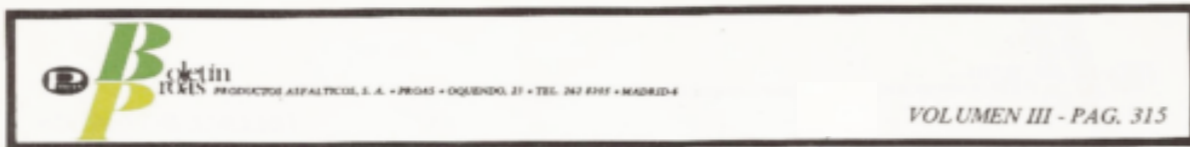


# Mirando al pasado

Documento publicado en agosto-febrero de 1983.



## COMENTARIO DE ACTUALIDAD

*Está iniciándose el año 1983 y, como siempre por estas fechas, resulta un ejercicio interesante especular sobre cuáles son las perspectivas de la actividad de construcción y conservación de las carreteras españolas. En esta ocasión, el cambio de año ha venido acompañado también de un cambio de Gobierno que cabría pensar puede traer aparejado también un cambio en la política de carreteras, entre otros.*

*La verdad es que ya en el año 1982 se empezó a marcar una nueva dirección en nuestra política de carreteras, caracterizada fundamentalmente por un incremento muy bien orientado en las actividades de*

*conservación de pavimentos y de mejoras generales de los trazados principales. Cabe esperar que la nueva Administración socialista adopte como suya esa tendencia, que es muy lógica, puesto que se trata de inversiones que nadie puede realizar más que la Administración pública, de una rentabilidad económica y social que supera de forma sorprendente a la de cualquier otra inversión que se pudiera emprender. Si acaso, debería aumentar el ritmo de crecimiento, que sigue estando, a pesar del incremento presupuestario de 1982 sobre el de 1981, muy por debajo de lo que sería preciso teniendo en cuenta las necesidades del tráfico.*

*No hay que olvidar que las carreteras soportan más del 80 % del transporte terrestre del país y que los malos pavimentos y los embotellamientos tienen para el país un costo impresionante en pesetas, en petróleo e incluso, en ocasiones, desgraciadamente, en vidas humanas.*

*Desde hace algún tiempo aparecen en la prensa frecuentes referencias al mal estado de los pavimentos y a la necesidad de mejorar fundamentalmente la conservación de las carreteras. Ciertamente, al empezar a mejorar los presupuestos de carreteras adecuándolos a las necesidades, es la conservación lo primero que hay que atender de manera adecuada, pero de todas formas, no conviene olvidar las necesidades de modernización de la red y la construcción de nuevas vías que satisfagan necesidades insuficientemente valoradas.*

*Me sugiere esta reflexión un recorrido realizado hace un par de días a las seis de la tarde entre el centro de Madrid - Alcorcón - Leganés - Getafe y retorno a Madrid por la carretera de Toledo. La impresionante congestión de estas vías demuestra claramente a cualquier que piense en el asunto la necesidad de buscar nuevas soluciones que permitan absorber el tráfico de una manera rápida, en lo que, en la vecindad de las grandes poblaciones, ocupan un lugar importante los ferrocarriles suburbanos, y de mejorar las redes de carreteras para que sean capaces de atender de forma suficiente, sin angustias y sin derroches de combustible y de tiempo, al intenso tráfico automóvil que, pese a todo, seguirá utilizando las carreteras.*

*Las necesidades, pues, existen — ¡vaya si existen! — y la tendencia de la Administración, o mejor dicho, de las Administraciones de carreteras, parece ser atenderlas de forma adecuada, como es razonable. La Generalitat de Cataluña ya tiene su plan de carreteras, y otras regiones autonómicas o preautonómicas están trabajando en el mismo sentido. La opinión pública está cada vez más sensibilizada a los problemas ocasionados por el mal estado o la insuficiencia de las redes de carreteras y esto, en una situación en la que se presta gran atención a la opinión pública, es un importante sumando más que creemos garantiza en los próximos cuatro años, por lo menos, que la actividad en la red de carreteras españolas será suficiente para que ésta mejore, acortando de forma apreciable la gran distancia que desgraciadamente la separa en cuanto a calidad y nivel de servicio de las redes de carreteras de los demás países de Europa.*