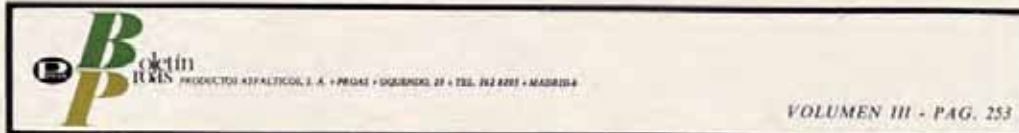


# Mirando al pasado

Enero-febrero de 1978.



## COMENTARIO DE ACTUALIDAD



Por su importancia en el momento actual y por su perfecta concordancia con lo que desde estas páginas venimos diciendo persistentemente, nos limitamos hoy en nuestro «Comentario» a dar las conclusiones de la conferencia pronunciada por M. Fève, Director de Carreteras de Francia, en la 3.ª Conferencia Africana de Carreteras, celebrada en Abidjan, en el mes de octubre de 1976:

«Después de un largo período durante el cual se descuidó la conservación, lo que dio lugar a una grave degradación progresiva de la red de carreteras francesa, a partir de 1969 se ha realizado un vigoroso esfuerzo corrector. La modernización de la red se ha desarrollado en dos fases complementarias:

1. Actualización del estado de los pavimentos degradados, mediante un retuerzo (recuperación del retraso en la conservación).

2. Conservación preventiva programada de los pavimentos reforzados, a partir de 1970. Tal política conduce necesariamente, respecto a los métodos tradicionales de conservación curativa, a un aumento sensible de los gastos, seguido, cuando se logra la renovación de los pavimentos, de una estabilización a nivel de equilibrio menos elevada que en la fase de curación, pero más importante que con los métodos tradicionales.

El esfuerzo financiero necesario para el éxito de esta política implica, pues, que el suministrador de fondos (Ministerio de Hacienda, Organismos Internacionales, etc.) esté convencido de las ventajas de esta elección no solamente desde el punto de vista económico, sino del estrictamente financiero. Por consiguiente, es preciso que sea consciente del hecho de que una política de conservación curativa menos costosa a corto plazo— lleva a largo plazo a exigir gastos más importantes cuando la red se degrada. El éxito implica, además de los adecuados medios financieros, una racionalización de los métodos de gestión de la conservación y un seguimiento minucioso de la evolución del estado de los pavimentos (inspecciones visuales y aparatos de medida de gran rendimiento).

La experiencia adquirida, tanto en el extranjero como en Francia, ha permitido la elaboración de una guía provisional de la conservación preventiva que define un conjunto de umbrales de intervención sobre la calzada y sus dependencias, ofrece un sistema de determinación de prioridades y abre el camino a una mejora sensible de la programación y de la gestión.

Son necesarios algunos años de práctica para establecer un balance de la eficacia del esfuerzo realizado y solamente después podremos elaborar una nueva guía sobre bases más fiables.

Para las carreteras a construir, es necesario encontrar un método que permita buscar un óptimo no solamente sobre la base del costo de inversión inicial, sino sobre el conjunto de la inversión y la conservación.

Los objetivos establecidos son ambiciosos, pero realistas, y nuestra acción puede continuarse sin fallar. Una colaboración amplia y profunda de las autoridades que se ocupan de las carreteras en los diferentes países permitirá, sin duda, en el futuro, conseguirlo con menos dificultad y más rápidamente.»

Las conclusiones que acabamos de transcribir coinciden por completo con lo que, desde estas páginas, venimos repitiendo insistentemente. Tras unos años en que las inversiones en carreteras han tenido un nivel suficiente para mejorar la red haciéndola equiparable con las mejores de las europeas, estamos en una época en que la insuficiencia de créditos destinados a la construcción y conservación de carreteras está dando lugar a una degradación de éstas que, si progresa, sólo podrá recuperarse a costa de inversiones cuantiosas, mientras que el mantenerlas en su estado actual resultaría ahora relativamente económico.