

Carreteras solidarias



Antonio Sánchez Trujillano

Presidente del CT de Carreteras y Medio Ambiente

Un proverbio chino, que ya por sobradamente conocido podría considerarse universal, dice en su versión más completa: “Dale un pescado a un hombre y lo alimentarás por un día. Enseña a un hombre a pescar y lo alimentarás por toda la vida. Si un hombre tiene hambre, no le des un pez, enséñale a pescar”.

Parece que ese pudiera ser el lema que inspira a tantas y tantas instituciones benéficas que trabajan en la cooperación ayudando a personas empobrecidas de países empobrecidos o no, para que puedan salir de la pobreza y a partir de ahí valerse por sus propios medios.

Muchas veces, tras una intención indiscutiblemente loable y de una manera a veces no muy explícita, lo que se viene a hacer con estos proyectos de cooperación es más bien desplazarse hasta los lugares más recónditos del planeta, con no poco despliegue de medios, para entregarles el pez y hacerles ver lo maravillosa que es su iniciativa, y se hace muy poco por que aprendan a pescar.

Después de dejarles ejecutado un determinado proyecto y de hacer las visitas de rigor ante las pancartas y demás medios propagandísticos que describen el proyecto y la entidad que lo patrocina y que ha asumido su financiación se les deja a los supuestos beneficiados para que a partir de entonces sean ellos quienes lo mantengan y, en su caso, lo mejoren ya con sus propios medios dando por sentado que disponen de ellos y que los saben aplicar.

Algunas de estas iniciativas, financiadas bien por países que sienten la obligación por razones históricas, estratégicas u otras, de cooperar con los mal llamados países subdesarrollados, o entidades de derecho privado como son las organizaciones no gubernamentales (ONG), tan extendidas por el mundo, se plantean desde la mentalidad de quienes donan y no desde la de aquellos a los que se pretende beneficiar.

Un compañero me contaba que a un determinado país de África, históricamente en situación no ya de pobreza sino de absoluta miseria, un país de Europa, del que tam-

co quiero decir su nombre porque ninguno de ellos aportaría nada relevante al objeto de la anécdota, le había enviado como donación un sistema electrónico de última generación para regular y evitar el riesgo de alcance entre dos trenes que circularan por la misma vía, bien en el mismo sentido o bien en sentidos contrarios.

Habían desembarcado el envío en un determinado puerto del Índico y allí había quedado, sin que quienes lo habían recibido mostrasen interés por que fuera instalado ni quienes lo habían donado lo expresaran por instalárselo.

Cundo este compañero indagó acerca del motivo de que aquel objeto, transcurridos ya meses de su llegada, permaneciera tal y como lo habían desembarcado sin que nadie mencionase por qué y para qué estaba allí, del uso que se le podía dar para sacar algún provecho de sus posibilidades, supuestamente en la seguridad del transporte ferroviario, lo que obtuvo fue la siguiente información.

La potencia europea que en su momento había colonizado aquel territorio, había construido durante su presencia en el país una línea de tren, sólo una, de vía sencilla, que unía la capital con alguna otra ciudad importante, y había sólo un tren, el único que había habido desde el comienzo, un tren que con no pocas averías ya por su antigüedad unida a la falta de mantenimiento en cuanto a conocimientos y a medios, hacía el recorrido unas veces en un sentido y las otras en el inverso.

Al haber un sólo tren en todo el recorrido no había posibilidad de alcance con ningún otro, por lo que no es que sea discutible la utilidad de la donación, sino que en las circunstancias en que se había hecho resultaba totalmente inservible.

No hay que olvidar que el objeto de la donación era material electrónico de última generación, similar al empleado en el país donante para garantizar la seguridad de su tráfico ferroviario, evidentemente mucho más intenso, tanto en número de líneas como en número de circulaciones por ellas.

Podría pensarse que el país donante había llevado a cabo esta iniciativa con su mejor intención de cooperar y ayudar al país receptor a mejorar la seguridad del tráfico ferroviario, que desconociera las circunstancias y la precariedad del ferrocarril local y que no supiera en detalle que lo único que allí había era una vía muy antigua y en condiciones muy deficientes por la que cuando no estaba averiado circulaba un tren, tan antiguo y tan deficiente como la propia vía.

Entrando un poco más en el detalle de saber cómo había llegado hasta allí aquel equipo, precisamente a un lugar del que se podía casi afirmar que no había tren, lo que resultaba era que ese equipo se fabricaba en una empresa del país que hacía la



donación y esta empresa pasaba por dificultades financieras importantes que a corto plazo podían llevarla a la quiebra.

El gobierno correspondiente, por la normativa que tenía implantada no podía financiar directamente los importes necesarios para sacar adelante a dicha empresa y evitar su cierre, por lo que entendió que una manera indirecta de conseguirlo sería comprarle su producción y donársela a un tercero en una maniobra de aparente altruismo, y así fue como terminaron en un país que no podía sacar provecho alguno de aquellos equipos electrónicos de última generación, hasta que algún chatarrero tuviera a bien llevárselos del muelle en que fueron descargados, posiblemente ya inutilizables teniendo en cuenta las características del clima en cuanto a humedad, calor, lluvias, saqueos, ratas y otros elementos relativamente frecuentes en buena parte de los puertos africanos y tal vez del resto del mundo.

Volviendo al proverbio del pez y situaciones acaso no tan esperpénticas como la descrita, sí podemos apreciar que en muchos casos la cooperación consiste en hacer algo que puede tener interés o no para

aquel con quien se coopera, en muchos casos ninguno, por cuanto que se crea una cierta necesidad que antes no tenía pero que es algo cotidiano para quien viene a hacérselo y se lo hace sin dejar de autocumplirse por ello y, en su caso, de desgravar impuestos o de convertir su actuación en publicidad, publicidad benéfica que se rentabiliza mucho más y mejor que cualquier otra modalidad convencional de publicidad.

Proyectos de esta naturaleza los hay de los más variados y dispares, muchos de ellos del ámbito de la ingeniería, dado que muchas facetas de la ingeniería civil contribuyen por su propia razón de ser a la mejora en la calidad de vida y al progreso de las poblaciones para las que se ejecutan.

Unos de los más habituales dentro de nuestra profesión son los que tienen relación con el agua, entendiendo como tal el abastecimiento, el saneamiento y la depuración de las aguas residuales, pero tampoco se quedan atrás los referentes al transporte, particularmente las carreteras, concebidas no como autopistas y grandes vías de comunicación con tráficos de miles y miles de vehículos al día como aquí podríamos imaginar

por similitud con las nuestras, sino carreteras sencillas, casi nunca asfaltadas, que unen poblaciones con otras de mayor entidad en las que hay hospitales, colegios o cualesquiera otros servicios que cualquier ser humano pueda necesitar para vivir dignamente.

En poco tiempo estas actuaciones del ámbito de las carreteras adolecen de deficiencias que serían obvias si alguien tuviera la paciencia de ver lo que pasa allí una vez celebrada la inauguración y cómo van experimentando una cierta degradación por el paso del tiempo y de los dos agentes que más intervienen en este inevitable proceso, el tráfico y el clima.

Así, recuerdo que un sencillo sistema de potabilización de aguas con cloro quedó inmediatamente inservible en el momento en que se terminó el cloro en el dosificador correspondiente, porque ni en aquellos poblados ni en su entorno, cercano o lejano, existía una droguería en la que se pudieran comprar componentes como el cloro, que en un país más avanzado parecería inverosímil tener dificultad para encontrar algo tan necesario como el cloro.

Y en el mundo de la carretera que es con el que quiero terminar, también viene sucediendo algo similar. Se consigue en alguna convocatoria de las muchas que se publican el presupuesto para construir una modesta carretera en donde apenas hay un camino que podríamos llamar rural, intransitable y peligroso por muchos motivos, un camino como el que frecuentemente podemos ver en las películas rodadas en países africanos, por las que unos actores famosos transitan admirándose y disfrutando de la belleza de los paisajes de su entorno, pero que se limitan a unas imágenes que inducen a engaño, tomadas en apenas unos metros del trazado de ese camino y

en unas condiciones idílicas de luz y de seguridad que una vez pasado el momento del rodaje, por lo general, no se vuelven a dar.

Sin embargo, por ese camino tienen que transitar en vehículos como los que allí se utilizan, con suspensión muy dura, de ballestas, personas mayores, niños o cualquier otro ser humano, o mercancías, que se pueden deteriorar por los baches, los charcos, los vados y los puentes en mal estado por falta de conservación, u otros muchos riesgos consustanciales con su situación de abandono, caminos por los que nadie transita por capricho o por turismo sino por necesidad, dada la incomodidad y la inseguridad que supone hacerlo.

Entiendo que una actividad como el mantenimiento que evidentemente no cuenta con el atractivo y la espectacularidad de hacer un nuevo proyecto y hacerse las fotografías pertinentes con motivo del final de las obras de construcción y de la inauguración y apertura al tráfico no puede quedar relegada, pues es tan necesaria o más que el propio proyecto.

Y es ahí donde la cooperación debe estar presente para que sus iniciativas sean estables y eficientes, y se les preste atención, aunque no tengan el atractivo de la brillantez y la singularidad de los nuevos proyectos.

Un aspecto importante en favor de estas iniciativas es que los presupuestos para llevarlas a cabo son significativamente inferiores a los de la construcción de nuevas carreteras, únicamente hay que dedicarles atención para llevar a cabo las operaciones de mantenimiento con conocimiento y eficacia, y sobre todo, en el momento más apropiado para que su coste sea el menor posible y no se reduzcan las condiciones de seguridad del tráfico que deba transitar por ellas.

Proximamente se celebrará el Congreso Mundial de Carreteras patrocinado por la Asociación Mundial de Carreteras, en el que estarán representados gran parte de los países del mundo, sin excluir ninguno, ni por rico ni por pobre, y desearía humildemente que sin detrimento de plantear en ese foro los grandes avances tecnológicos y de todo orden habidos desde el anterior congreso, se trataran y no quedaran al margen estos asuntos que aquí dejo enunciados, que también deberían ser importantes para la asociación por serlo para algunos de los estados miembros de ésta, así como para quienes no tienen voz para hacerlos llegar hasta tan importante foro, y pedir que se les dedique la atención que verdaderamente merece el mantenimiento de los proyectos, y que el esfuerzo y el altruismo de quienes los financian tenga la utilidad que verdaderamente desearían que tuvieran.

Sólo añadir que esta atención que solicito con estas líneas no es tanto en lo que se refiere a presupuestos o a medios económicos y dineros, que siempre han escaseado en el ámbito de la conservación de las carreteras y no los excluyo, sino a apoyo en asistencia técnica y asesoramiento en la gestión de estas infraestructuras para que sean los propios beneficiarios quienes aprendan a gestionarlas con sus propios medios, de modo que no pierdan su utilidad y su funcionalidad por falta de los recursos, modestos en muchas ocasiones, que comporta su mantenimiento.