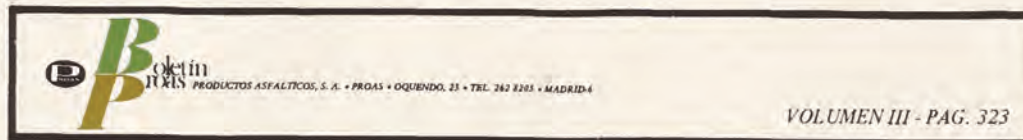


# Mirando al pasado

Documento publicado en agosto de 1983 - marzo de 1984.



## COMENTARIO DE ACTUALIDAD

*A mediados de febrero de 1984, momento en que redactamos este comentario, hay un tema central en la atención de cuantos se preocupan por las carreteras españolas. El conjunto de los presupuestos con que cuentan los organismos responsables de la construcción y conservación de las carreteras para estas atenciones es este año mejor que nunca (aunque sigue faltándole un 50 % para alcanzar un nivel satisfactorio), pero como nos encontramos inmersos en el complicado proceso de las transferencias a las autonomías de las redes que les corresponden, todos nos tememos que gran parte de estos presupuestos puedan quedarse sin gastar, por*

*dificultades administrativas o personales de uno u otro tipo. Se nos puede pasar el año discutiendo si son galgos o podencos los que han de comerse la liebre y, al revés que en la fábula, que ésta —léase el dinerito del presupuesto— se escape viva y coleando. Esperemos que no sea así.*

*Por otra parte, en el campo de la técnica de pavimentos, se han anunciado unas Jornadas sobre Pavimentos Flexibles, que tendrán lugar en Barcelona los días 3 al 5 de abril próximo. Al poco tiempo de hacerse pública la convocatoria para estas Jornadas, se ha publicado también la convocatoria para unas segundas Jornadas sobre Pavimentos de Hormigón, organizadas por la Agrupación de Fabricantes de Cemento de España (Oficemen), que tendrán lugar en Córdoba los días 28 al 30 de marzo.*

*Nos parece excelente que se dedique tanta atención a los temas técnicos relacionados con los pavimentos de nuestras carreteras. Las Jornadas sobre Firmes Flexibles están plenamente justificadas ya que hace largo tiempo que no tiene lugar un congreso de este tipo en España, y parece conveniente un repaso del estado de esta técnica, utilizada casi con exclusividad en las carreteras españolas (y en las de todo el mundo). Las Jornadas sobre Pavimentos de Hormigón tienen mucha menor justificación práctica ya que su empleo en España es muy reducido por motivos evidentes, pero siempre es una técnica más con la que se puede contar en algunos casos que, por razones especiales, justifiquen su empleo.*

*No vamos a entrar en este comentario de actualidad, que tiene forzosamente otro carácter, en la discusión detallada de los motivos por los que nunca se han construido en España muchos pavimentos rígidos y es razonable esperar que tampoco se construyan en el futuro, salvo en algunas obras aisladas de carácter más testimonial que otra cosa. Históricamente, el motivo fundamental ha sido las diferencias importantes de costos entre los firmes flexibles y los rígidos de calidad similar. A pesar del encarecimiento de los productos petrolíferos consecuencia de la crisis del petróleo, y en contra de lo que a veces se publica en informaciones proporcionadas por la industria del cemento, los pavimentos asfálticos, incluso los de mayor calidad, siguen siendo menos costosos que los pavimentos rígidos en cuanto a gastos de primer establecimiento, especialmente si se tienen en cuenta las posibilidades de aplazamiento del gasto mediante la construcción por etapas (que no es posible en los pavimentos rígidos) y las fuertes bajas que respecto a los precios de proyecto se producen en las licitaciones como consecuencia de la gran oferta de pavimentos flexibles.*

*Pero es que además, y en contra también de lo que a veces se publica faltando a la verdad, los pavimentos asfálticos son mucho más baratos de conservar que los rígidos. Para comprobarlo no hay que hacer más que hablar con quien tenga larga experiencia de conservación de pavimentos de este tipo. En España hay pocas personas que tengan esta experiencia, pero hay algunas.*

**LAS INVERSIONES EN MEJORA DE CARRETERAS EXISTENTES, SON LAS MAS RENTABLES QUE ES POSIBLE IMAGINAR (DATOS DEL BANCO MUNDIAL).**