

PLAN GENERAL DE OBRAS PUBLICAS



MCMXL

SISTEMATIZACION DE LA RED  
ESPAÑOLA DE CAMINOS

## NOTA EXPLICATIVA

### Clasificación, selección y agrupación de los caminos.

Para encauzar ordenadamente el esfuerzo económico que hay que realizar para el acondicionamiento y terminación de la red española de caminos, así como para remozarla de acuerdo con las exigencias del tráfico y de la vida moderna, se hace indispensable ir audazmente a una nueva y completa sistematización de la red, sin temor a las perturbaciones y oposiciones momentáneas que pueda acarrear su radical transformación, para que de ella pueda surgir no solamente el presente Plan, sino cuanto se quiera efectuar en lo sucesivo en relación con los caminos y sus servicios.

La red española, con su clasificación de carreteras de primero, segundo y tercer orden, ampliada con las carreteras provinciales y caminos vecinales, fué bien concebida y obedeció durante mucho tiempo a una realidad; pero las superposiciones diversas que se han ido efectuando al compás de las necesidades más o menos justificadas y más o menos influídas por consideraciones extrínsecas a las funciones o servicios a prestar, y la enorme revolución que en este campo ha significado la introducción del automóvil como medio de transporte, han hecho que la red, tal como está constituida en la actualidad, se halle anticuada y completamente desajustada a las necesidades actuales.

La palabra «carretera», hasta el presente utilizada precisamente para las vías de comunicación más importantes, empieza por resultar anticuada y, filológicamente, antagónica con los medios de transporte actuales, pues si bien era perfectamente justificada en los tiempos del siglo pasado, cuando se estaba en pleno dominio del carro, hoy los vehículos de esta clase son bien pocos, dominando, en cambio, completamente el tráfico automó-

vil. La palabra «camino», por resultar castiza y muy de acorde con los nombres empleados en los Servicios oficiales, e inclusive con el título de los técnicos que los construyen y atienden, nos parece sumamente indicada, y, a este efecto, nos la apropiamos y proponemos su empleo en lo sucesivo, desterrando la palabra «carretera»; y acaso, de no querer rechazarla en absoluto, podría quedar reservada para el caso de aquellas vías, no conservadas por la Administración y de orden agrícola o completamente particular, aunque, en verdad, para evitar los confusionismos, consideramos que sería preferible dejarla para los anales de los Servicios de Obras Públicas.

Como quiera que las modificaciones en la red, por lo que se refiere a la utilidad de los caminos, han sido importantes, pues unas veces, en los caminos concebidos como de gran tráfico y de mucha importancia, por la introducción y desarrollo del automóvil, o por otras causas, el tráfico se ha desviado de ellos, y otras, en las que simples caminos vecinales o carreteras de poca categoría han pasado a ser de hecho arterias importantísimas de comunicación, se hace preciso revisar a fondo la clasificación vigente, pasando los caminos de unas categorías inferiores a otras superiores, y al revés. A la vez convendrá agrupar los caminos de forma orgánica, dotándoles de un número y de más sencilla denominación, etcétera, etc., y claro está que si se ha de hacer todo esto, para evitar los confusionismos entre lo moderno y lo antiguo convendrá acudir a una nueva clasificación de la red, dotándola de categorías con nombres nuevos, que, además de reflejar la importancia de los caminos, precisen con su significado las funciones de los mismos.

Entendemos que con tres categorías hay bastante para comprender todas las modalidades que se nos presentan en orden a la función de los caminos, sin perjuicio de que se reserve otra de

clase superior para las autovías, cuando se introduzcan en la vida del país de una manera real, cuyo momento oportuno quizá resulte cuando se haya asegurado el mínimo de vialidad para las vías existentes que se proyectan con este Plan.

En estas condiciones, buscando unos nombres para las nuevas categorías de caminos que, además de traslucir la importancia de ellos, precisen concretamente la índole de los cometidos que les incumben, adoptamos como base fundamental del sistema la clasificación en forma de caminos nacionales, caminos comarcales y caminos locales.

Difícil es definir y delimitar las categorías anteriores, pues la variedad de los casos que se presentan exige contar con una cierta elasticidad para la apreciación de las circunstancias concurrentes, por lo que, en mérito al escaso número de caminos que han de resultar para las categorías de los caminos nacionales y comarcales, más que atenerse a unos preceptos rígidos concretamente encuadrados en una definición precisa y doctrinal, diremos que los caminos nacionales han de tender a que queden enlazadas entre sí todas las capitales de provincia, poblaciones similares en importancia, puertos de gran tráfico y los centros vitales de la Nación, en forma que en su conjunto pasen a constituir las grandes arterias de circulación de la Nación. Los caminos comarcales han de obedecer a la finalidad de subdividir de la manera más equitativa posible y por los sitios de orografía más indicada las mallas formadas por los caminos nacionales, procurando reunir en sus itinerarios, conectados en su entrada y salida con la red constituida por éstos y por sí mismos, el mayor número posible de cabezas de partido judicial, pueblos similares y lugares de relativa importancia.

Los caminos locales han de quedar constituidos por todos los demás caminos conservados por la Administración, sea ésta estatal o provincial, que no reúnan las condiciones requeridas para las dos primeras categorías, y que, por consiguiente, sin grandes longitudes tiendan a servir de manera especial los intereses circunscritos a un determinado lugar o zona.

Como se ha aludido, en la determinación de las categorías más que la consideración del tráfico ha de pesar la de la función del camino, puesto que es esencial para la Nación la existencia de una red primordial magníficamente acondicionada para la satisfacción de los fines nacionales y comarcales, aun cuando sea menester para ello arbitrar algunos tramos que por su situación o circunstancias especiales solamente se hallen sometidos a un tráfico débil; y a la inversa, un camino puede tener un tráfico intensísimo, y por los fines a que obedece puede resultar de carácter local, lo que, entendiéndose bien, no quiere decir que deje de ser mejo-

rado en grado igual o superior, si merece, al que se señale para los caminos de las primeras categorías.

Comprendiendo cuán fundamental es el acertado ajuste de los caminos en las nuevas categorías establecidas, se ha puesto extremada atención en el cumplimiento de esta labor. Primeramente se encomendó a las Jefaturas de Obras Públicas la presentación de una propuesta que, abarcando los caminos de las diferentes administraciones, y comprendiendo tanto los caminos existentes y por construir incluidos en los planes vigentes como aquellos otros no previstos hasta el presente, pero cuya conveniencia resultase notoria, fuese fundamentada teniendo en cuenta: la bondad de los trazados, la hipsometría del país, los puntos de paso naturales, consideraciones demográficas, intensidad y localización de las líneas de autobuses, consumos de bencina, mercados principales, itinerarios de turismo, servicios de zonas agrícolas y mineras, balnearios, riquezas especiales, etcétera, etc. Ya con el resultado de este estudio, hecho, en general, por personas concedoras del país, se procedió a la tarea de uniformar y relacionar las propuestas con un criterio común a todas ellas, y a base siempre de tener presente la importancia de los lugares y poblaciones a servir, la orografía del país, los centros vitales e intereses superiores de la Nación, el establecimiento de circuitos de mallas lo más equilibrados posibles, la unión de las distintas partes del territorio nacional en todas direcciones y, en fin, el máximum de aprovechamiento de los caminos existentes, apreciados en sus categorías antiguas, anchos y clases de firme.

Es de advertir que la revisión efectuada alcanza incluso a los caminos a cargo de los organismos autónomos, pues para que se obtenga la debida coordinación entre los servicios fundamentales de la Nación, cualquiera que sea la entidad que deba construirlos y conservarlos, se ha de saber concretamente a qué finalidad responden, y en lo que afecta a los caminos nacionales y comarcales, han de quedar sometidos a las normas y conexiones de carácter común. Para conseguir una mayor claridad y seguridad en el sistema, a excepción de los casos especiales de Alava y Navarra, se propone que todos los caminos clasificados como nacionales y comarcales que se hallen a cargo de las Diputaciones, independientemente del régimen que se establezca para dichos organismos y de las compensaciones que quepa efectuar, reviertan al Estado.

Al seleccionar los caminos constitutivos de las nuevas categorías, a la vez se ha procurado agrupar los múltiples trozos existentes en forma de itinerarios perfectamente definidos, en razón a su finalidad, pues resulta absurdo la cantidad de caminos, de trozos y más trozos independientes en

apariencia, que vienen arrastrándose rutinariamente como consecuencia de haberse concebido y construido de manera aislada: a empujones y sin formar parte de un plan orgánico. Solamente hace falta hojear las composiciones de los itinerarios insertos en los documentos de este capítulo, o haber viajado un poco a través de los caminos de las provincias cuyo territorio sea desconocido, para apreciar las dificultades enormes con que se tropieza para orientarse fácilmente, y por lo mismo se comprende cuán necesaria se hace esta reforma, que si más no, se hace patente ante el hecho claro y contundente de no existir ningún mapa ni guía de turismo que se haya atrevido a referir y a tomar como base de sus publicaciones las relaciones inacabables de caminos existentes empleadas en los medios oficiales.

Con la red de caminos nacionales a que se ha llegado, con el menor número posible de caminos, de paso que se han enlazado entre sí las capitales de provincia, poblaciones similares y lugares importantes de la Nación, se ha conseguido dividir el territorio español por los sitios de orografía más indicada y con densidad proporcionada a la importancia de las zonas atravesadas, a base de grandes arterias de circulación que comprenden

todas las direcciones útiles en sentido radial desde Madrid—horizontal, vertical y diagonales—, sin que dejen de incluirse las comunicaciones fundamentales que podían ser necesarias en tiempo de guerra. En algún caso podría parecer que se ha extremado la nota, pero téngase en cuenta que los planes y la sistematización han de responder a las necesidades no de ayer, sino a las de hoy, y, a ser posible, a las de mañana. Ejemplo vivo de esta tesis y de la conveniencia de buscar todas las direcciones, aun cuando pasen por zonas poco frecuentadas, está en el itinerario constituido por el camino de Gijón a Cádiz, el cual, habiendo pasado casi inadvertido, ha resultado ser uno de los caminos fundamentales para ganar la guerra.

El número de caminos nacionales para toda la Nación queda reducido a 60, a pesar de alcanzar los grandes objetivos de que se ha hablado en el párrafo anterior y de reunir la considerable longitud de unos 19.000 kilómetros. El número de los comarcales está constituido por 294, con una longitud total de unos 24.000 kilómetros.

Los resultados a que nos ha llevado el reajuste de los caminos a las nuevas categorías se acusa en los anteriores documentos, debiendo resaltar aquí, por su importancia, los siguientes números:

	Número	Construidos Kilómetros	Por construir Kilómetros	SUMAS Kilómetros
Caminos nacionales . . . . .	60	19.273	557	19.830
Idem comarcales . . . . .	294	22.134	1.661	23.795
<i>Suma de la red primordial . .</i>	354	41.407	2.218	43.625

	Kilómetros
CAMINOS LOCALES (construidos)	
Del Estado . . . . .	32.864
De las Diputaciones . . . . .	36.308
TOTAL . . . . .	69.172
RESUMEN DE LOS CAMINOS CONSTRUIDOS	
Nacionales . . . . .	19.273
Comarcales . . . . .	22.134
Locales . . . . .	69.172
TOTAL . . . . .	110.579

La longitud de los caminos nacionales, referida a todo el territorio de España, para los 60 caminos que comprende, resulta ser de 19.273 kilómetros de trozos construidos y 614 por construir, con un total de 19.830 kilómetros. En cuanto a la longitud de los caminos comarcales para toda la Nación, resultan 22.134 kilómetros construidos y 1.661 por construir, con un total de 23.795 kilómetros.

En resumen: una vez se hallen construidos los trozos que faltan por ejecutar, la red primordial de la Nación estará constituida por 43.625 kilómetros, divididos a razón de 19,830 de caminos nacionales y 23.795 de caminos comarcales, siendo la longitud del resto de la Red, o sea de los caminos

locales, en lo que concierne a los trozos construídos, de 69.172 kilómetros.

Según datos extraídos de la revista *Hormigón y Acero* del mes de noviembre de 1935, comprobados con los que se citan en el libro *La moderna construcción de carreteras*, de Hentrich, en los últimos años Alemania contaba con 53.000 kilómetros de red principal; Francia, 55.000 (40.000 de rutas nacionales y 15.000 de departamentales); Italia, 60.000 (20.000 estatales y 40.000 provinciales); Polonia, 53.000, e Inglaterra 68.000 (42.000 de primera clase y 26.000 de segunda), estadísticas éstas que, comparadas con nuestros resultados, nos dicen que las proporciones logradas con la distribución por categorías de los caminos no son desatemperadas con las realidades presentes, y menos aún si se tienen en cuenta los afanes de progreso que se han de despertar en nuestro país en fruto de los ideales que impone el Glorioso Movimiento.

No se nos escapa la posibilidad, o, más que ésta, la probabilidad, de haber incurrido en error en la selección y agrupación de los caminos; pero ello, siendo casi inevitable por lo difícil que resulta abarcar expeditamente todo el territorio español sin descender a discusiones prolijas entre los diferentes servicios e intereses de la Nación, que hubieran hecho completamente estéril el propósito que nos anima, tiene remedio, pues caben las oportunas rectificaciones, o bien cuando se redacte el Plan complementario, o bien al compás de las realizaciones, tal como se viene haciendo en el caso de la «Azienda Autonoma Statale della Strada» en Italia, la cual, a pesar de su relativa antigüedad, todavía, en cada ejercicio, procede a una serie de nuevas inclusiones y exclusiones de los caminos constitutivos de la red que primeramente se había convenido.

### Nomenclatura.

Basta hojear la composición de los caminos nacionales y comarcales, tal como vienen presentados en los documentos correspondientes, y fijar la atención en la multiplicidad de los trozos que los constituyen, así como en la variedad y poca resonancia de los nombres que los caracterizan, para comprender lo muy necesaria que se hace una revisión a fondo de las denominaciones, a la par que se asocian los diferentes trozos en la forma que se ha explicado.

Muchos de los nombres empleados corresponden a poblados o lugares completamente desconocidos para la inmensa mayoría de los españoles que no viven en las zonas inmediatamente contiguas a ellos, y aun cuando algunos de dichos nombres han pasado a fuerza del uso a ser conocidos, dada la poca importancia geográfica que revisten

han de continuar siendo un obstáculo para el uso de los extranjeros que vengan a España, sin perjuicio de que, para hacer la cosa aún más complicada, son muchas las ocasiones que para definir uno de tantos pequeños trozos de que se compone la red, tal como se halla establecida, se empiezan a citar enlaces y empalmes de unos caminos a otros con denominaciones todas ellas difíciles, pasando por pueblos y más pueblos de poca o nula importancia aclaratoria.

Las kilometraciones actuales, es decir, los orígenes y finales de los caminos, con sus cifras kilométricas ascendentes o descendentes, no siguen las más de las veces ninguna ley fija, se interfieren los de unas jurisdicciones con los de otras y se llega, en definitiva, a verdaderos caos.

Esto no puede ser continuado, y a este efecto, aun haciéndonos cargo de las dificultades iniciales que ha de reportar la substitución de la nomenclatura actual por otra radicalmente distinta, considerando que los frutos y ventajas han de ser considerables en razón a su perdurabilidad, presentamos una nueva nomenclatura, que se inserta en los estados correspondientes, en la cual se ha procurado utilizar unas denominaciones lo más claras, sencillas y cortas posibles.

Como se hace en Italia, podíamos haber denominado cada vía con un solo nombre, en general buscado entre consideraciones ajenas a los nombres de las poblaciones que se enlazan o que se sirven; pero teniendo en cuenta que dicho procedimiento, si bien resulta extraordinariamente simplificador, no especifica por sí mismo la situación ni siquiera la localización de la vía para las personas que no conozcan la clave de la nomenclatura, le rechazamos, acogiéndonos a la idea de utilizar los nombres de las poblaciones importantes que señalen la dirección por donde se encauza la mayoría del tránsito, o, dicho de otro modo, los nombres de las poblaciones que justifiquen la existencia de la vía, aunque sea preciso para ello extremar la denominación y citar poblaciones que, a lo mejor, no están en la vía que designan.

En los caminos nacionales, precisamente por serlo y corresponder a los enlaces de los grandes centros del territorio, se procura que los itinerarios sean lo más largos posible; en cambio, en los caminos comarcales, que relacionan poblaciones y centros de menos importancia y cuya función queda reducida a límites más próximos, se procura que los itinerarios sean solamente de longitud mediana; en cuanto a los caminos locales, serán de menor longitud, dejándose su denominación para más adelante, cuando se haya llevado a la práctica las que ahora concebimos y presentamos para los caminos nacionales y comarcales.

Se proscriben de la manera más absoluta las denominaciones anteriormente criticadas de enlaces, empalmes y referencias de unos caminos

