

Conservación y reparación de carreteras

El que los proyectos de conservación y reparación de carreteras se redactaran para un año, venía reclamándose de consuno por el servicio Técnico y el de Contabilidad del Ministerio de Fomento. Una modalidad de indemnizaciones en función del plazo de ejecución, con recargos por retraso; la conveniencia de limitar el presupuesto total de cada proyecto entre 50 000 y 100 000 pesetas para la concurrencia de pequeños contratistas y mejor reparto del crédito en la provincia según las necesidades, y la imposibilidad de verificar las subastas hasta mayo o junio por las sabidas causas de desconocimiento de la partida consignada en los Presupuestos del Estado; reparto entre las provincias, redacción de proyectos, autorización para subastar, plazo de anuncio de subasta, etcétera, reducen, en realidad, actualmente el plazo de ejecución de las obras a los seis últimos meses del año.

Tal limitación en tiempo y su encaje en el año natural, si pueden presentar ventajas en el orden administrativo, ofrecen inconvenientes graves para el fin perseguido de la mejor y más económica conservación de las carreteras. Los principales inconvenientes de todo orden son:

Reducido prácticamente a medio año el plazo de trabajo, la maquinaria que se requiere: apisonadoras, tanques, carricubas, escarificadoras, etc., es doble y ha de ser mayor el número y extensión de cocheros y almacenes para depositar este material los seis u ocho meses que ha de permanecer inactivo. Los gastos de conservación vendrán, por tanto, gravados con los intereses de un exceso de capital-maquinaria.

Si el personal de máquinas es permanente, por no trabajar éstas gran parte del año, se le habrá de emplear en talleres o en las carreteras como peones, con rendimiento escaso, y si no es permanente, además del mayor gasto en reparaciones de maquinaria, el coste del jornal será mayor.

Las visitas del personal para inspección de las obras y recepciones de acopios y de empleo se concentran en los seis últimos meses del año, con detrimento de la marcha general de los servicios o exceso en el número de funcionarios encargados.

El plazo corto y fijo en los meses señalados obliga a los contratistas a competir con la agricultura y los trabajos forestales, para conseguir obreros. De ello se deriva un alza en el precio de los jornales y encarecimiento de la obra.

Quedan totalmente anulados los trabajos durante los meses de enero a junio, y faltos los obreros de estos jornales de invierno en las obras públicas, tan convenientes por faltar los de otra clase, tienden a emigrar, agravando la crisis de brazos para la agricultura en las épocas en que ésta llega al máximo en sus demandas.

Por coincidir las últimas lluvias de primavera con el deshielo, los ríos de la montaña suelen mantener sus aguas altas hasta fines de julio y mediados de agosto, retrasando el acopio de materiales cuando proceden de estos cauces.

Para acopios y reparaciones subastados en junio y julio, el empleo o inversión de la piedra habría de hacerse en los meses últimos del año, cuando las carreteras a gran altitud se hallan heladas y ni el contratista emprenderá el trabajo a sabiendas de que quedará mal, ni el ingeniero debe autorizarlo en estas condiciones. Sin llegar a este extremo, cada vez es más difícil encontrar obreros para trabajar en duras condiciones climatológicas sin el cebo de grandes jornales.

En carreteras separadas del centro o depósito de maquinaria y herramientas por altos collados cubiertos de nieve en invierno aleja al contratista de las subastas el temor de quedar aislado con este material o del mayor coste de devolución a su procedencia.

A estos inconvenientes podrían agregarse en diferentes casos dificultades para abastecimiento de agua para la consolidación; temperatura a propósito para riegos bituminosos y, en otro orden, el de que verificándose el acopio de piedra durante los meses de junio, julio y agosto, el tránsito de carros cargados de piedra coincidiría con el de trabajos agrícolas y con el de turismo, con las consiguientes molestias para éste. Al rigorismo en la fijación de plazos estrictamente necesarios para ejecución de las obras en laboratorio o gabinete conviene sustituir la amplitud precisa para que el contratista pueda descartar dificultades como las expuestas, que encarecen la obra y, aún más, que le permita aprovechar circunstancias favorables, como sería, por ejemplo, el destajo del transporte de la piedra a colonos agrícolas o aparceros con el propio, que compaginarían este trabajo con las labores del campo. Hay que pensar que la conservación de carreteras por el servicio ordinario se halla suficientemente dotada, y el ingeniero que administra con el mayor cuidado los fondos puestos a su disposición y aquilata al céntimo el gasto ha de dolerle de que, tal vez por remediables defectos, se esterilicen sus desvelos y se provoquen contra él las quejas del público, cada día más exigente, y actualmente convencido de que a las carreteras se atiende con negligencia.

No podemos ignorar que ésta, como la mayoría de las cuestiones, es compleja, y otros factores que los que se aprecian en el terreno hay que tener en cuenta. Cumple a unos y otros exponer con fidelidad y justeza los datos que fundamentalmente posean y observen, para que en las resoluciones desde un plano superior se tengan las mayores garantías de acierto.