

# Mirando al pasado

1979



## COMENTARIO DE ACTUALIDAD

Cuando escribimos este comentario está terminando el mes de junio de 1979 y la actividad en la construcción y conservación de carreteras desde 1 de enero ha sido tan baja que las cifras de consumo de asfaltos en el país presentan, respecto a las mismas fechas de 1978, que no fue un año precisamente brillante en este terreno de la mejora o, al menos, de la conservación de nuestra red, una disminución del 20 por 100 aproximadamente. Esto puede parecer catastrófico desde el punto de vista de las empresas cuya actividad económica se basa en la producción y comercialización de estos materiales, pero éste es un aspecto parcial e interesado del asunto del que quizás conviene prescindir aquí para concentrarnos en lo que significa en cuanto a la situación de nuestra red de carreteras.

La situación de la red de carreteras puede resumirse sencillamente diciendo que lleva años sometida a un desgaste cada vez más intenso y con unos gastos de conservación que han presentado cada año mayor déficit respecto de lo que hubiera sido necesario para conservar la red en condiciones aceptables. Por supuesto, quiere esto también decir que las mejoras que la red sin duda requiere en determinados aspectos y en múltiples lugares no han podido realizarse, con lo que la perspectiva general es la de una decapitalización creciente o, si se prefiere decirlo de otro modo, una degradación progresiva de un capital que ya poseemos.

En la página 265 del Boletín decíamos en otro "Comentario de Actualidad" más o menos lo mismo que aquí estamos indicando, aunque con cifras concretas referidas al ejercicio de 1978. Para 1979, la situación hasta ahora es peor, si bien hay esperanzas de que la rápida aprobación del Presupuesto y la utilización en conservación de carreteras de fondos procedentes de otras partidas del Presupuesto que no sería posible utilizar en los plazos necesarios, hagan posible una mejora de aquí a fin de año.

Parece conveniente insistir aquí en que la conservación de carreteras a que nos estamos refiriendo no consiste solamente en realizar los bacheos que son urgentemente necesarios en numerosos tramos de la red (ya es necesario preparar los planes de viaje por carretera teniendo en cuenta el estado de cada tramo y desviándose a veces de la distancia más corta en el mapa para buscar recorridos más tolerables para el vehículo), sino también reforzar los firmes en numerosos tramos, especialmente de los primeros que se incluyeron en el Plan Redia, tramos para los que estaba previsto un refuerzo posterior, necesario forzosamente en razón del aumento de los tráficos y la acumulación de las fatigas, pero que hasta ahora no los han recibido por razones esencialmente presupuestarias.

Esperemos que cuando este Boletín salga a la luz, el Presupuesto para 1979 esté ya definitivamente aprobado y se haya podido iniciar esa reactivación de los trabajos de conservación que tan necesaria es en muchos aspectos. Y teniendo en cuenta cómo suelen desarrollarse las cosas, creemos que hay que empezar ya a proclamar la necesidad de que el Presupuesto de 1980 quede aprobado antes de diciembre de 1979, así como de que en este Presupuesto se asignen no sólo a la conservación, que es imposible descuidar, sino también a la construcción de carreteras, fondos suficientes no sólo para detener el proceso de degradación de nuestra red, actualmente en marcha, sino para iniciar una mejora que le permita adaptarse a las necesidades crecientes del tráfico, a todas luces necesario en un país donde más del 65 por 100 del transporte de mercancías se realiza por la red de carreteras.