

# Mirando al pasado para mejorar el futuro



**José Antonio Soto**  
Miembro de la revista  
Asfalto y Pavimentación  
@soto228pepe

En el mes de noviembre apareció en la prensa la noticia de que el Ministerio de Fomento prepara un plan decenal de carreteras, con unas cifras en inversión para carreteras esperanzadoras. Noticia, hasta cierto punto, alentadora, ya que supone una inquietud oficial por el estado de las carreteras y el propósito de hacer algo en el futuro para corregirlo.

Pero, obsérvese que, a pesar del aspecto alentador de la noticia, hemos dicho “hasta cierto punto”. Esta reserva se basa en lo siguiente:

1º. Las carreteras exigen una actuación enérgica e inmediata. Continuar con esta inactividad casi total hasta que se apruebe el plan y pasar por un largo calvario de aprobaciones por los distintos organismos oficiales hasta llegar a convertirse en una realidad palpable, nos parece suicida, ya que el deterioro creciente de las carreteras no va a interrumpirse esperando la aprobación del plan.

2º. Podría objetarse a lo dicho en el punto anterior que el plan es necesario para poner orden en las actuaciones que han de realizarse en las carreteras, pero cualquiera que conozca la red de carreteras españolas, su estado y la organización de su administración podría responder a esto fácilmente diciendo que lo verdaderamente urgente en estos momentos es asignar a los trabajos de conservación de la red los presupuestos necesarios, cuya magnitud es perfectamente conocida por todos, por lo que la actuación urgente en las carreteras podría empezar ya, sin necesidad de esperar al citado plan, cuya puesta en marcha puede suponer una demora que para la conservación es inadmisibles.

3º. El plan quizás se pueda considerar necesario desde el punto de vista político para intentar convencer razonadamente al Gobierno y, muy especialmente, al Ministerio de Hacienda de que la mayor inversión que se pide para carreteras es efectivamente necesaria y totalmente justificada por los hechos, y que los fondos solicitados van a ser utilizados de una manera ordenada y constructiva, pero estos objetivos podrían conseguirse sin necesidad de la larga demora que supone el esperar a la presentación del plan, sencillamente con un estudio del estado deplorable de las carreteras, los estudios de la AEC de los últimos años así lo atestiguan, que permitiera, al menos, conseguir fondos necesarios para incrementar la conservación mientras se redactaba ese plan. Lo realmente urgente es conseguir fondos para la conservación de la red y el refuerzo de algunos tramos de los más transitados. Lo ideal sería conseguir esto antes de la redacción del plan.

En resumen, bueno es que se esté preparando un nuevo plan de carreteras, porque sin duda clarificará mucho el horizonte para el futuro, y si se logra dar a su realización cierta continuidad, podría evitarse la marcha errática de las actuaciones en carreteras, con periodos de exceso de actividad seguidos de otros con inactividad casi total. Pero lo más importante que hay que hacer en las carreteras no requiere plan alguno, sino una financiación adecuada para la realización de unos trabajos de conservación que todos sabemos cuáles son. Y si eso es así, ¿por qué esperar? Las carreteras no esperan.

Y como en las películas, la célebre frase “39 años atrás”:

Enero –marzo de 1980, hace casi treinta y nueve años, ver unas páginas más adelante el “Mirando al Pasado” de esta revista nº32, se decía:

“Cuando escribimos estas líneas acaba de aparecer en la prensa la noticia de que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo prepara un plan decenal de carreteras. Es una noticia hasta cierto punto alentadora, ya que supone una inquietud oficial por el estado de las carreteras y el propósito

## Mirando al pasado para mejorar el futuro

de hacer algo en el futuro para corregirlo.

Pero obsérvese que, al referirnos al aspecto alentador de la noticia, hemos dicho que lo es “hasta cierto punto”. Esto implica una reserva que se basa en los siguientes puntos:”

Estos párrafos entrecomillados continuaban, literalmente, con los tres apartados anteriores y el resumen final ya expuesto.

En el original se añadía un 4º apartado en donde se decía: “Es excelente el planteamiento que se hace, según se desprende de la declaración publicada por la prensa, según el cual, el coste de las distintas actuaciones, evaluado inicialmente en pesetas de 1980, se actualizará debidamente cada año para conservar en el futuro el nivel de actividad en construcción y conservación de carreteras. Si se consigue que es-

to funcione realmente, se evitará uno de los escollos que en el pasado han perjudicado a los planes de carreteras.”

Leído lo anterior, y teniendo en cuenta lo que se escribió tres años después, primavera de 1983, en el Comentario de Actualidad del boletín que se iniciaba así: “Correr mucho sin avanzar sería una forma sintética de definir lo que está ocurriendo en España con las carreteras” (ver boletín marzo-julio 1983 publicado en la revista Asfalto y Pavimentación nº24), esperemos que esa lentitud que se describe, a la hora de poner en marcha el plan, no sea una forma más, a día de hoy, de tropezar en la misma piedra :” cuando hay que recortar se recorta en carreteras” .

**Termino con el deseo que esta mirada al pasado sirva para mejorar el futuro.**

#75

### AFIRMACIONES ASFÁLTICAS

“La Seguridad Vial depende estrechamente de propiedades funcionales del pavimento (resistencia deslizamiento, textura, regularidad) siendo rápido y sencillo mantenerlas en un adecuado nivel con la utilización de mezclas bituminosas” (El estado de un pavimento de una carretera y la Seguridad Vial (Tribuna de Andrés Costa)

#CONFORT\_Y\_SEGURIDAD