

# Mirando al pasado

Documento publicado en enero-febrero de 1977.



## COMENTARIO DE ACTUALIDAD

Como nuestros lectores saben, el Boletín Proas aparece cada dos meses, lo cual tiene como consecuencia inevitable (a menos que gozáramos del don de profecía) el que nuestros "Comentarios de Actualidad" adolezcan frecuentemente de cierta ranciedad en su contenido, es decir, que cuando decimos "...hace unos días ha terminado tal o cual reunión", es prácticamente seguro que al llegar el texto impreso a manos de nuestros lectores, habrán transcurrido cerca de dos meses desde que el acto en cuestión tuvo lugar. Como este retraso no desvirtúa generalmente el significado del hecho, continuaremos utilizando el mismo método de redacción, esperando que estas líneas valgan de excusa ante aquellos de nuestros lectores para quienes este aparente contraste entre lo que se dice y la realidad de los hechos haya constituido hasta ahora motivo de confusión.

Hace unos días ha terminado en Madrid el Primer Curso Nacional sobre Energía y Transporte, organizado por la Asociación Española de la Carretera. Es indudable la actualidad, el interés y la trascendencia del tema ya que, como los que asistieron al Curso pudieron aprender y es bien sabido, el porcentaje del consumo total de energía de un país cualquiera, y en particular del nuestro, absorbido por el sector transporte es muy elevado, de forma que cualquier medida que en él se pueda tomar encaminada a reducir el consumo energético puede suponer ahorros importantes en el consumo energético total del país.

En los aspectos que más pueden interesarnos, que son los directamente relacionados con la construcción de carreteras, surgieron de las conferencias y coloquios dos conclusiones importantes:

La primera es que, en cuanto a consumo de energía se refiere, tiene poca trascendencia la elección para el pavimento de la solución flexible o de la solución rígida. La diferencia de consumo de energía que pueda producirse como consecuencia de esta elección siempre resultará insignificante en relación al consumo energético del país y, respecto a las economías que puedan conseguirse con una mínima racionalización de la utilización de los medios de transporte.

La segunda conclusión es la más importante y tiene tal trascendencia que probablemente merecería ser estudiada y desarrollada mucho más a fondo de lo que fue posible hacer en el breve tiempo disponible en el Curso a que nos referimos. Esta conclusión es que es necesario introducir el concepto del consumo de energía al estudiar las inversiones a realizar en la red de carreteras. Esto es lo que puede tener verdadera importancia para un desarrollo futuro de nuestro país en el que el transporte se realice en condiciones óptimas en todos los aspectos y muy especialmente en cuanto a consumo energético se refiere. Se opone este concepto casi radicalmente al método utilizado en nuestro país (y prácticamente, que nosotros sepamos, en todos los demás) de proyectar las obras de carreteras buscando fundamentalmente la solución más económica en cuanto a ejecución material se refiere, dentro del marco de las normas establecidas. La elevación del precio de la energía nos está llevando —nos ha llevado ya— a una situación en la que hay que estudiar ya el rendimiento económico global del proyecto, incluyendo tanto los gastos de construcción como los de explotación, como si de un ferrocarril se tratara. En muchos casos, la solución más económica a la larga para el país, puede ser una mucho más costosa en cuanto a gastos de construcción se refiere que las que actualmente se están empleando.

Una extensión lógica de este concepto, que no se citó explícitamente pero se deduce claramente de lo anterior, y del conocimiento de que el mal estado de la superficie de rodadura de una carretera conduce a considerables elevaciones de los consumos de combustibles, es que es esencial para una buena economía el conservar en perfecto estado la superficie de rodadura de nuestras carreteras. El no hacerlo puede constituir, entre otras cosas, el derroche de una energía valiosísima.

Economizar en gastos de conservación puede ser tan peligroso como economizar en medicinas.