

La historia de la obra pública, o si lo prefieren de las modernas infraestructuras de transporte, no dispone todavía en nuestro país de suficiente calado investigador. Desconocemos bastantes más cosas de las que sabemos. Por sorprendente que parezca, la historia de las carreteras que hicieron posible la revolución automovilística del siglo XX está aún por elaborar. Si de las Carreteras del Estado o caminos de macadán, desarrollados a partir de la llegada de los liberales al poder a mediados del siglo XIX, tenemos todavía un grupo de investigaciones muy reducido, de las carreteras asfaltadas que se consolidarían en nuestro país ya en la segunda mitad del siglo pasado apenas si existe algún trabajo de entidad que referir. Estos antecedentes nos permiten valorar más aún si cabe el trabajo realizado por Francisco Javier Rodríguez Lázaro en este libro sobre las primeras vías rápidas en las carreteras españolas, allá por las décadas de 1920 y 1930. Rodríguez Lázaro es profesor de Historia y Estética de la Ingeniería Civil en la ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Castilla-La Mancha, en su campus de Ciudad Real, y es doctor en Geografía e Historia por la Universidad Complutense de Madrid. Sus trabajos de investigación se han orientado preferentemente al terreno de la historia de la obra pública y de los transportes, prestando una especial atención a las carreteras y los servicios mecanizados por carretera de la primera mitad del siglo XX, territorios de estudio todavía poco explorados.

Si nos centramos en el libro objeto

*Las primeras autopistas españolas  
(1925-1936)*

---

**Autor:** Francisco Javier Rodríguez Lázaro

**Editorial:** Colegio de INgenieros de Caminos, Canales y Puertos (2004)

**Páginas:** 477

**ISBN:** 84-380-0227-7

[140]

de esta reseña, diremos que tiene su origen en la tesis doctoral del autor que llevaba por título “Los primeros proyectos de autopistas en España. Contexto y orígenes de una infraestructura contemporánea”, dirigida por José María Menéndez Martínez, Director de la ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Castilla-La Mancha. En el tribunal de tesis, origen de esta publicación, estuvieron Antonio Bonet Correa, Rafael Izquierdo Bartolomé, José Ignacio Uriol Salcedo, Ángel Carlos Aparicio Mourelo y Valeriano Bozal Fernández. En la introducción, el autor expone los objetivos-problema de estudio: la génesis de los primeros proyectos de autopistas en España y el valor que tiene lo no realizado como objeto histórico de estudio. El contexto histórico del transporte en España en ese momento es realmente apasionante, ya que se inicia el relevo de la carretera por el ferrocarril como medio de transporte hegemónico. Es curioso, pero una suerte de historia enfrentada priorizó al ferrocarril sobre la carretera en el siglo XIX, siendo un episodio representativo de esa situación el abandono de carreteras del Estado en 1870 a favor de la construcción de ferrocarriles, mientras ya en el siglo XX se llegó a la situación inversa, en la que la expansión de la carretera era justificación de cierre de líneas ferroviarias. Resulta, pues, seductor estudiar cómo se gestó esa hegemonía de la carretera a partir de la propia transformación de la red viaria y del crecimiento del sector automovilístico. Tal y como recuerda Rodríguez Lázaro en su introducción es cuando se produce la sustitución de los firmes de pie-

dra machacada, técnica macadán, adecuados para la tracción animal, por los nuevos en los que se evitaba la desagregación de los materiales, como los adoquinados y los asfaltados. Se empieza a hablar en esos momentos de la “carretera del porvenir”.

El primer capítulo del libro “El Circuito Nacional de Firms Especiales y el Patronato Nacional de Turismo” (pp. 47-121) plantea la estrecha ligazón entre ambos procesos, surgidos en plena dictadura de Primo de Rivera. Sobre la financiación del Circuito Nacional de Firms Especiales (CNFE) el autor realiza un recorrido por las previsiones de financiación del mismo, que como sabemos en otros capítulos inversores de la Dictadura se basaron en partidas extra-presupuestarias, lo que genera para el investigador dificultades para conocer con precisión cuánto se invirtió en los mismos. Rodríguez Lázaro se limita en este caso a reproducir las memorias publicadas por el propio CNFE, sin entrar en profundidad en el nivel de cumplimiento de estas partidas presupuestarias, cuestión ardua pero no menos interesante. El segundo apartado en este capítulo lo constituye el análisis de la programación y realización de obras, para ello se acompaña de un interesante aparato estadístico y gráfico en el que se recogen las principales carreteras propuestas que se integraban dentro de este circuito de red asfáltica en España. Nuevamente la fuente principal es las propias memorias del CNFE. Un interesante tercer apartado recoge la tradición de los libros de viajes de extranjeros en España del siglo XIX para llevarla hasta el siglo XX y analizar cómo

estos observadores privilegiados percibían la modernización de la red asfáltica española. Tal y como reconoce el propio autor, los viajeros por ferrocarril aún eran más numerosos, pero el viaje por automóvil empezaba a tener relevancia. El marco de sendas exposiciones internacionales en nuestro país, la Iberoamericana de Sevilla y la Internacional de Barcelona, durante el año 1929 fue un foro al que afluyeron numerosos visitantes que luego transmitieron en los tradicionales libros de viajes sus impresiones de España. La estrecha relación entre el fomento del turismo y la expansión de red viaria asfáltica encuentra en el caso español un nuevo argumento. Rodríguez Lázaro analiza las visiones enfrentadas de Percy F. Martin y de Charles L. Freeston sobre el estado de las carreteras españolas en ese momento, ya con un trienio de intervenciones en la red viaria. Martin planteaba una visión negativa, mientras que Freeston hacía una elogiosa descripción de la red de carreteras española. Un tercer espectador de excepción de la transformación de las carreteras españolas sería el afamado arquitecto Le Courbisiér, quien en los primeros años de la década de 1930 haría un “encendido y poético elogio del Circuito y una reflexión sobre la condición y papel de los caminos modernos”, según apunta Rodríguez Lázaro. Esta visión foránea sobre las actuaciones del CNFE tal vez se hubiera enriquecido con el estudio de la literatura nacional, ampliamente recogida en revistas especializadas como la propia del Colegio de Ingenieros, que a buen seguro el autor conoce profusamente. El último apar-

tado de este primer capítulo resulta también especialmente interesante y, sobre todo, novedoso ya que plantea el desarrollo de “Arquitecturas asociadas a la carretera y el automóvil” en el que encontramos un primer apunte sobre las primeras estaciones de servicio o el desarrollo de los albergues de carretera promovidos por el Patronato Nacional de Turismo (PNT) cuya red es origen de los actuales Paradores de Turismo y explica la localización de muchos de ellos.

El segundo capítulo del libro hace balance de las primeras autopistas en Europa, casos de Italia, autostrade, y Alemania, autobahnen, y de Estados Unidos (pp. 123-182). En los dos primeros casos se hace un estudio detallado de las programaciones y realizaciones asociadas, sin duda alguna, a las políticas de propagandísticas de ambos regímenes totalitarios, mientras que en el caso americano se trata sólo de un breve apunte sobre las parkways metropolitanas construidas en Estados Unidos durante la década de 1920. En todo caso, aunque algo extenso, es un capítulo pertinente para conocer el contexto internacional, aunque ignoramos porqué el autor no plantea los casos francés o inglés. También se incluye en el apartado italiano una interesante crónica sobre el desarrollo del V Congreso Internacional de Carreteras celebrado en Milán en 1926.

Llegados al tercer capítulo del libro, “Los orígenes de las autopistas en España” (pp. 183-290), es cuando entramos en el verdadero objetivo del autor, conocer cómo se concibieron en nuestro país los primeros proyectos para la realización de autopistas, es

[142]

decir, de carreteras para el servicio exclusivo de automóviles, según se nos recuerda en la introducción. Hay que advertir al lector que estos primeros proyectos fueron frustrados. El proceso llevaría desde las primeras iniciativas alentadas por el Real Decreto Ley de 28 de julio de 1928 hasta su definitivo abandono en abril de 1936. Sin embargo, esta historia fallida no pierde un ápice de interés para el investigador, ya que a través de sus páginas se recoge de un modo exhaustivo el proceso de intereses y concesiones que se generaron en torno a estos primeros proyectos de carreteras exclusivas para automóviles, prohibidas para los vehículos de tracción animal, todavía mayoritarios en el sistema de transporte español. Aquí reside tal vez uno de los principales problemas para la viabilidad de estas vías por aquellas fechas, el eterno problema de la demanda de transporte en España, condicionada por el atraso económico, la baja densidad demográfica y los condicionantes de la orografía. Rodríguez Lázaro desbroza los primeros proyectos de concesión de autopistas en España, de Madrid a Valencia, de Madrid a Irún y de Oviedo a Gijón. Otros proyectos frustrados propuestos por el autor son la variante de Irún, las conexiones de Madrid con la meseta norte a través de Guadarrama, la autopista de Madrid a Vigo y La Coruña o el circuito de Madrid a Aranjuez y Toledo y nuevamente a Madrid. En las páginas de relato de estos proyectos se encuentra un exhaustivo estudio de las obras de ingeniería y de los trazados propuestos, contenido que interesará sobre todo a los estudiosos de las obras civiles, pero también encontramos

unas interesantes referencias a las empresas y empresarios que impulsaron estos proyectos. Suponen estos últimos un antecedente muy cercano a las empresas que protagonizaron la fase industrialista de la segunda mitad del siglo XX en España, una vez que nuestro país se desembarazó de la rigidez de la Autarquía franquista. El autor incluye un apartado de interés sobre las críticas y valoraciones que se hicieron en la época desde las revistas especializadas, a los debates sobre las técnicas constructivas y las características de las vías se une un balance sobre la oportunidad de la planificación y de la viabilidad de la financiación de estas vías, ya que se consideraban totalmente insuficientes los ingresos por peaje de los tráficos previsibles. Las razones del fracaso de estas primeras vías rápidas en España la centra el autor en la inconsistencia de los proyectos, la falta de financiación privada, el interés de los promotores en obtener las subvenciones del Estado y, finalmente, en la desconfianza de los gobiernos republicanos sobre estos proyectos.

En el epílogo el autor centra su reflexión hace balance de lo estudiado centrándose en tres aspectos relevantes. En primer lugar, el nacimiento de las autopistas como una necesidad para desagregar el transporte de tracción animal en los caminos ordinarios del transporte exclusivamente automovilístico en las nuevas carreteras, que tuvo sus dinámicas y sus procesos en cada país. En segundo lugar, la relación cambiante de las nuevas autopistas y carreteras modernas con el territorio y con el resto de infraestructuras del transporte, ya que las nuevas vías

no se pegaban tanto al territorio como las antiguas carreteras de macadán o concebían sus cruces con otras carreteras o ferrocarriles a distinto nivel, provocando cambios en el paisaje y nuevas relaciones entre la red de transportes y el territorio. En tercer lugar, las transformaciones de la distancia y del tiempo, con lo que la carretera se sumaba al ferrocarril a la competencia de la reducción de los tiempos de viaje y de acortar distancias, eso hacía más atractivo para todo el mundo el desplazarse en algún momento de su vida e incrementaba la demanda como nunca se había esperado.

El libro se cierra con la publicación de un facsímil de 130 páginas sobre la

“Auto Pista Madrid-Cuenca-Valencia” que se publicó en los primeros meses de 1928. Este apéndice documental resulta muy interesante, ya que además de su carácter divulgativo, folclórico y laudatorio que presentó en la época de edición, tal y como recoge el autor, ofrece una meridiana idea del apoyo que desde los altos estamentos políticos del Estado tuvieron estos proyectos.

[143]

Domingo Cuéllar Villar  
(Fundación de los Ferrocarriles  
Españoles y  
Universidad Autónoma de  
Madrid)