

LA RED DE CARRETERAS ESPAÑOLAS SU MODERNIZACION

Por PEDRO GARCIA ORMAECHEA,
Director General de Carreteras y Caminos Vecinales.

La colonización romana trazó la primera red de carreteras de la Península Ibérica. Durante muchos siglos su sistema de calzadas sirvió de cauce a las comunicaciones terrestres de nuestro país, y, hoy día, muchos tramos de nuestras modernas carreteras discurren a lo largo de aquellas vías para atestiguar el acierto de su trazado.

Hasta los tiempos modernos no se puede decir que los gobernantes hayan sentido preocupación por las obras públicas, y, entre ellas, por las carreteras, impulsando su desarrollo, modelando su gradual crecimiento a través del mapa español hasta llegar a la situación actual. Desgraciadamente, hubo también períodos en los que nuestros antecesores, lejanos y próximos, tuvieron que luchar con una escasez de medios económicos que ni siquiera permitía mantener el terreno ganado.

En estos períodos alternados podemos considerar los cuatro momentos o épocas siguientes:

La primera mitad del siglo XVIII fué decisiva para las carreteras de España. Durante el reinado de Fernando VI, se marcaron las directrices que iban a determinar la red actual, las cuales fueron influidas de modo fundamental por ocupar la capital de la nación el centro del país. Al quedar más o menos definidos los seis ejes radiales que unen dicha capital con los principales puntos del litoral, se establecieron las líneas básicas del entramado que, con cierta semejanza a una tela de araña, superpone hoy día su trazo al mapa peninsular. Su sucesor, Carlos III, continuó con gran intensidad el camino iniciado, dando lugar a una época de gran florecimiento, no sólo en lo que respecta a las carreteras, sino a todas las obras públicas en general.

Hay que saltar al año 1926 para encontrar otro jalón importante en la política española de la carretera. El Gobierno del General Primo de Rivera y su Ministro de Fomento, el insigne Ingeniero de Caminos Conde de Guadalhorce, inician y desarrollan el plan que se denominó Circuito Nacional de Firmes Especiales, consiguiendo unos 6 000 Km. de caminos excelentes en su época, cuyos efectos se han prolongado y siguen acusándose en nuestros días.

Se interrumpe esta labor por el Movimiento Nacional y hay que esperar a su terminación para que,

el año 1940, se presente el tercer momento a que se ha hecho referencia. En él se estudió y redactó un plan de carreteras, incluido en el Plan General de Obras Públicas, cuyo alto espíritu y concepto de necesidad apremiante late en todas sus páginas, como era natural, dado el estado en que se encontraba la red nacional al final de nuestra guerra civil. Lamentablemente, al ser llevado a la práctica, fué dificultado y, en gran parte, detenido por las contingencias derivadas de la segunda guerra mundial.

Y llegamos a la última etapa de las cuatro citadas.

En el año 1951 se pone en marcha el actual Plan de Modernización de Carreteras, que se encuentra en activa ejecución, por lo que, para su mejor inteligencia, convendría, antes de describirlo, que nos refiramos brevemente a la situación de la red nacional en esa fecha.

La longitud total es de 120 000 Km. en números redondos. El 62 por 100 de la misma, es decir, unos 75 000 Km., corren a cargo del Estado; el resto está encomendado a las Diputaciones provinciales.

La cifra anterior, relacionada con la extensión y población del país, determina una densidad de la red de 24 Km. por cada 100 Km.² y de 4 m. por habitante. La primera queda por bajo de las cifras correspondientes a otros países europeos, especialmente Francia, donde es cinco veces mayor; la segunda, en cambio, está al mismo nivel que Italia, Alemania, Portugal e Inglaterra, entre otros, si bien sigue siendo inferior a la francesa, que es cerca de cuatro veces mayor.

Hasta hace pocos años, la red española no tenía un tráfico suficiente para justificar, dentro de nuestra economía, las inversiones necesarias para su acondicionamiento.

El tráfico de nuestras carreteras se ha mantenido en un nivel por debajo de lo normal, en relación con la renta nacional y con el número de habitantes por vehículo, debido a una serie de razones circunstanciales, derivadas de nuestra guerra civil, de la segunda guerra mundial y del bloqueo económico a que después estuvimos sometidos durante varios años. En 1950 puede decirse que comienza el crecimiento apreciable del parque de vehículos en España, con un

aumento del 4,5 por 100 anual, continuando con ritmo acelerado, hasta el punto que el incremento ha sido del 17,4 por 100 en 1954 y de 18,5 por 100 en 1955, año en que se llega a una cifra de 102 habitantes por vehículo, todavía baja, y que hace suponer aún muy lejos la saturación del parque de vehículos. El ritmo actual del crecimiento es comparable al de otros países europeos en los cuales es normal admitir que el tráfico se duplique cada cinco años; en España puede ser que estas previsiones sean sobrepasadas, considerando que en estos años se ha iniciado la puesta en marcha de una serie de fábricas españolas de vehículos que pueden situar en el mercado, en un próximo futuro, muchos miles de unidades al año.

Previendo estas necesidades futuras, se inició en el año 1951 el Plan de Modernización de Carreteras, dedicado a la red que canaliza la mayor parte del tráfico. De los 120 000 Km. de caminos, solamente un 10 por 100 absorbe más de las tres cuartas partes del tráfico total: el Plan de Modernización se ha reducido a una red de 11 000 Km. aproximadamente, elegida de modo que comprenda los itinerarios fundamentales y de mayor circulación.

El objetivo perseguido con su acondicionamiento es el de conseguir que estas vías tengan las características necesarias para un tráfico rápido y pesado. El trazado, en la mayor parte de los tramos de las carreteras radiales, se ha adaptado para velocidades específicas de 100 Km./h., dedicando especial atención a los puntos singulares realmente peligrosos, tales como curvas reducidas entre grandes alineaciones rectas, pasos a nivel con el ferrocarril, cuyo número se ha disminuido en 78, variantes para supresión de travesías de aglomeraciones urbanas y de tramos peligrosos hasta un número de 134, mejoras de travesías de 55 poblaciones, reformas y construcción de 81 puentes, estando todavía en sus principios la ejecución del Plan. La sección transversal normal está constituida por una zona de rodadura con dos vías de circulación de 3,50 m. cada una y dos paseos laterales de 2,50 m. para el estacionamiento de vehículos sin dificultar la circulación. En los accesos a las grandes poblaciones esta sección se ha variado aumentándola a la vista de las necesidades que exige la densidad del tráfico, existente o previsible, y, en algunos tramos, en que la circulación de carros con llantas metálicas es muy intensa, se han construido lateralmente vías especiales para ellos. El carro de llanta metálica es abundante en España, por desgracia para la carretera, y este problema ha de ser objeto de medidas especiales para defensa de los firmes.

Otro de los problemas con los que se ha enfrentado el Plan de Modernización es el del arbolado en las carreteras, debatido en España con bastante intensidad en los últimos años.

Algunas cortas, duramente censuradas, respondían sin duda a una necesidad: la de ensanchar nuestras carreteras, operación imposible si se tiene en cuenta que, en algunos sitios, la separación entre árboles, medida normalmente al eje de la vía, no llegaba a los 7 m., sin olvidar el peligro que ello supone para el tráfico, agravando considerablemente los accidentes de circulación.

En la actualidad es tendencia universalmente aceptada la de establecer el necesario equilibrio entre el paisaje y la carretera mediante plantaciones de masas de árboles, si bien la aridez de muchas de nuestras regiones y las extremas condiciones de nuestro clima, no parecen aconsejar el abandono del secular sistema de plantaciones en línea, que ha de complementarse con la repoblación de los paisajes, ya iniciada en colaboración con los Distritos Forestales y el Patrimonio Forestal del Estado.

Al desaparecer los viejos árboles de nuestras carreteras con su ya clásica franja blanca, hay que dar acusada importancia al balizamiento de las carreteras, que han de ser dotadas de señales internacionales de advertencia y una completa indicación de itinerarios.

El ritmo seguido en las obras del Plan es todavía insuficiente para terminar el acondicionamiento en un plazo conveniente; por tanto, esperamos seguir aumentando las consignaciones, que ya han pasado de los 500 millones anuales de la primera época (primer quinquenio, de 1951 a 1955) a los 750 millones de estos años (segundo quinquenio, de 1956 a 1960).

Se da, además, la circunstancia afortunada de que ha coincidido esta etapa de mayor desarrollo del Plan con una época en que la técnica de construcción de carreteras ha sufrido una evolución trascendental: en pocos años, han variado los conceptos del modo de construir los firmes y de cómo aprovechar los materiales y, al mismo tiempo, es posible contar con nuevos tipos de máquinas que permiten llegar a soluciones mucho más económicas y duraderas. Esto lo saben bien nuestros amigos, los técnicos de carreteras franceses, que han aportado y continúan aportando cada día nuevas ideas y métodos que contribuyen al perfeccionamiento de la técnica en todos los países.

Estamos, por tanto, ante una magnífica oportunidad para reorganizar nuestros sistemas de trabajo, agrupando las obras que hasta ahora han tenido que realizarse generalmente por procedimientos rudimentarios y en las que, tanto los Ingenieros como los constructores, han tenido que vencer condiciones muy difíciles de escasez de medios materiales y de falta de volúmenes de obra importantes. Pretendemos, como digo, organizar las obras de modo que pueda incrementarse su mecanización, estudiar los planes futuros y darlos a conocer con tiempo suficiente, para

que los constructores se preparen para llevarlos a cabo y conseguir los medios auxiliares imprescindibles, que ya han comenzado a llegar a nuestros parques de maquinaria.

En España esperamos aprovechar esta coyuntura que nos ofrecen conjuntamente la posibilidad económica de renovar nuestra red de carreteras principales y la técnica de construir sus firmes siguiendo los métodos modernos. Y así creemos posible que dentro de algunos años podremos contar con una red de 10 000 Km., no de autopistas — que de momento no son necesarias — sino de unos caminos de 7 m. de anchura de firme, capaces para circulaciones medias diarias de 6 a 8 000 vehículos, y que hagan rápido y cómodo el viaje por carretera. Quedarán todavía otros muchos itinerarios en condiciones de tránsito más difícil; pero, por ahora, sólo entra en nuestras posibilidades el cuidar con el mayor esmero su conservación y esperar a que cuando el aumento substancial

del tráfico nos obligue a acondicionarlos definitivamente, dispongamos de circunstancias económicas favorables.

Esta somera exposición de la política vial en España pone de manifiesto el esfuerzo que ha representado la labor efectuada en pro de nuestras carreteras.

Como sucede en todos los países, la dificultad fundamental estriba en la insuficiencia presupuestaria para hacer frente a las necesidades que progresivamente plantea un problema de importancia creciente.

Es de esperar que, recogiendo las conclusiones de carácter económico de los Congresos de Estambul y Roma, el Estado español nos permita aumentar los presupuestos actuales y en el futuro podamos ofrecer a nuestros visitantes una red de carreteras tan magnífica como la que está en vías de consecución en Francia, nuestro vecino país.