

LA BATALLA DE LA CARRETERA

Ahora que el ajetreo veraniego alcanza su plenitud y es incesante el ir y venir de la gente y el correr de un lado para otro, los defectos de nuestras carreteras se hacen más visibles y más sensibles. Los viajeros coinciden en considerar afrentoso el estado en largos trayectos de las calzadas.

cualquiera sea la región recorrida. Esto no debe extrañar cuando el propio Ministerio de Obras Públicas es el primero en reconocer la aflictiva situación, y el ministro, en su discurso ante las Cortes el pasado día 20, se hizo portavoz de las lamentaciones de cuantos penan por los caminos de España. Pero hay más: la Secretaría General Técnica del Ministerio y la Dirección General de Carreteras, con el concurso del Gabinete de Estadística y Documentación, ha confeccionado un mapa del estado de los pavimentos en 1.º de julio, para ofrecerlo a los viajeros motorizados que lo soliciten. En el mapa se indica cuál es la situación actual de las carreteras, los tramos desintegrados, en reparación y los trayectos buenos. No se oculta nada. El examen confirma la confesión hecha por el ministro de Obras Públicas: el cincuenta y cuatro por ciento de las carreteras de España se hallan en estado deplorable.

Del discurso ante las Cortes, a que nos hemos referido, se sacaba como conclusión, nada original ni exclusiva para España, sino universal y verificada por la experiencia en todos los países, el fracaso de una técnica, derrotada por un proceso de destrucción a causa de un crecimiento asombroso y también pavoroso del tráfico. Los proyectistas han sido desbordados por la inundación de motores. Las infraestructuras de las carreteras no han podido soportar el desgaste y peso de tantos vehículos; las anchuras calculadas siempre quedan cortas, los trazados no son adecuados a la velocidad de los coches, y en muchos tramos la estética de las carreteras resulta un estorbo.

El fracaso técnico implica el de la organización y régimen de trabajo que deberá ser alterado de arriba a abajo: desde las Inspecciones Generales hasta los peones camineros. Con estos últimos, por cierto, acaban de hacer unas experiencias algunas Jefaturas de Obras Públicas, entre otras la de León, coronadas por el éxito. Al peón se le suele confiar el cuidado de un trozo de calzada, entre seis y diez kilómetros. La Jefatura de León ha ensayado la transformación del trabajo solitario de los peones por una labor de equipo. Valiéndose de "jeeps" reunía a seis u ocho de aquéllos y les encomendaba una labor conjunta. En dos meses han quedado corregidos los baches de toda la red provincial. La experiencia ha merecido la aprobación superior y pronto cien "jeeps", distribuidos entre las Jefaturas de Obras Públicas, permitirán aplicar el sistema ensayado a todas las provincias españolas.

La experiencia está bien cuando se trata de operaciones de emergencia o de poca monta; pero ya se entiende que el problema de la red viaria por sus dimensiones y por ser esencial para la economía nacional, exige tratamiento más profundo y unas inversiones muy considerables, si se tienen en cuenta estos dos postulados enunciados por el Sr. Vigón en su discurso: la nueva técnica de carreteras acaba de nacer en el mundo: el propósito de duplicar la producción nacional está condenado a la asfixia si no se cuadruplica la capacidad de transporte en el país.

La nueva técnica impone una modificación completa en el estudio e investigación del terreno: nuevos cálculos, tanto en lo superficial como en profundidad, porque las cifras sobre tráfico aceptadas hasta ahora como válidas no sirven. Aumentar la capacidad de transporte en proporción al enorme crecimiento demográfico e industrial de España obliga a crear una red de carreteras capaz de absorber un tráfico a ritmo creciente, por lo menos en un plazo de quince años. Todo esto, en definitiva, se resuelve en una palabra: presupuesto. Aumento de la consignación actual en 2.000 millones de pesetas anuales para acometer un plan inmediato y urgente a desarrollar en cinco años y otro presupuesto para un plan general a realizar en un plazo de diez años, con una inversión que se estima en 6.000 millones de pesetas por año.

Después de la batalla eléctrica ganada con tan rotundo éxito, parece que ninguna otra empresa debe preocupar tanto por su interés para la economía nacional como la batalla de la carretera.