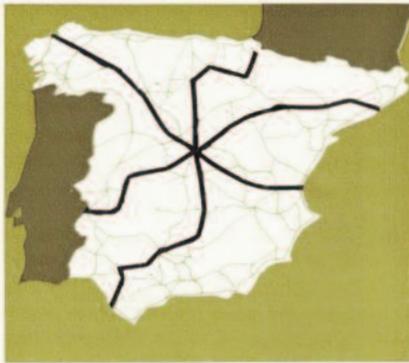
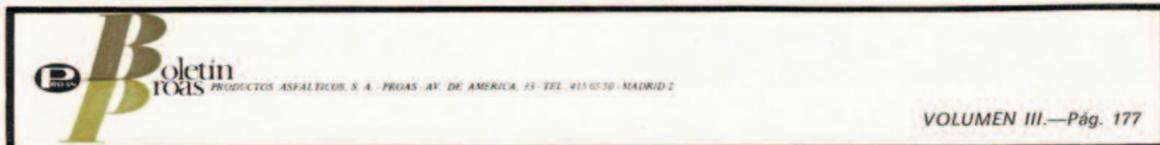


Mirando al pasado

Documento publicado en julio - agosto de 1974.



COMENTARIO DE ACTUALIDAD

En nuestro último comentario hacíamos referencia al consumo español de aglomerantes asfálticos, comparándolo con el de otros países europeos. De esta comparación se deducía que, a pesar de lo mucho que en España ha crecido el volumen de asfalto utilizado cada año, nuestro consumo específico sigue siendo muy modesto dentro del conjunto de los consumos europeos.

Evidentemente, el obtener consumos específicos elevados no es objetivo en sí, sino simplemente un índice de lo que es la actividad de construcción de carreteras, ya que son las carreteras las que consumen el 90 por 100 del asfalto utilizado por un país de las características del nuestro, y este índice, es decir, el bajo consumo específico de asfalto que tenemos en España, podría bastarnos

como dato, si no tuviéramos ningún otro, para llegar a la conclusión de que, aunque se ha hecho mucho por nuestras carreteras en los últimos diez años, seguramente aún no se ha hecho lo suficiente.

Evidentemente, donde aún queda más por hacer es en la extensa red de carreteras españolas que han quedado fuera de los grandes planes hasta ahora acometidos y en las que se continúa realizando periódicamente unas labores de conservación frecuentemente insuficientes ante las necesidades de un tráfico que crece de un modo muy apreciable, aunque evidentemente, sigue siendo de menor cuantía que el que utiliza los tramos más importantes de la red principal.

Nos referimos tanto a las carreteras que podríamos llamar menos favorecidas de la red de carreteras nacionales como a la extensa red de vías provinciales, a cargo generalmente de las Diputaciones, y de las que se viene hablando insistentemente como objetivo de un plan que esperamos pueda llevarse pronto a su fase de ejecución práctica.

La mejora de todas estas carreteras no sólo es importante, como hemos hecho notar en otras ocasiones, porque son utilizadas ya por muchos automovilistas que aprecian dolorosamente el contraste hoy existente entre sus firmes y los de las carreteras de mayor importancia, sino también, en las circunstancias actuales, que hacen deseable toda medida que pueda contribuir a la economía de combustibles petrolíferos, por la gran repercusión que en el consumo de carburantes tiene el estado de los firmes. Las carreteras secundarias tienen frecuentemente una densidad de tráfico reducido, pero el número total de vehículos/kilómetro que las utiliza es, a pesar de todo, un porcentaje importante del total nacional.

El gasto en la mejora de estos firmes, que supone su modernización mediante tratamientos superficiales o mezclas asfálticas, quedaría quizás ampliamente compensado en el conjunto de la economía nacional por el ahorro de gasolina a que daría lugar la mayor facilidad de circulación que tendría como consecuencia.