

# Conclusiones generales de las VI Jornadas de Conservación de Carreteras

Por JOSÉ GARCÍA LEÓN  
DIRECTOR TÉCNICO DE LAS JORNADAS



Mesa de clausura. A la izquierda de la foto, D. José García León en un momento de su intervención.

## Primera sesión técnica: la conservación de las redes estatales de algunos países

• En esta sesión técnica se han expuesto las líneas maestras de la conservación en España, Francia, Suecia y el Estado de Minnesota, de los Estados Unidos de América.

Por lo que se refiere a España, se convino en que la conservación integral puede considerarse definitivamente consolidada en la Red del Estado, por la exis-

tencia de 88 contratos que incluyen la totalidad de la red libre de gran capacidad y el 50 % de la red convencional, siendo los objetivos del Ministerio de Fomento su extensión paulatina a la práctica totalidad de la red convencional.

• En relación con la organización de la Conservación de Carreteras en los otros países mencionados, se ha podido constatar que en todos ellos se les presta una gran atención, aunque a partir de esquemas organizativos muy diferentes entre sí, y, a la vez, también diferentes de los esquemas españoles.

Tratando de señalar sólo alguna de las características diferenciales más significativas, podemos subrayar:

- En Francia, la profunda descentralización de las decisiones operativas y de la gestión del gasto, que llevan a cabo los Departamentos con autonomía, a partir de un compromiso de objetivos que adquieren anualmente con los Órganos Centrales del Ministerio.

- En Suecia, la separación de la Administración de Carreteras en dos organizaciones diferentes: una para gestionar la red y otra para realizar la producción, tan-

to en conservación como en consultoría; estas dos últimas en competencia con la empresa privada.

• En el Estado de Minnesota (EE.UU.), la importancia que se concede a la opinión de los usuarios en la orientación de las políticas de mantenimiento.

### Segunda sesión técnica: la calidad en la conservación de carreteras

• En esta sesión se ha llegado a la conclusión de que la implantación de una política de calidad total exige ampliar los planteamientos actuales, de manera que incluyan también las funciones que desarrolla la propia Administración, en la definición de los programas y de las actuaciones.

• Por otra parte, se considera que la existencia de programas de formación de personal constituye un apoyo imprescindible en la implantación de la calidad, constatándose un importante desarrollo del programa de formación COEX, a base de material audiovisual interactivo que se espera sea de gran utilidad en un futuro inmediato.

• De otro lado, y teniendo en cuenta que el uso eficiente de la maquinaria es otro aspecto importante de la calidad, se está realizando un estudio con el fin de evaluar la idoneidad de la maquinaria empleada en la conservación integral. Este estudio, cuyas conclusiones se tendrán en octubre, analiza como indicadores fundamentales: el aprovechamiento del tiempo de trabajo, el rendimiento alcanzado, y el coeficiente de utilización del parque, en la ejecución de las trece operaciones que se han considerado más importantes en los contratos actuales.

• Con respecto a las plantaciones, ha quedado patente la necesidad de que exista una continuidad en la conservación de las actuaciones que se realizan como medidas correctoras del impacto ambiental. Y se ha hecho hincapié en que se proyecten plantaciones adaptadas al medio, que sean capaces de subsistir por sí

mismas tras un periodo de aclimatación inicial.

Del mismo modo, hay que ser conscientes de que las pantallas acústicas también necesitan ser conservadas, y que, cuando se construyan pasos de fauna, hay que naturalizarlos correctamente, para que puedan ser realmente utilizados por los animales.

### Cuarta sesión técnica: técnicas de conservación de carreteras

• Con relación al tratamiento de fisuras, hay que resaltar la conveniencia de una pronta actuación de sellado del firme, una vez que



*La calidad en la conservación de todos los elementos de la carretera es irrenunciable.*

### Tercera sesión técnica: conservación de puentes y obras de fábrica

• En esta sesión técnica, se ha puesto de manifiesto que el Plan de conservación de los puentes debe comenzar en el proyecto, continuar con una adecuada construcción, seguida de un correcto mantenimiento dentro de las operaciones de la conservación ordinaria de la carretera y, finalmente, si llega el caso, debe procederse a la rehabilitación, siempre en función de su valor patrimonial y la funcionalidad que debe prestar a los usuarios.

• La visita a la Red de Carreteras del Estado en Murcia nos ha permitido conocer datos sobre la ejecución de algunas operaciones habituales de conservación, que pueden ser comparados con los obtenidos en otros sectores, a través de las fichas de los catálogos de operaciones de los contratos de conservación.

se ha detectado la existencia de fisuras, ya que dicha actuación —además de resultar muy económica— consigue retrasar considerablemente el proceso de su degradación estructural. En este sentido, resulta muy aconsejable programar campañas anuales para su inspección y sellado.

• Por último, y con respecto a la técnica del reciclado "in situ", hay que señalar que ésta es una más de las que se encuentran a disposición de los ingenieros de conservación. Se trata de una alternativa económicamente ventajosa frente al fresado y reposición, que tienen además aspectos favorables en cuanto a la preservación de recursos.

Las obras realizadas hasta ahora parecen haber alcanzado unos resultados muy satisfactorios, lo que recomienda tener en cuenta esta técnica desde la fase de proyecto, en aquellos casos en que sea de aplicación. ■

**José García León.** Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia.