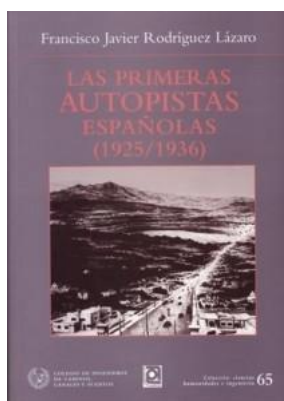


RESEÑA DEL LIBRO

«LAS PRIMERAS AUTOPISTAS ESPAÑOLAS (1925/1936)»

José Luis LALANA SOTO *



Título: *Las primeras autopistas españolas (1925/1936)*

Autor: **Francisco Javier RODRÍGUEZ LÁZARO**

Editorial: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Colección: Ciencias, Humanidades e Ingeniería, n° 65.

Páginas: 478.

Lugar y año: Madrid, **2004**.

ISBN: 84-380-0227-7.

Encuadernación: Rústica

Las carreteras y autopistas son un elemento omnipresente en nuestra vida, tan cotidiano que llega a pasarnos desapercibido, como si siempre hubiesen existido. A mi juicio, uno de los principales valores de este libro, y tiene muchos, es que nos impulsa a "pensar" la carretera, a mirarla con nuevos ojos y a reflexionar sobre los aspectos esenciales de la misma (técnicos, sociales, económicos, territoriales, urbanos...).

Es ya un lugar común la afirmación de que en la primera mitad del siglo XX el automóvil sustituyó al ferrocarril como medio "universal" de transporte terrestre, pero gracias a este libro podemos acercarnos a cómo este nuevo elemento, que hoy sabemos que acabará por dominar, más allá del transporte, nuestras ciudades y nuestras vidas, se fue insertando en el esquema anterior, entre los caminos ordinarios, construidos básicamente para las necesidades de la tracción animal, y los caminos de hierro. Las carreteras para automóviles no se construyeron sobre la nada ni sustituyeron por ensalmo a lo anterior, sino que forman parte de una profunda transformación social, económica y territorial, y el libro de Francisco Javier Rodríguez Lázaro nos ayuda, de forma tan ilustrativa como rigurosa y profunda, a comprender cuándo, cómo y en qué contexto la carretera se fue convirtiendo en una alternativa real al ferrocarril, con la incorporación efectiva de las posibilidades que brindaba la tracción mecánica

* Geógrafo, especialista universitario en planificación urbanística y territorial.

gracias al diseño y la construcción de nuevas infraestructuras adecuadas a sus necesidades.

Francisco Javier Rodríguez Lázaro (Lleida, 1964) es Doctor en Geografía e Historia por la Universidad Complutense de Madrid, y desde el año 2000 es profesor en la Escuela de Ingenieros de Caminos de la Universidad de Castilla-La Mancha en Ciudad Real. Su Tesis doctoral, sobre cuyo texto se ha elaborado esta obra, obtuvo la calificación de premio extraordinario en 1997.

El libro, como su título indica, estudia un episodio olvidado de nuestra historia, las primeras autopistas españolas. Como explica Carlos Nárdiz Ortiz en el prólogo, las concesiones de tramos de autopistas de peaje en la segunda mitad de los años sesenta del siglo XX parecían no tener precedentes en nuestro país, y el propio autor señala en el epílogo que la primera ley de carreteras de peaje construidas por particulares, de 1953, no hace alusión al Decreto-Ley de 28 de julio de 1928 ni a los proyectos estudiados en este libro.

Las autopistas que se proyectaron entre 1925 y 1936 tuvieron, pues, una vida breve y polémica; no se llegaron a construir, pero queda la obra proyectada y el debate teórico que suscitaron, que gracias al lúcido análisis que desarrolla Francisco Javier Rodríguez Lázaro, nos permiten acercarnos no sólo a sus características propias, sino al profundo proceso de transformación de nuestra sociedad. La obra, que huye en todo momento de la simple enumeración o descripción, persigue, y en mi opinión consigue, entender las propuestas y el contexto socio-económico y técnico en que se formularon.

Partiendo del concepto de autopista tal como inicialmente se planteó, es decir, como una carretera concebida para uso exclusivo de los automóviles, el libro se articula básicamente en tres partes, que a primera vista pueden parecer independientes, pero que son necesarias para el objetivo de comprender el objeto de análisis de la obra. En la primera parte se estudia el Circuito Nacional de Firms Especiales y el Patronato Nacional del Turismo, en la segunda el contexto internacional y su incidencia en España y en la tercera los anteproyectos y propuestas de autopistas españolas.

En primer lugar, el autor repasa brevemente los estudios realizados hasta ahora sobre las carreteras y los caminos en España, y la situación general de este tipo de infraestructuras desde la aparición del ferrocarril. Las sucesivas leyes de ferrocarriles y de carreteras establecieron, desde mediados del siglo XIX, la supeditación de la red de "caminos ordinarios" a los "caminos de hierro". Los caminos se concebían como una especie de prolongaciones del ferrocarril, infraestructuras orientadas a integrar los caminos de hierro con la red general de transportes. Ya en el siglo XX, entre 1900 y 1925, comenzaron a aparecer los automóviles, con un crecimiento moderado pero continuo del parque móvil. Las carreteras, donde tenía que coexistir el nuevo modo de tracción con la tradicional tracción animal, siguieron anteponiendo los criterios de economía de construcción a los que demandaba la tracción mecánica, pero ya comenzaron las pruebas para encontrar un nuevo firme, alternativo al macadam, más adecuado para los automóviles, aunque sólo en actuaciones concretas, sin planificación y circunscritas a las grandes ciudades o su entorno. Paralelamente, el fomento del

turismo, inicialmente sustentado en el ferrocarril, pronto se volverá hacia la carretera, planteando un Circuito Nacional de Turismo, con itinerarios de carácter periférico, que necesita firmes especiales, adecuados a la circulación con vehículos de tracción mecánica.

La primera parte del libro trata sobre el Circuito Nacional de Firmes Especiales (CNFE) y el Patronato Nacional del Turismo (PNT). Ambos perseguían la mejora de la red de carreteras y el fomento del turismo, y, como muy bien señala el autor, el interés del CNFE no reside sólo en los firmes, sino sobre todo en su carácter de circuito nacional, planificado, y ligado con el fomento del turismo en automóvil.

El CNFE confirmará el carácter radial de la red de carreteras españolas, y ensayará con diversos firmes especiales, alternativos al macadam, entre los que destacan los riegos bituminosos, tanto superficiales como profundos, que representaron el 78% de las actuaciones, y el adoquinado o empedrado, muy adecuado porque permitía la coexistencia de las tracciones mecánica y animal, pero excesivamente caro. No obstante, la actuación del CNFE no se limitó a los firmes, abarcando todo un conjunto de obras especiales (ensanche de la calzada, peralte y protección lateral de las alineaciones curvas, eliminación de cambios de rasante peligrosos o señalización, entre otros). Para evaluar los resultados reales del Circuito, el autor recurre a la percepción de los viajeros, analizando las visiones Percy F. Martin (1929), Charles L. Freeston o Le Corbusier (1931), aunque, como ocurre en toda la obra, revisa de forma crítica, honrada y rigurosa las fuentes de información, que no son aceptadas sin más. Resulta particularmente interesante el epígrafe 5 de esta primera parte, dedicado a las arquitecturas asociadas a la carretera y el automóvil, con una especial atención a los trabajos presentados al Concurso de albergues para automovilistas, convocado en 1928 por el PNT, donde se puede apreciar la primera asimilación del racionalismo entre los arquitectos españoles de la década de 1920. No obstante, como se señala en el epílogo, esta temprana preocupación por la arquitectura asociada al automóvil, anterior a los albergues de las *autobahnen* nacionalsocialistas y a los moteles de carretera de Estados Unidos, no supo incorporarse a las autopistas proyectadas en España durante ese periodo.

La segunda parte estudia las primeras autopistas que se construyeron en el mundo y su incidencia en España, empezando por la más influyente para los proyectos españoles, la *autostrada* Milán-Los Lagos, y el V Congreso Internacional de Carreteras, celebrado (no por casualidad) en Milán en 1926, que fue el primer foro de debate sobre las carreteras reservadas para uso exclusivo de los automóviles. A lo largo de varios epígrafes, repasa el profesor Rodríguez Lázaro las diversas posturas, desde la pasividad española, que no presentó ninguna comunicación, al enfrentamiento entre Italia, que propugnaba la construcción de carreteras especiales en lugar de adaptar las existentes, y Gran Bretaña, que defendía el carácter público de las carreteras y la coexistencia de los modos de tracción, pasando por la postura estadounidense, que propugnaba la construcción por parte del Estado y la gratuidad de la infraestructura, dada la práctica ausencia de tracción animal.

En todo caso, el modelo italiano (calzada única, cruces a distinto nivel, con la mayor longitud posible en alineación recta y evitando los núcleos urbanos) se convirtió en el paradigma de lo que había de ser una autopista.

No obstante, la italiana no fue la primera experiencia en materia de autopistas, honor que le corresponde a la AVUS (*Automobil-Verkehrs und Übungstrasse*) alemana, aunque no era más que un circuito de pruebas gestionado por una empresa privada. A lo largo de los años veinte se sucederán los proyectos de autopista en Alemania, entre los que cabe destacar la HAFRABA (*Hansesiädte-Frankfurt-Basel*), primera experiencia de planificación de una nueva red de autopistas, en la cual se apoyó el régimen nacionalsocialista durante la década de 1930. La principal variación sobre el modelo italiano será la implantación de una mediana, una separación material de los dos sentidos de marcha. El autor analiza no sólo las características formales, sino el porqué de un programa tan ambicioso y el sustrato económico, ideológico, simbólico e incluso estético (la que denomina "modernidad reaccionaria") de las *autobahnen* nacionalsocialistas.

El último ejemplo internacional que se revisa es el de las *parkways* y *townless highways* de Estados Unidos, a veces como arterias recreativas o turísticas, con el uso restringido a los automóviles y control de accesos.

La tercera parte del libro trata de la experiencia española, la que nunca se ha contado, y para ello Rodríguez Lázaro tiene que basarse en el estudio de los anteproyectos y los artículos aparecidos en las publicaciones técnicas de la época. En este capítulo muestra cómo desde el primer momento se conocen las propuestas y actuaciones europeas, de tal manera que a partir de 1924 aparecen proyectos de autopista en España, aunque sólo se otorgaron cuatro concesiones condicionales al amparo del Decreto-Ley de 28 de julio de 1928, de las que se analizan las tres que presentaron proyecto documentado (Madrid-Valencia, Madrid-Irún y Oviedo-Gijón). Partiendo de estos tres anteproyectos, el autor plantea diversas cuestiones de gran interés, como la justificación y objetivos de las obras, con una estructura argumental similar en los tres casos (mejora del rendimiento de los sectores económicos, fomento del turismo y servicios estratégicos); el propio concepto de autopista, partiendo de la premisa de las carencias del ferrocarril, la incompatibilidad de la tracción animal con la mecánica y la necesidad de construir infraestructuras especiales para el automóvil (los tres proyectos coinciden en señalar como características esenciales la exclusividad de uso, el control de accesos y la ausencia de intersecciones); y el diseño y características técnicas de las autopistas (sección, trazados, enlaces, firmes, ocupación lateral, engarce con la estructura urbana, itinerario, estudios económicos).

Finalmente ninguna de las infraestructuras propuestas llegaría a construirse, por razones políticas y económicas, a las que hay que añadir la falta de interés de la Administración y una gestión poco clara de los peticionarios. Entendidas como vías de lujo, también fueron desechadas durante los primeros años de la Segunda República.

El autor considera después otras propuestas, en especial las de las comunicaciones de Madrid con la Sierra de Guadarrama, a medio camino entre las carreteras del CNFE y las primeras autopistas, para terminar con el examen de las reacciones suscitadas por los anteproyectos de autopista en la prensa especializada. Desde un punto de vista técnico, destaca Francisco Javier Rodríguez Lázaro la solidez del debate teórico, que teniendo en cuenta la situación del país (gran volumen de tráfico de tracción animal y escaso parque de automóviles), en general consideró que el tráfico era insuficiente para rentabilizar la inversión, optando por la duplicación de calzadas o la aplicación de criterios selectivos.

Mención especial merece el epígrafe dedicado a Hilarión González del Castillo y las "autovías colonizadoras". En general, las autopistas fueron contempladas como un instrumento de conexión rápida entre núcleos urbanos, a excepción de la Oviedo-Gijón y su propuesta de ocupación lateral de la infraestructura, pero Hilarión González del Castillo, anticipando la capacidad de ordenación del territorio de las autopistas, hablará del establecimiento de ciudades-lineales-jardín (radiales para el caso de Madrid), comunicadas por ferrocarril y por autopista, uniendo a las ideas de Arturo Soria las aportaciones de la ciudad-jardín inglesa y la idea norteamericana de vía parque.

Respecto a las críticas económicas y políticas, la percepción de la necesidad de las autopistas fue polémica, sobre todo por el problema de la demanda, aunque el autor demuestra que el debate se basó más en supuestos conceptuales que en datos contrastados, debido a la falta de experiencia general.

El epílogo, además de ayudar a situar las ideas esenciales del libro, relacionando las tres partes, aporta algunas reflexiones interesantes sobre el marco cultural y artístico (la percepción de y desde la carretera), y la infraestructura y el territorio; cómo las autopistas suponen el punto a partir del cual las exigencias del trazado se imponen a los demás elementos del diseño ("la autopista impondría su trazado separándose de la superficie del terreno", en palabras del autor), y se impone una nueva relación entre la infraestructura y otras piezas territoriales.

El libro se completa con la edición facsímil de un documento propagandístico de la "Auto-Pista Madrid-Cuenca-Valencia".

Por último, aunque no menos importante, la prosa ágil y eficaz del autor permite que un tema tan complejo como interesante resulte al mismo tiempo ameno. Todo ello acompañado por una bibliografía muy completa, analizada crítica e inteligentemente, más allá de la simplificación fácil y los lugares comunes, como se muestra en muchas de las notas a pie de página, a menudo tan interesantes como el propio texto, y en el adecuado, ilustrativo y bien utilizado aparato gráfico. En resumen, el libro de Francisco Javier Rodríguez Lázaro es una obra indispensable no sólo para los interesados en la carretera o la obra pública, sino para todos aquellos que aspiran a conocer nuestra sociedad.