

“La historia se repite”



José Antonio Soto
Miembro de la revista
Asfalto y Pavimentación

 @soto228pepe

Escribir sobre carreteras desde la perspectiva de quien durante más de 47 años ha estado vinculado profesionalmente a este bendito tipo de obra civil, supone recordar vivencias y situaciones, a veces afortunadas y otras no tanto, que nos hicieron vibrar ante la impotencia de un fracaso o la satisfacción de un éxito.

Aunque lo decepcionante en estos casos es volver la vista atrás y darnos cuenta que la historia se repite y como una imagen dice más que mil palabras me he apoyado en los textos y viñetas, publicadas en el boletín bimensual de PRO-AS principalmente entre los años 70 y 80. No necesitarían de ninguna aclaración ya que el resumen es el de siempre: los presupuestos para carreteras son siempre escasos, especialmente para la conservación. Porque si tuviéramos que recopilar lo escrito y dicho sobre la escasa inversión en la conservación de carreteras desde el año 2009 hasta hoy, colocando estas mismas viñetas, tendríamos el trabajo prácticamente hecho.



En cualquier caso daremos un repaso con algunas frases que se publicaron en esos viejos boletines y que los veteranos de la profesión vivimos en primera línea.

En la primera de ellas, 1977, se aprecia una hormigonera y una retro llenas de telarañas debido a su inactividad. El texto se hacía eco de la baja actividad durante el año, tanto en construcción como en la lánguida conservación de las carreteras, y que lo único que crece son los comentarios adversos de los que circulaban por ellas. Terminaba advirtiendo que de no conseguir una reactivación del sector, las consecuencias serían la quiebra de em-

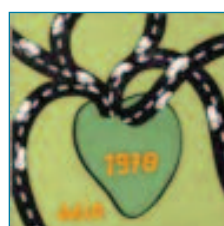
presas y el aumento del paro.



La imagen de esta viñeta lo dice todo, un cirujano operando a una carretera que se encuentra en estado de shock. El mensaje que nos lanzaban, allá por el año 1978, era que las carreteras deberían tener una conservación preventiva, para no llegar a ese estado y necesitar una conservación curativa, que nunca pasa de ser un arreglo provisional y a la larga más costoso.



Esta otra, nos da idea de lo que ocurría hace 42 años con lo presupuestado para la conservación de carreteras. Creo que el gráfico podría ser idéntico al correspondiente a los últimos 12 años del siglo XXI. El espectador que lo observa parece que se pregunta el porqué de esta situación, teniendo en cuenta que, como bien dice la nota, “No conservar es derrochar”. Termina el comentario con la reflexión que se viene repitiendo desde entonces, “ los gastos de conservación no son aplazables si queremos evitar la degradación del capital fijo existente de nuestras carreteras”.



El comentario de ésta se iniciaba con el siguiente párrafo “Las carreteras de un país son como las arterias y las venas de un ser vivo. Son el sistema circulatorio por el que corren los fluidos vitales que hacen al conjunto del organismo activo y eficaz”. Sin embargo en ese año los presupuestos se redujeron a la mitad del año anterior por lo que el autor comentaba: “Que las carreteras continuarían degradándose, que muchas empresas constructoras quebrarían incrementando el número de parados, que cuando se pretenda restaurarlas, dentro de unos años, el gasto será infinitamente mayor, que aumentará la accidentalidad y todo esto a pesar que las autoridades del Ministerio de O.P., no lo ignoran”. Todo esto lo podríamos aplicar a nuestro tiem-

“La historia se repite”

po, y especialmente en unas frases publicadas no hace mucho en una Tribuna de la revista Rutas, firmada por la Directora Técnica de la Dirección General de Carreteras en la que decía que, “Siempre hemos sabido que las carreteras, como las arterias, solo tienen sentido para que fluya la sangre que nos da la vida” y “La carretera es el elemento esencial en la economía de nuestro país y motor de desarrollo, pero en estos momentos, además salva vidas”. Vemos que se sigue pensando igual sobre la importancia de las carreteras y aunque estas frases son gratificantes y esperanzadoras no se está haciendo casi nada por remediarlo.



Termina el año 78 con la viñeta del Pregonero enviando el mensaje a los cuatro vientos de que “Nuestras carreteras están de pena...”. El autor nos lanzaba un mensaje de desaliento, por parte del sector, al tener que trabajar en ese ambiente de penuria. Sin embargo, al contrario de lo que ocurre actualmente, en esos años aquella penuria se reflejaba en un retraso técnico, cosa que hoy no está ocurriendo. Ahí están todos los avances conseguidos por las empresas y grupos de trabajo tanto en nuevos materiales como en maquinaria, en procesos y ensayos. Es por todo esto que no podemos caer en la desidia y retroceder en lo conseguido técnicamente.



Durante el año 79 la actividad en la construcción y conservación de carreteras fue tan baja que disminuyó en un 20% con respecto al año anterior. Resumía el autor que la red de carreteras llevaba años sometida a un desgaste cada vez más intenso y con unos gastos de conservación que han presentado cada año mayor déficit, respecto a lo necesario para conservar la red en unas condiciones aceptables, por lo que estamos llegando a una degradación progresiva de un capital que ya poseemos. Creo que si nos hubiésemos dejado la barba esperando unos presupuestos de conservación adecuados estaríamos como el señor de la viñeta.



En el interior del despacho, un secretario transmite la petición del Sr. Perogrullo, que continúa sentado en la sala de espera mientras le crece la barba, sobre que las carreteras nece-

sitan “más pasta para conservación”. La respuesta del “responsable” es muy triste.



Llegamos al año 1980 con los nuevos presupuestos sin ninguna esperanza de mejora, porque la experiencia nos dice que en época de dificultades económicas es bastante frecuente, en España, que uno de los capítulos en que antes se recortan las inversiones es en carreteras, lo que resulta un índice claro de subdesarrollo ya que continuará agravándose el estado de descapitalización de nuestra red de manera doblemente acelerada.

¡Ojala tengamos pronto que buscar un nuevo tema del que hablar, y dejar de pedir limosna para las carreteras, porque de éste ya se esté ocupando alguien con más medios!



En la tribuna del nº 32 de esta revista, correspondiente al primer trimestre de 2019, la iniciábamos con la noticia aparecida en prensa de que el Mº de Fomento preparaba un plan decenal de carreteras. La misma noticia aparecía en 1980 y espero que no con los mismos resultados. Hoy tenemos una red que exige una actuación enérgica e inmediata, como también se decía entonces. Felizmente, en las últimas semanas se ha presentado un Plan de quienes realmente tienen datos del estado real de las carreteras, la AEC, en donde, con una inversión de 32.000 millones de euros, pueden crear 1 millón de puestos de trabajo amén de restaurar nuestra red. Esperemos que esto les haga recapacitar.



Muy significativa la viñeta en donde “la lentitud de una tortuga”, se asemeja a lo que está ocurriendo con los presupuestos para conservación de carreteras en este país. Todo el mundo habla sobre lo mal que están, que precisan una conservación porque si no el coste de la reparación será infinitamente superior, que su mal estado causa una mayor emisión de CO₂, que con una conservación disminuiría la accidentalidad, que las carreteras son un elemento esencial en la economía de un país y a pesar de todos estos reconocimientos las estamos dejando morir antes de llegar a urgencias. Es más, siempre nos acordamos de ellas cuando por ejemplo, después de unas inundaciones, se

precisa realizar obras de emergencia, imprescindibles y necesarias, pero quizás, los responsables de esas carreteras podrían haber minimizado esos daños con una planificación adecuada de necesidades, tanto en el trazado como en los firmes con las correspondientes y adecuadas obras de drenaje.

Hemos dado un repaso a lo que pasaba en nuestras carreteras hace 40 años y tristemente llegamos a la conclusión que hemos aprendido muy poco. En el caso de la red española volvemos a caer en los mismos errores con el agravante que en estos momentos, siendo como somos una potencia tecnológica en todo lo relacionado con las carreteras, ya que poseemos grandes conocimientos en ligantes bituminosos, que dominamos las técnicas de reciclado de pavimentos, así como las mezclas a menor temperatura, semicalientes, templadas y en frío, también hemos avanzado mucho en el aprovechamiento de residuos como las mezclas con NFUs, nuestras empresas del sector disponen de un parque de maquinaria puntero, nuestras universidades han creado equipos perfectamente preparados para el desarrollo de nuevas mezclas bituminosas y las asociaciones del sector han realizado una gran labor con la convocatoria de Congresos, publicaciones técnicas e informativas, y su gran apuesta por la tecnología digital. En definitiva, estas y otras muchas ra-

zones, nos ha llevado a ser un referente a nivel mundial y sin embargo, como ya hemos comentado, nuestras carreteras se mueren.

Dicho esto, con satisfacción pero también con cierta tristeza, la pregunta es ¿por qué hemos llegado a esta situación? Es difícil encontrar una sola razón porque no la hay, creo que, como en la escuela a los malos alumnos se les envía al “rincón de pensar”, es el momento de enviarnos a TODOS los que de alguna forma más o menos relevante hemos tenido algo que ver con esta situación sin haber levantado la voz de una manera contundente, a ese Rincón pues lo tenemos merecido.

Las carreteras se merecen una “**pensada**” por parte de todos y puesto que ellas no pueden manifestarse ante el Congreso pidiendo mejorar su situación, quizás habría que transmitir a la ciudadanía, pues al fin y al cabo son los usuarios directos, que una petición en este sentido es tan importante como cualquier otro servicio esencial.