienden algo de carreteras saben perfectamente que es esencial para reducir al mínimo los gastos de este tipo, que la conservación se mantenga siempre a punto; que el aplazamiento de las obras de reparación conduce a deterioros que crecen en proporción geométrica con el paso de las semanas, por lo que el retraso de la realización de este tipo de obras conduce a incrementos tremendos de su costo. Este es un buen argumento en contra de la reducción de los presupuestos de conservación de carreteras o, más exactamente, de su mantenimiento en unas cifras que no sean suficientes para atender a estas necesidades en la medida precisa. Lo cierto es que empieza a revivir aquella vieja situación en la que todo el mundo hablaba del mal estado de las carreteras y en que los caricaturistas tenían un tema fácil y seguro para sus chistes en los baches y los accidentes de distinto tipo que pueden producir. Y esto puede tener consecuencias económicas muy desfavorables en distintos aspectos, entre ellos, el encarecimiento que puede suponer para el transporte el mal estado de las carreteras; la incidencia negativa que esta situación tiene para el turismo extranjero que viaja por España en automóvil; y los graves efectos que para las empresas especializadas en construcción de carreteras pueden tener altibajos tan importantes como este que hoy vivimos en el volumen de contratación de obras de carreteras.