



AUTOPISTAS

Anualmente el mes de febrero es el de las ventas postbalance y las drásticas rebajas en los grandes almacenes; mayo, el de las flores; este año, en España, julio ha sido el mes de las autopistas. En efecto, hace unos días el ministro de Obras Públicas, en una conferencia de Prensa, ha dado a conocer el Programa de Autopistas Nacionales Españolas (P.A.N.E.). Por su parte, Su Excelencia el Jefe del Estado ha inaugurado oficialmente la autopista Madrid-Villalba, entre otras obras del Departamento que afectan a la capital de España.

A ambas cosas vamos a dedicar hoy nuestro comentario. El P.A.N.E. lo veremos tranquilamente en casa, analizando los planos e informaciones aparecidas en la Prensa. Luego, en el coche, haremos un viaje de ida y vuelta a Villalba.

Antes que se nos olvide diremos que el nombre nos desagrade, ya que recuerda el vocablo francés *panne*, cuyo significado, poco más o menos, todos conocemos. Después de escrito esto consulto el diccionario, por si acaso, y me encuentro con la siguiente sorpresa: "Pane: f. Galic. por parada, avería o detención en el mecanismo de un automóvil." Consecuencia: no hace falta saber francés para que el nombre nos moleste si le damos sentido augural y lo relacionamos con la futura utilización de las autopistas.

Quando leí en la Prensa que el señor ministro iba a informar sobre los proyectos de su Departamento relacionados con las autopistas, me interesé mucho por el tema, ya que quería conocerlos para poder compararlos con los míos. Conviene aclarar esto cuanto antes, para lograr que desaparezca la cara de extrañeza que adivino en mis lectores.

Como les sucederá a bastantes compañeros, desde hace muchos años, quizá desde nuestros tiempos de estudiantes, antes de empezar incluso la carrera y como muestra evidente de nuestra afición, nos dedicamos a desarrollar trabajos de los que yo llamo "ficción". Así: arquitectura-ficción y urbanismo-ficción. Son aquellos que realizamos sin necesidad de que exista cliente, por nuestra propia iniciativa, sabiendo de antemano que nunca se realizarán. ¿Quién no ha proyectado una reforma interior de su ciudad? ¿Y un edificio con un programa extraño y complejísimo, partiendo de la premisa de que su planta general tuviese forma de nueve, por ejemplo? Pues bien: yo, considerando la "División regional a partir de capitales millonarias potenciales", de M. J. Gaviria (ARQUITECTURA, núm. 97), que me interesó muchísimo, tenía redactado mi Plan de Autopistas Peninsulares (P.A.P.), trabajo de urbanismo-ficción de lujo. Resultando pequeños los límites de mi ciudad, afectaba

a toda la península. No me había andado por las ramas y había englobado, con las españolas, las de nuestros vecinos y amigos lusitanos. A las ciudades propuestas por Gaviria añadí Lisboa y Oporto y me quedé tan tranquilo. Tenía los datos para empezar el trabajo y me puse las siguientes condiciones:

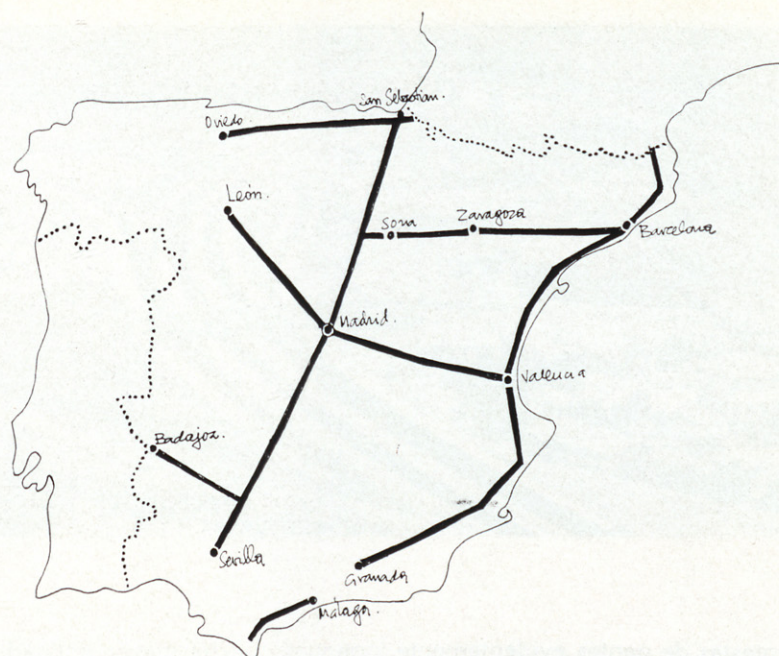
- Todas las capitales regionales, enlazadas con Madrid.
- Todas las capitales regionales, enlazadas entre sí, sin pasar por Madrid.
- Las autopistas no pasarían por las ciudades, sino a una distancia prudencial, directamente proporcional a su importancia.

Las dos primeras premisas me parecieron obligadas y lógicas dada la naturaleza peninsular del trabajo. La tercera la puse como consecuencia de, no me acuerdo dónde lo he leído, que así está mundialmente establecido que debe hacerse para lograr la deseada independencia entre el tráfico interurbano y el urbano. Se decía que el primero se puede resolver técnicamente, mientras que el segundo no está todavía a nuestro alcance. Así, por las cercanías de Cubo de Bureba, pongamos como ejemplo de pueblo con pocas expectativas de un próximo desarrollo, puede pasar una vía interurbana

sin ningún peligro. Sin embargo, de Valdepeñas, pueblo vinícola y manchego con cierto progreso, convendrá hacerlo a una distancia que se mida en kilómetros. Si se trata de una ciudad como Valladolid, entonces hay que retirarse decenas de ellos. ¿A qué distancia de Madrid deben pasar las carreteras de carácter nacional? La respuesta la dejo a cargo del curioso lector. Bueno; el esquema que me salió (fig. 1) puede verse y creo que necesita poca explicación, ya que, a pesar de haberlo hecho yo, está bastante claro.

Consecuencia de los puntos de partida por mí aceptados ha sido la desaparición del actual sistema radial de carreteras con nuestra ciudad como centro. Esto, cuando nos dimos cuenta, lo consideramos como un éxito, pues pensamos, ingenuamente, que habíamos aportado algo a la solución de la congestión del tráfico en la Glorieta de Atocha. Porque, como madrileños, no nos resulta nada divertido ver en nuestras calles a un camión que cargado de bicicletas y procedente de Eibar, naturalmente, que es donde las fabrican, se dirige a Murcia, donde los paisanos de Bernardo Ruiz las utilizan para ir a la huerta a trabajar. Ni un camión que lleno de tomates, cargados en El Ejido de Dalías, antiguo desierto de Almería, convertido hoy en una feraz huerta por el I.N.C., marcha, por ejemplo, a Burgos, y que, aunque no se crea, pasa por la calle de General Mola, esquina a Goya. Los que atraviesan Madrid en sentido Norte-Sur tienen un privilegio, éstos pueden pasar ¡por la Cibeles! También es cierto que cada vez se ven menos, pero por propia iniciativa de los camioneros, que procuran, es lógico, pasar por Madrid a otras horas. Si se les ve menos, sin embargo ahora se les oye más, ya que la travesía la hacen de noche, perturbando el merecido descanso de los madrileños. Como éste es un tema que me preocupa, me quedé muy contento al ver que con mi esquema se resolvía. Entonces desde las autopistas se harían los accesos a las ciudades.

Tiene únicamente las autopistas necesarias para la relación entre todas las capitales potenciales millonarias, completado con los tramos necesarios para cerrar una circunvalación costera; y una apoyada en la antigua vía de La Plata, que, atendiendo a la teoría de Rodolfo García de Pablos, para mí muy acertada, evite el subdesarrollo del Oeste español y propicie su desarrollo ar-

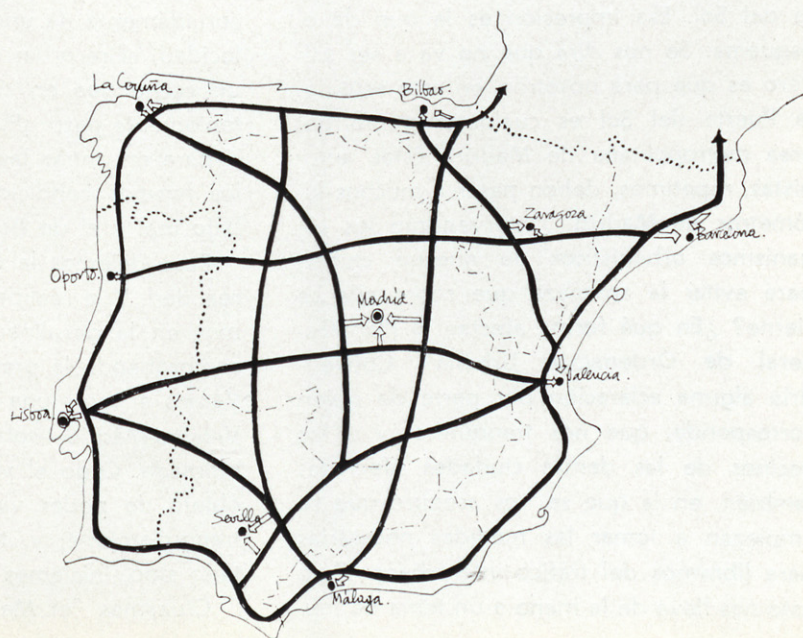


P.A.N.E.

mónico con el resto del país. La figura 2 es el esquema del P.A.N.E. Como es natural, no se parece nada al P.A.P. El uno es real y el otro ficticio. El primero hay que hacerlo con los pies firmemente puestos en la tierra. En cambio, para desarrollar el segundo, y quizá sea éste uno de los mayores encantos de este tipo de trabajos, se goza de gran libertad para manejar el lápiz. Se tienen en cuenta toda clase de factores, pero uno de ellos casi no se considera: el de su viabilidad. Nosotros no consideramos la política económica del Gobierno, ni el II Plan de Desarrollo, nada de eso. Simplemente nos colocamos ante un mapa de la Península Ibérica y resolvemos el problema que nos habíamos propuesto, a nuestra manera.

Por eso no es extraño, sino normal, los dos esquemas no han coincidido. Solamente se da la coincidencia en algunos tramos de escasa longitud (fig. 3). De todas maneras se nos ocurren algunas consideraciones que, como crítica constructiva y con la mejor buena fe, nos atrevemos a decir.

1. El esquema del P.A.N.E. es incompleto. Es cierto que solamente recoge los tres mil kilómetros cuya construcción está programada para los próximos diez años. Nos hubiese parecido más lógica la presentación del Plan de la totalidad de la red y de él haber destacado estos tres mil kilómetros. Así se hubiesen evitado las protestas que han empezado a surgir en las provincias que se han quedado sin autopistas.



P.A.P.



Protestas de gentes evidentemente ingenuas y mal informadas. Todavía no se han enterado que estas autopistas van a ser de peaje, es decir, que va a ver que hacer la jarrita para andar por ellas. En este sentido, cuanto más lejos, mejor; así se evitarán malas tentaciones, utilizando, en cambio, el circuito R.E.D.I.A. (Red Española de Itinerarios Asfálticos), que estará como las carreteras principales de ahora, quiere decirse que muy bien.

2. El esquema parece indicar que las autopistas van a atravesar las ciudades, y esto, ya lo hemos dicho, es un error. Se me dirá que a la hora de la verdad no va a ser así. Y estoy de acuerdo que estamos ante un esquema. De acuerdo otra vez. Pero es en los esquemas y croquis donde se aprecia mejor la intención del proyectista. Parece, se nos abren las carnes sólo de pensarlo, que las autopistas Norte-Sur y Noroeste-Levante se van a cruzar en plena Puerta del Sol. Esa impresión es la que da el esquema. Se nos dirá que no va a ser así. Pero es que para nosotros, en este sentido, la Puerta del Sol es cualquier punto del área metropolitana de Madrid. Estas autopistas, repetimos, deben pasar a muchos kilómetros de Madrid. ¿Intervendrán los organismos urbanísticos de nuestra ciudad para evitar la amenaza que sobre ella se cierne? ¿En qué forma afectan al Plan General de Ordenación Urbana? Conveniría alguna aclaración por parte de quien corresponda, que nos tranquilice, y a los vecinos de las demás ciudades afectadas también, en la que se nos asegure que se empiezan a tomar las medidas necesarias para librarnos del tráfico interurbano. Pero esto nos lleva de la mano a un tema de mu-

cha mayor entidad; es el siguiente: a nuestra patria le hace más falta, hablando lisa y llanamente que el comer, un PLAN NACIONAL DE URBANISMO. Un plan que partiendo de las directrices de toda índole que se le fijen por el Gobierno—políticas, económicas y sociales—, desarrolle un equipo en el que estén representadas todas las técnicas y en el que se plasmen las líneas maestras del desarrollo urbanístico de nuestra patria. Esto es urgentísimo, y cada día que pase es un tiempo precioso perdido.

Todo lo anterior surge espontáneamente de la contemplación del esquema del P.A.N.E. y no tiene nada que ver con el P.A.P., ya que ambos no son cotejables por las diferencias esenciales en el planteamiento. Ahora bien: se me permitirá apuntarme el triunfo que para mí representa el nombre. Al P.A.N.E. ya le pusimos en la picota; sin embargo, el P.A.P. es inmejorable para el caso, ya que pronunciado repetida y entrecortadamente da una gran sensación de velocidad, al recordar el sonido del claxon de un coche que en carretera nos pide insistentemente paso: ¡P.A.P.! ¡P.A.P.!... ¡P.A.P.! Y para encontrar las siglas creemos existen los mismos condicionamientos para el trabajo real y el de ficción.

Pero dejemos la ficción y volvamos a la realidad. Y la realidad es que nos encontramos en la gasolinera de Puerta de Hierro comprobando la presión de los neumáticos. Vamos a hacer una pequeña gira—Madrid-Villalba-Madrid—sobre la autopista recién ultimada. Cedo el volante a mi mujer, con objeto de poder viajar yo tomando notas tranquilamente; y, tras hacer el reglamentario stop, iniciamos el recorrido.

Cruzamos "el Manza" y ya estamos su-

biendo la Cuesta de las Perdices. Hasta la entrada del Hipódromo, iluminación con dos filas laterales de farolas; después, la iluminación es central, con una farola de dos candelabros. Miramos a la derecha y, con la Sierra de Guadarrama al fondo, vemos el paisaje del Monte de El Pardo, más próximo al Hipódromo, y, casi al alcance de la mano, los postes de salida de 1.800 y 1.600 metros. Para hablar, si se quiere, correctamente en términos hípicos, debe leerse así: mil ocho y mil seis. Perdemos pronto la visión de este paisaje, a causa de un talud que, desgraciadamente, no ha desaparecido con la obra. Es una lástima, porque a partir de ahora empiezan las edificaciones, que nos van a llevar encerrados, sin posibilidad alguna de vistas lejanas, prácticamente hasta Las Rozas. En efecto, este primer tramo es ya diríamos que una calle con construcciones en ambos bordes casi continuas. Tapias y cercas de casas particulares y de edificios de uso público, principalmente restaurantes, se suceden monótonamente; de cuando en cuando una pequeña abertura visual. Vemos los Colegios Mayores que empiezan a surgir a la altura de Aravaca. Ya no tienen sitio en la Ciudad Universitaria, en trance de próxima saturación y que, sin embargo, ha acogido a instituciones extrauniversitarias. Señalo, como ejemplo señero de todas ellas, a la Junta de Energía Nuclear, para mí, por esta causa, de ingrata memoria y que con apetito insaciable continúa su expansión por los pinares de la Dehesa de la Villa. Un poco más adelante, siguiendo nuestro viaje, vemos, entre la arboleda de su jardín, las cubiertas de la casa Gaiztarrro, hoy en venta, estupenda obra de don Secundino. Para los que no sean arquitect-

tos haremos una aclaración que para nosotros no hace falta. Se trata de don Secundino Zuazo, el arquitecto autor de la casa de las Flores, los Nuevos Ministerios, el Palacio de la Música, etc. La autopista, al menos por ahora, está estupenda. El suelo, perfecto. La señalización, como ahora acostumbra O.P., muy clara, colocada en el sitio oportuno y con cuidada caligrafía. Siento no llevar sombrero, porque ante obras como éstas es donde viene a cuento descubrirse. Verdaderamente, como estamos cerca y con dificultad para la pera la perspectiva, no nos damos cuenta exacta del progreso que ha alcanzado nuestro país en los últimos años. Le aviso a mi mujer que ande con cuidado, pues nos cercamos a la gasolinera esa que tiene como cubierta un inmenso plato o boina, pinchado en su centro por un soporte, que es el único. No lo puedo remediar. A mí me da miedo que un día se nos caiga encima. Así es que, aumentando la velocidad, pasamos rápidamente por delante y llegamos a la Florida, la ciudad Jardín cuyas calles tienen nombres de pueblos vascos. El Parque Moroso y su minigolf a la derecha, a la izquierda el club San Paulo, con su piscina al borde del ramal que va hacia Madrid. Se ha cerrado la solución de continuidad que antes presentaba aquí el seto central. Para ir a Madrid desde la Florida habrá que salir por otro lado. Tampoco podemos ahora desviarnos hacia El Planío, en busca del oportuno merendero. Ya nos enteraremos del nuevo itinerario para encontrar la tortilla de patatas, con o sin cebolla. Llegamos a Casa quemada y tampoco aquí se puede ahora girar a la izquierda. Ya sabemos que esta prohibición evita los puntos de conflicto; de todas maneras, aquí, en Madrid, debiera usarse con cuentagotas, aunque sólo fuera como homenaje al schottis. Todos sabemos que en ese sentido era como reiteraban sus giros los más castizos.

La iluminación de la autopista vuelve a ser ahora con dos filas laterales de farolas cuando enfilamos el gran badén que nos conducirá hasta Las Rozas y que a nosotros nos recuerda tanto a la calle del Barco. Volvemos a ver a lo lejos la Sierra, ya que en este tramo linda con nuestro itinerario una hermosa finca que, curiosamente, aún no ha sido parcelada. La mediana aparece libre de las farolas y podemos apreciar mejor la belleza y utilidad de las piezas prefabricadas de hormigón que la forman. Llegamos a Las Rozas, pueblo que ha quedado todo él en-

globado en el nudo que se origina con motivo del enlace con la carretera directa a El Escorial, por Galapagar. La autopista pasa entre el núcleo urbano y la estación del ferrocarril, lamiendo las vías. Cualquier ampliación futura no será posible. El cementerio ha quedado entre los dos ramales, y lo suponemos clausurado o, de lo contrario, de difícilísima utilización. Algunas casas de las que construyó Regiones Devastadas han sido derribadas para conseguir la anchura necesaria, tan apretado resulta el paso. ¿Habrá desaparecido entre ellas la histórica en la que se reunió con sus más directos colaboradores el director general don Enrique Salgado-Torres, para, en sesión permanente y "hasta resultado definitivo", dar fin a la redacción del actual Plan Nacional de la Vivienda? Salimos del pueblo y, adosado a las tapias del cementerio, vemos un anuncio que nos indica que en Villacastín, a 74 kilómetros, hay un servicio oficial de una marca de automóviles. ¿No se ha encontrado otro sitio mejor? Pues, por mi parte, que lo busquen. Giramos un poco a la derecha y pensamos que continuando esta alineación, en sentido opuesto al de nuestra marcha, se hubiese evitado el paso entre el pueblo y el ferrocarril y marchado en busca de la carretera de El Escorial en campo abierto, donde se podría haber realizado el nudo de enlace con toda comodidad. Pero nosotros, en este aspecto, nos dedicamos solamente a trabajos de ficción y, por tanto, ignoramos los motivos que seguramente han obligado a realizar el trazado actual. A la derecha, gran número de anuncios de distintos tamaños y en desordenada situación, manchan el conjunto y contrastan con el acierto y cuidado con que se ha tratado el espacio irregular situado entre las dos ramas de la autopista. En poco tiempo estamos en la curva de Los Peñascales, pasamos por encima del ferrocarril y seguimos hacia Torreldones. No hace falta repetir que la autopista continúa en perfecto estado y que, de haber llevado sombrero, aún no nos lo habríamos vuelto a poner. El paso de Torreldones ha sido un gran acierto funcional y estético. Casi no se reconoce el paisaje anterior. La obra ha sido ingente; ahora el pueblo queda todo él a la derecha; por un paso superior podemos ir a la colonia. Todos sabemos que una cosa es Torreldones pueblo y otra Torreldones colonia o estación, que de ambas maneras se le conoce. Coronamos un cambio de rasante y se nos

aparece una panorámica extraordinaria. De izquierda a derecha empieza por los llanos amarillos de Brunete, Quijorna, etc.; vemos después, recostado en el monte Abantos, el caserío de El Escorial, entre el que apreciamos perfectamente la fábrica herreriana; más a la derecha se recorta en el azul del cielo la Cruz de Cuelgamuros; luego vemos la entrada al túnel de peaje de Guadarrama, en el Alto del León. Una ladera próxima, con la clásica vegetación de monte bajo, jara, retamas, romero, alguna encina, nos impide divisar los Siete Picos y la Bola del Mundo. Como pie de todo lo descrito, el valle del Guadarrama, dividido todavía en esa zona, supongo que si alguien no lo remedia por poco tiempo, por grandes fincas, donde pastan, en algunas de ellas, los toros bravos de lidia. El viaje es una delicia, ya que a las vistas lejanas y las próximas campestres se unen las de la autopista, que, con un trazado muy lógico y para mí de gran belleza, contrasta sus formas geométricas con las naturales de este ámbito geográfico. Estamos llegando a Villalba, donde se acaba, por ahora, la autopista, y vamos a iniciar el regreso. Pero antes nos paramos para ver el nudo formado por el enlace con la carretera del Puerto de Navacerrada y con la que une el pueblo de Collado Villalba con su estación. Buscamos un sitio para aparcar nuestro utilitario y nos bajamos para estirar las piernas y, a la vez, echar un trago.

Aquí el cambio sí que ha sido definitivo. Al principio estamos desorientados. No reconocemos ni el conjunto ni los detalles. ¿Dónde estaba casa Constantino, la de las gaseosas y cervezas—entonces todavía no se conocían en nuestro país las actuales bebidas refrescantes no alcohólicas—, de nuestros desplazamiento al campamento de El Robledo? ¿Y la gasolinera? Encontramos, por fin, la cerca del Pradillo Herrero, que se conserva lo mismo que un tramo de la antigua carretera, convertida ahora en vía de servicio, y nos situamos. La obra es magnífica. Aunque sea algo reiterativo, no tengo más remedio que volver a referirme al sombrero, añadiendo ahora que mi mujer tampoco lo lleva. Si no, nos hubiéramos descubierto los dos. Nos encontramos ante lo que, parafraseando a Eugenio d'Ors, llamaremos "la obra bien hecha". Todo es perfecto e inmejorable. Además, el trazado no es excesivamente regular, al haberse jugado muy bien con la topografía y elementos aprovechables de las carreteras anteriores. En fin,

un gran acierto de proyecto, de dirección de obra y de ejecución por parte de la empresa constructora.

Voy a hacer un inciso. Quienes me conozcan, siquiera sea poco, saben que una de mis especialidades es la lectura de periódicos. Diariamente leo todos los que puedo. De Madrid y de provincias. He leído bastante de lo que han publicado ahora con motivo de la inauguración de estas obras. Como siempre, no se ha filtrado ni la menor información sobre la identidad de los técnicos que han proyectado y dirigido las obras. No puedo ahora, como sería mi deseo, felicitar, citando sus nombres y apellidos, a los ingenieros de Caminos que han proyectado y dirigido estas obras. Ni al que lo haya hecho con su acompañamiento jardinero. En fin, a cuantos han intervenido en este colosal acierto. Porque es natural y merecido aplaudir sin reservas a la Administración, en este caso representada por el señor ministro de Obras Públicas, pero no parece justo olvidar a quienes han puesto sus conocimientos y dedicación profesional al servicio del éxito alcanzado y que en gran parte, a mi juicio, les corresponde. Yo, de los que han intervenido en esta obra, solamente conozco a una persona. Se trata de un amigo mío, a quien hace ya algunos años le hice una casita subvencionada en la Urbanización La Bolera, manzana A, parcela núm. A, donde supongo seguirá viviendo y me alegraría fuera sin goteras. Se llama Mariano Herranz Acebes, y cuando le hice la casa era peón de la RENFE. Después le he visto y alguna vez he charlado con él, trabajando duramente, bien fuese picando piedra o preparando pegas para los barre-

nos. Su intervención, modesta, pero eficaz, ha contribuido a que se realice esta obra que hoy nos admira. En mi felicitación a Herranz va incluida la que envió a cuantos han intervenido en las obras, desde el técnico con mayor responsabilidad hasta el último peón. Entretenidos viendo pasar a los coches por las distintas vías del nudo, desde el paso superior, en cuya barandilla nos apoyamos, pasa el tiempo sin sentir y cuando iniciamos el regreso ya es de noche. Comentamos que hay un pequeño detalle que no nos ha gustado. Son las jardineras de fibrocemento con las que se ha pretendido adornar las barandillas de los puentes y pasos superiores. Su sitio no es éste. Si nos parecen fuera de lugar en la calle de Carretas y en la plaza del Callao, aquí, tan cerca de la jara y en pleno paisaje serrano, el acento que aportan es el de lo cursi. Si no las quitan, como sería nuestro deseo, será gracioso coincidir alguna vez con el peón caminero que, con una regadera, se dedique al cuidado de las hoy florecidas petunias. Pensando en ello, hemos llegado hasta el paso superior que lleva a Hoyo de Manzanares, y en seguida tenemos ante nuestra vista la fantástica visión nocturna del núcleo urbano de Madrid. Fácilmente distinguimos en el conjunto las luces anaranjadas de sodio de la autopista, que, de manera caprichosa, lo rubrican. Al llegar a Las Rozas empieza la iluminación. Ahora, de noche, nos molestan menos las farolas centrales que encontramos a partir del Plantío. Estéticamente preferimos, sin embargo, la iluminación lateral. Llegamos a Puerta de Hierro y subimos por la Ciudad Universitaria; paulatinamente va aumentando la circulación. Nuestra Ciudad Universitaria está partida en gala

en dos por este acceso al casco de Madrid. Como es de noche, no podemos ver las distintas obras en marcha actualmente y que continúan su desgraciado macizamiento. El parque público con edificios que era la Ciudad Universitaria se ha convertido en una zona de ordenanza de Ciudad Jardín, en la que, en vez de chalets, se han construido grandes edificios. Lo lamentamos. No nos gustan nada las soluciones dadas a la plazoleta de los Campos de Deportes ni a las proximidades del Arco de Triunfo, de don Modesto, ni a la plaza de Cristo Rey. Ya dijimos antes que queríamos ver a las autopistas lejos de las ciudades. Creemos que en la ordenación de los nudos urbanos deben considerarse, además, otros factores que los estrictamente técnicos de ingeniería vial, como se ha hecho aquí. El tráfico ha seguido aumentando. Al entrar en la calle de Cea Bermúdez nos viene a la imaginación una jota navarra que nos apuntamos por lo bajini:

Una noche en Cea Bermúdez,
ay qué noche,
noche de tráfico y ruido.
La calle de mis Madriles
no era calle,
no era calle, que era un río.

Un río de automóviles, se entiende. Formando parte de su corriente iniciamos la bajada, camino del Paseo de la Castellana. Nos cansamos de circular en manada. Consulto con mi mujer, que por una vez coincide con mi opinión. Así es que doblando a la derecha, ya que aquí tampoco puede uno marcarse el giro a izquierdas, entramos en Zurbano, calle a estas horas pacífica y tranquila, y decidimos poner fin a este comentario.

