

## CAMINOS DE AYER, HOY Y MAÑANA...

# LAS AUTOPISTAS SON LA TECNICA QUE NOS PUEDE ENGULLIR O LIBERAR

PURI GUTIERREZ

Cuando recibí la carta de la directiva de OARSO pidiéndome «la visión de una renteriana, desde fuera, sobre las consecuencias que las autopistas han de traer para Guipúzcoa», sólo una cosa se presentó de pronto ante mí: la visión de Arramendi (mi pequeño monte, ante mi ventana, desde niña) rajado como un melón al que se le ven las entrañas.

Pero ese mismo recuerdo me hizo, como siempre, desear encontrarme en el «txoko». Y soñé con una autopista recta y lisa que pudiera ponerme en el menor tiempo junto a vosotros.

Así es el ser humano: pura contradicción. Nos resistimos a morir, no queremos que hieran nuestros montes, nuestros valles, nuestro paisaje... pero ¡queremos vivir! Y vivir supone cambiar, supone avanzar. ¿Hacia dónde? ¿Qué consecuencias traerán para Guipúzcoa las autopistas?

A mi hermano Jesús—como a otros muchos señores de aspecto grave—le gusta leer las historietas de Axteris y recuerdo haberle oído comentar cómo protestaban en una de ellas porque los romanos, con tanta calzada y tanto acueducto estaban haciendo trizas el paisaje. Además, la víspera de ponerme a escribir este trabajo una amiguita mía de siete años estaba haciendo un dibujo

que titulaba «Origen de las ciudades» y en él se veía el mapa de España surcado por unos radios—siempre las redes de comunicación—que empezarían siendo las cuencas de los ríos, los caminos de las cabras, y fueron origen... ¿de cuántas cosas?

Vosotros me estáis preguntando qué va a ser el futuro y yo estoy pensando que el futuro empezó cuando los hititas pavimentaron el primer camino. En los restos más antiguos de la cultura griega, en las ruinas de Minos y Micenas, he podido ver también caminos pavimentados y uno siente que la vía no es tan sólo tierra apisonada, ni piedra, ni cemento, ni roca: es vida... vida que viene de muy atrás, que nos deja asomarnos un momento, y que sigue... ¿Cuál será el futuro de estos nuevos caminos?

Las vías de comunicación fueron abriéndose a través de tierras y naciones por diferentes motivos: el comercio, la guerra, la religión... Pastores, comerciantes, guerreros y peregrinos hicieron al andar nuestros caminos. Y necesitaron siglos. Pero a través de aquellas rutas primeras hay un tráfago de culturas y el camino, día a día, se hace más ancho, más seguro, más firme... Y el hombre conoce mejor al hombre, conoce mejor el mundo en que vive.

300.000 kilómetros de caminos trazaron los romanos. ¡Cuántos paisajes debieron de cortar con la cinta de sus calzadas! ¡Pero, cuántos paisajes ofrecieron a los caminantes gracias a sus trazados! ¡Cuántos encuentros, cuántos intercambios humanos provocaron!

Las necesidades espirituales de la Edad Media, cimentaron el camino de Santiago. La Mesta, favoreciendo el trasiego de ganados en busca de pastos frescos cubrieron la península de vías pecuarias. Pero entonces no existía la palabra «turismo»; ¡qué duro resultaba en tiempos pasados el viajar! ¡Sólo lo hacían los príncipes y los mendigos. Ana de Austria, prometida a Luis XIII de Francia en la Isla de los Faisanes de Fuenterrabía, tardó 44 años en volver al mismo lugar, y fue con motivo de otra boda regia, la de su sobrina María Teresa. Y seguro que para ello tuvo que pasar en el viaje unas cuantas semanas, pues, por entonces, el trayecto París-Madrid, reventando caballos, se cubría en 24 días.

Hasta el siglo XVIII no se comenzó en España un plan de construcción de carreteras. En tiempos de Fernando VI se construyeron algunos caminos en Navarra y Vascongadas, pero hasta 1761 no se dictaron normas para la construcción y conservación de carreteras. Pero... ¡ved las velocidades de entonces!; 2,200 kilómetros por hora. A medida que iban mejorando las carreteras —y las carretas—mejoraba la velocidad. A mediados del siglo XIX ya alcanzaban los 9,500 km. por hora.

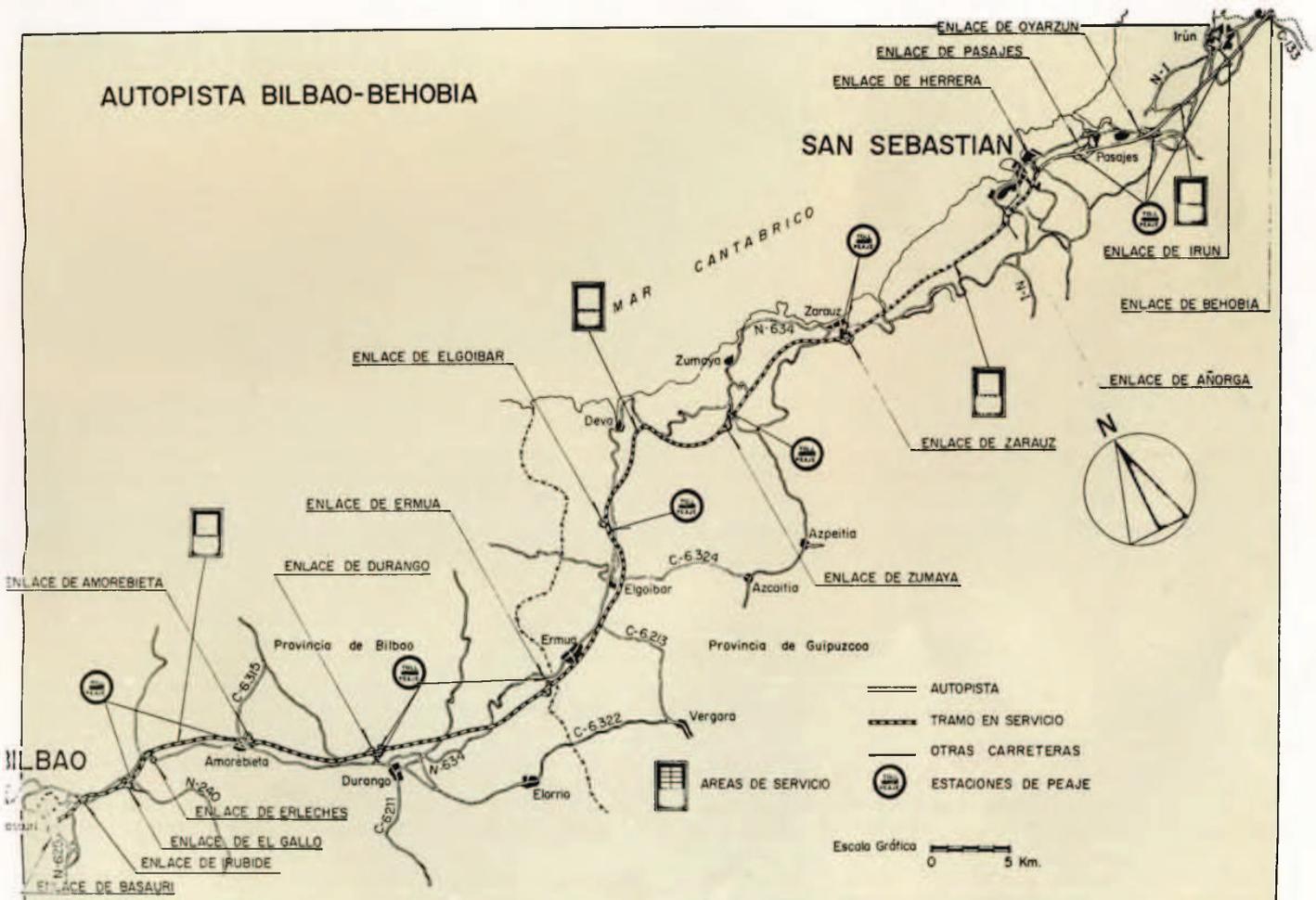
Da escalofrío contemplar el progreso de los últimos años. Hace poco más de 50 años, las zonas más industrializadas—entre ellas Vizcaya y Guipúzcoa—se encontraban separadas de Madrid por muchos kilómetros. Entre 1926 y 1931 se construyeron 7.000 km. de firmes especiales que fueron entonces considerados como lo mejor de Europa. Crece el transporte de mercancías, crece el

deseo de viajar, hay intercambio de personas y de comercio entre regiones y países, el crecimiento del parque de vehículos supera todas las previsiones. (El Plan General de Carreteras preveía en 1961 que para 1977 habría 3.300.000 automóviles en España, pero en 1968 ya se había llegado a esa cifra. Y en 1973 había ya seis millones.)

Parece ser que para una circulación de 5.000 a 6.000 vehículos por día es suficiente una carretera de dos carriles; si ésta tiene tres pueden absorber una media de 10.000 automóviles, pero para dar fluidez a 12.000 ó 15.000 se precisan ya cuatro carriles. Se empieza a considerar que la carretera rinde más cuando mayor velocidad permite, y se empiezan a construir las autopistas. Y ya en el verano de 1974 circulaban por la de Bilbao-Behobia alrededor de 20.000 vehículos diarios. ¿Hubiera sido posible pasarnos sin ella?

Cierto que la solución podría ir por otro lado: rebajar el parque de automóviles mejorando los servicios de transporte público. Creo que al final tendremos que tener muy en cuenta esta solución, porque las autopistas llegarán a saturarse..., pero siento que son una auténtica necesidad. Y en todo los países se consideran como un factor de primer orden.

En Europa fueron los italianos quienes iniciaron la era de las *autostradas* en 1924 y los alemanes les siguieron un año después. Al acabar la segunda guerra mundial en Europa había 2.600 km. en servicio; a fines de 1973 se había llegado a 22.000 km. El Sistema Nacional de Autopistas iniciado en España en 1967 proyecta un sistema de autopistas radiales al estilo tradicional más las autopistas costeras: la del Atlántico, que discurre próxima a la costa noroccidental atlántica; la del Mediterráneo, paralela a la costa oriental; la del Ebro, que une la región catalana con la costa Can-



# CIRCULACION Y AUTOPISTAS EN EUROPA

DATOS SOBRE AUTOPISTAS Y CIRCULACION A 31 DE DICIEMBRE DE 1973 EN DIVERSOS PAISES EUROPEOS

Países	Población (millones de habitantes)	Superficie (miles Km <sup>2</sup> )	Densidad (habitantes/km <sup>2</sup> )	CIRCULACION			AUTOPISTAS	
				Parque de vehículos (millones)	Densidad (habitantes/vehículos)	Densidad (vehículos/km <sup>2</sup> )	Longitud (km)	Densidad (km/10.000 Km <sup>2</sup> )
Austria	7,5	83,8	89	1,6	4,6	20	620	74
Bélgica	9,7	30,5	317	2,5	3,9	81	1011	331
Dinamarca	4,9	43,1	115	1,4	3,5	33	296	69
Finlandia	4,7	337,0	14	0,9	5,0	3	160	5
Francia	51,3	547,0	94	15,9	3,2	29	2427	44
Alemania (R.F.)	61,3	248,5	247	17,6	3,5	71	5831	235
Gran Bretaña	54,0	229,9	235	14,5	3,7	63	1815	79
Italia	54,1	301,2	180	13,5	4,0	45	5090	169
Países Bajos	13,2	40,8	323	3,3	4,0	80	1366	335
Yugoslavia	20,8	255,8	80	1,2	17,8	5	77	3
Noruega	3,9	324,2	12	1,0	3,8	3	46	1
Portugal	9,6	92,1	105	0,7	13,8	8	66	7
Suecia	8,1	449,8	18	2,6	3,1	6	607	13
Suiza	6,3	41,3	153	1,7	2,7	42	555	134
ESPAÑA	34,1	504,8	68	4,1	8,3	8	486	10

Intersección de la carretera N-634 con la N-240, El Gallo (Vizcaya).



Obra para paso superior de camino.



tábrica, y la Autopista del Cantábrico, de la que forma parte la Bilbao-Behobia, a la que ya empiezan a llamar la de las cuatro bes, cuando en la zona francesa enlace con la futura Bayona-Burdeos.

Cuando se vive en una gran ciudad como Madrid se añoran los prados y los bosques—por lo menos si los amas desde la infancia, como yo—, pero si me he extasiado ante el acueducto de Segovia también me admiran muchas de las obras de ingeniería que está realizando el hombre de hoy, cuando las hace con respeto a la belleza existente, cuando acierta a integrarlas con armonía.

No puedo dejar de admirarme de que en la autopista de Bilbao-Behobia se hayan realizado desmontes de 40, 60 y hasta 70 metros de altura excavando totalmente la roca, que se hayan levantado puentes y viaductos—hasta 165—, algunos, como el construido sobre la villa de Eibar, de 237 metros de longitud, o el de Istiña que alcanza una altura de 75 metros, o el de Orio, sobre la ría, de medio kilómetro de largo y de 15 a 20 metros de altura.

Cuarenta millones de metros cúbicos de tierra se han removido, según dicen. Sólo contemplar la variante de San Sebastián, con los túneles de Herrera, Inchaurren, Polloe, la Misericordia y Ayete..., nos parece imposible que en tan poco tiempo se haya podido operar tan gran transformación. Cerebros humanos han proyectado, manos callosas han ejecutado semejante obra y, ante ella, hay que quitarse la boina.

Y por otra parte, sé que volver ahora a Guipúzcoa es encontrarme otra diferente. Casi, casi, una desconocida. Su paisaje, que tanto me atraía, me resulta muchas veces desconocido. Hace cinco años, pocos días antes de morir Arteché, leía yo en el ABC unas palabras suyas doliéndose de que en los últimos 50 años había experimentado Guipúzcoa más cambio que antes en medio milenio. ¡Qué pensaría ahora, que en cinco años ha cambiado todavía más profundamente que en los últimos cincuenta años... (¡Cómo atreverme yo a hacer previsiones para el futuro en esta vorágine que nos arrastra!)

José de Arteché, entonces, reconocía: «El hombre, deseoso de escapar de la asfixia que por todas partes le amenaza necesita cada día más imperiosamente el paisaje».

Pero llegaron las autopistas y, como una riada que todo lo arrastra, abrieron los montes, apisonaron valles, mezclaron el cemento y el hierro con la tierra y la verde yerba. Y se levantaron las voces de los amantes de la tierra y el monte; de los caminos que llevan al caserío bordeando maizales y manzanos con el oro de una meta de vez en cuando; los amantes del silencio que permite escuchar los siempre nuevos sonidos de la Naturaleza. Clamaron los poetas y las gentes queriendo salvar rincones deliciosos como el valle de Ibarla en Irún, y yo, desde aquí, agradecía por esos clamores, deseaba que ojos vigilantes salvaran lo más entrañable. Pero entrañable era para mí el caserío de Beraun, las casas de Galzaraborda, el prado de Pontika y los manzanos de Alaberga... Ya, ni siquiera sé si existe Centolen, ni Fandería... Me estoy acostumbrando a comprender que hay cosas inevitables. Sobre todas esas tierras que he amado han nacido barrios enteros, donde surge cada día la vida, el trabajo, donde hoy tienen sus vivencias otros seres humanos con derecho a vivir, para quienes sus recuerdos de infancia estarán vinculados a una autopista por la que circulan los coches a velocidades cada vez más intensas,

Creo que estamos ante lo inevitable. La carretera general se nos ha quedado pequeña; la autopista, sin cruces ni pasos a

nivel, ni curvas peligrosas, sin atravesar por el centro de los pueblos, ofrece unas posibilidades de tráfico mucho más rápido y seguro. Todos sabemos que la carretera de San Sebastián a Bilbao es preciosa pero está llena de curvas peligrosas, y si por ella tardamos más de dos horas, por la autopista podemos ir de una capital a otra en tres cuartos de hora.

Para una zona tan industrial, los medios de comunicación de transporte son cuestión importante. La comercialización de los productos ha de verse beneficiada, ya que será ahora más fácil la localización de las industrias, y la exportación de productos será mucho más rápida y económica.

Cuanto más rápido es el transporte, más fácil es aprovechar la coyuntura de precios en el mercado europeo. Y no podemos perder de vista que cuando la red nacional de autopistas esté terminada, no sólo tendremos a dos pasos las principales capitales españolas sino que solamente con la prolongación de la autopista del Cantábrico enlazaremos directamente con Portugal, y, por medio de Francia, con Europa.

Las autopistas nos van a traer más turistas. Y nos van a hacer más turistas a nosotros. Nos permitirán salir de nuestro «txoko» y ver mundo. Nos traerá intercambio de gentes, de economías, de costumbres.

Otra ventaja de las autopistas parece ser que en ellas se producen la tercera parte de accidentes que en las vías convencionales, pero... cuando éstos ocurren... Imaginad que habéis alcanzado una buena velocidad, el coche va suave, vosotros cómodos, relajados, y surge un obstáculo inesperado. Para cuando uno quiere frenar ya te has dado el cacharrazo. Encontramos en la prensa noticias como ésta: «Un hombre que atravesaba la autopista que une al Norte con el Sur de Inglaterra fue atropellado a 80 km. de Londres por un automóvil. Posteriormente, otros cincuenta vehículos pasaron sobre su cuerpo».

En el verano de 1974, en la autopista París-Lyon, tres choques en cadena dejaron para la chatarra más de 200 automóviles. En menos de once meses, en tres autopistas francesas hubo 28 accidentes en cadena que provocaron la muerte de seis personas, hirieron a 144 y destruyeron 424 automóviles.

La velocidad, gracias a la que el tiempo se amplía y el espacio se acerca, tiene también sus servidumbres: enemiga del reposo, pariente del ruido, no convida a pararse en el camino para disfrutar paisajes ni obras arquitectónicas de ayer o de hoy, ni siquiera una vida humana bajo las ruedas de un coche parece conmovérla.

¿Consecuencias para Guipúzcoa, de las autopistas, me preguntáis? No hay tiempo para pensarlo despacio. Ya están en experimentación las autopistas electrónicas: cuando los conductores llegan a una de ellas, empujan un botón y se echan a dormir porque el automóvil se ha conectado con un rail que por medio de un ordenador central llevará el vehículo por el trayecto solicitado. Los coches van a más de 120 por hora, un metro detrás de otro automóvil, con plena seguridad.

Es el futuro que ya viene empujando. El futuro de la técnica que nos puede engullir o liberar. Depende de nosotros. Porque el hombre siempre será dueño de su albedrío. Siempre. Bastará que no tomemos la vida como si fuera una autopista electrónica, botón y a dormir, sino que día a día, en cada momento, tendremos que conservar la conciencia para elegir por nosotros mismos entre el ramillete de valores que nuestro tiempo y nuestra generación nos ofrecen.