

LAS RAZONES DE QUE SEA "AUTOPISTISTA"

JOSE M.ª BUSCA ISUSI



Puedo asegurar que desde entonces soy más caritativo en mis opiniones sobre los humos de nuestra industria.

Me figuro que el neologismo que me he sacado bajo la manga precisa alguna aclaración.

Es muy fácil confundirla con autostopista, profesión que no ejerzo desde que dejé de ser soldado, desgraciadamente hace muchos años.

He revisado el Casares, ayuda de los afligidos en estos menesteres, y nada he encontrado para significar algo que quiera decir que uno es partidario de las autopistas y sobre todo de su uso.

Toda cosa nueva divide violentamente al país. El caso de las autopistas no es nuevo. Con el ferrocarril pasó lo mismo y así hay pueblos guipuzcoanos que están en plena depresión con relación a pueblos hermanos bárdulos debido a que los rectores que tuvieron cuando se implantó el ferrocarril fueron furiosos enemigos de él y consiguieron alejarles de sus pacíficos

pueblos, con las consecuencias que ahora todos estamos viendo.

El número de pueblos guipuzcoanos que desdeñaron el tren es largo y sus nombres tan conocidos que hacemos gracia al lector de su relación.

Creo que muy cerca de Rentería hay uno en este caso.

«En los lugares accidentados habrá que cavar túneles. Ahora bien, en estos túneles no se podrá respirar. No se podrá respirar y los pasajeros morirán fatalmente.

«Los que por casualidad no se asfixiaran, atraparán al menos una buena pleuresia por la diferencia de temperatura del interior del túnel y la del exterior.»

Se le reprochó de despoblar los campos y transformar las costumbres y asfixiar a los pájaros. «Arruinarán a los posaderos y a los maestros de postas.»

«¿Y si una vaca se coloca frente a un tren?», y Stephenson dijo: «Tanto peor para la vaca.»

Todo esto se dijo sobre el ferrocarril hace más de cien años, según leo en un precioso libro de Pierre Rousseau llamado «Historia de la velocidad», y ya vemos al final lo que ha pasado, y creo que todos hemos terminado como el personaje de Gabriel y Galán, gritando: «¡Viva el tren!».

La autopista nos ha dividido a los guipuzcoanos, como hace más de cien años el ferrocarril dividió a nuestros bisabuelos.

Tenemos que ser objetivos y mirar las cosas imparcialmente.

Cierto que partes de la autopista laceran el paisaje como lo hizo el ferrocarril.

¿Se pueden hacer más trincheras que las que tiene el ferrocarril anglo-vasco entre Escoriaza y el puerto de Arlabán?

Lo que sucede es que la Naturaleza es generosa y no rencorosa y ha cubierto las trincheras con abundante vegetación, y ahora, subiendo en automóvil la cuesta de Salinas, es poco menos que imposible ver por dónde discurría el ferrocarril en inverosímiles tramos para permitir a las lánguidas máquinas de vapor que entonces le servían, pudiesen alcanzar sin reventarse las cotas de Arlabán.

En resumen, sólo 328 metros de desnivel, de los que hoy nos reímos todos.

Con la autopista, hay que reconocerlo, ha pasado algo por el estilo, pero de forma totalmente distinta.

Se ha empleado mucho dinero y mucha técnica y los túneles se hacen cuando son absolutamente precisos. Por lo general, dominan a lo largo de ella los trincherones que, dado nuestro clima, no tardarán en cubrirse de verdor y entonces nos quedará la felicidad de este modernísimo medio de transporte, tan moderno que se puede decir que es moderno al cuadrado.

Las autopistas sólo tienen unos cuantos años y son exclusivamente hechas para el más moderno medio de locomoción, o uno de los más modernos, que sólo tiene unos cincuenta años de vigencia.

Las autopistas primeras creo que fueron hechas por obra de Benito Mussolini, al que le siguió aquí Primo de Rivera, el dictador, y luego Hitler.

Después pasaron a terrenos democráticos y los Estados Unidos tienen las mejores autopistas del mundo.

Aquí por los años veinte se dio comienzo a la autopista Madrid-Irún, y por lo que una vez me dijo un irundarra de pro, el primer tramo se construyó en el mismo Irún, a partir del Paseo de Colón, y es esa calle

en ligera pendiente que se toma a mano izquierda del paseo, en sentido de la salida de Irún.

Luego, trabajando en Navarra, me encontré con tramos en la parte de Corella, donde también habían comenzado algunos trabajos a escala menor.

Vino el atasco automovilístico en las carreteras que fueron trazadas para vía de vehículos de tracción animal, y no ha habido más remedio que recurrir a la cirugía viaria para salir del paso.

Me suelo acordar que, a pesar de no ser hombre que maldice, sí he maldecido en el tramo carreteril de Zumárraga a San Sebastián, cuando la cola de automóviles comenzaba ya en Beasain.

La economía del país saldrá muy beneficiada y tendremos posibilidad de conocer una Guipúzcoa desconocida hasta ahora para nosotros.

Se ha amputado en casa, pero no mucho, y la vida del país en su aspecto económico se ha salvado.

Cuando leo cosas de los poetas del paisaje, recuerdo una reciente estancia mía en un pueblo de la meseta septentrional de la alta planicie castellana.

Estaba en un caracol sentado en la plaza. Casi se puede decir que se oían las arengas de El Cid. Unas viejas zurcían calcetines mientras se calentaban con los últimos rayos de sol antes de morir el día. Una bella iglesia románica cerraba un lateral de la plaza. La cigüeña ya volaba alrededor de la torre. Me acerqué al grupo de viejas y entablé conversación con ellas.

El aire era tan fino que se podía beber, diría. No había gente joven ni chiquillos y les pregunté si no había jóvenes en el pueblo.

—No, no hay jóvenes—me respondieron—; en cuanto cumplen el servicio militar, se casan y van a trabajar a Eibar, Galdácano o Avilés.

Puedo asegurar que desde entonces soy más caritativo en mis opiniones sobre los humos de nuestra industria.

Recuerdo con una sonrisa a aquel madrileño que decía que para la salud no había mejor ambiente que el de un café en invierno, a buena temperatura y los clientes fumando habanos, y un humo tal que se podía cortar con la mano.

Aquello era respirar, solía decir con añoranza.

En resumen, me he limitado a expresar mi punto de vista sobre las autopistas. Sé que discrepará del de algunos, quizás del de muchos, pero para tomar mi postura de «autopistista», esto es, de defensor de la autopista, he procurado ser objetivo y pesar lo bueno que pueda tener con lo malo.

Lo malo no me parece tan malo como algunos dicen, pero lo bueno me decide claramente a su favor.