

LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO. HISTORIA Y PRESENTE DE UNA VÍA DE COMUNICACIÓN

*THE CANTABRIAN MOTORWAY.
THE PAST AND PRESENT OF A MEANS OF COMMUNICATION*

JOSÉ ÁNGEL BLANCO BLANCO. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
 Vocal de la Junta Directiva de la Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
 Consejero Delegado de INCA Servicios y Proyectos de Ingeniería Civil, S.A.
 Vocal de la Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. inca@incaingenieria.com

RESUMEN: Pese a la consideración tradicional de las malas comunicaciones del Norte de la Península Ibérica, el corredor cantábrico ha sido desde el paleolítico un espacio aprovechado para el hombre para las comunicaciones hacia Europa. En este artículo se hace una aproximación a las referencias más importantes a esta vía a lo largo de la historia; en este proceso destaca el diseño de la N-634, primera carretera costera en la que se experimentó la construcción de una obra lineal tal y como hoy la entendemos. Finalmente se repasa la evolución de la puesta en servicio de la Autovía del Cantábrico como gran eje vertebrador de la cornisa cantábrica del cara al siglo XXI.

PALABRAS CLAVE: VÍA, CORREDOR DEL CANTÁBRICO, N-634, AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO

ABSTRACT: The North of the Iberian Peninsular has always been considered to be poorly communicated. However, ever since Palaeolithic times, the Cantabrian Corridor has been employed to establish communications with Europe. This article describes the most important milestones in the history of this route with particular reference being made to the design of the N-634, the first coastal road to employ lineal construction as we understand it today. The article concludes with a description of the Cantabrian Motorway which will serve as the main artery of the Cantabrian coast over the 2st century.

KEYWORDS: ROADWAY, CANTABRIAN CORRIDOR, N-634, CANTABRIAN MOTORWAY

1. EL CORREDOR CANTÁBRICO HASTA EL SIGLO XX

Aunque pueda resultar sorprendente, el corredor cantábrico ha sido una de las vías de comunicación con Europa más importantes en la historia de la Península Ibérica. A pesar de tratarse de un estrecho espacio limitado por el mar y por las montañas, la topografía costera facilita las comunicaciones tanto por la rasa como, en el caso de Asturias, por el surco prelitoral.

Sólo esto explica que hace ya 30.000 años, durante el Paleolítico Superior, toda la zona cantábrica viviera bajo parámetros culturales similares a los de diversas zonas de Francia. Esto demuestran los ejemplos materiales y artísticos de las cuevas asturianas, cántabras y vascas allí donde la

geología favorece la formación de cavidades. Buenos ejemplos de esto son las cuevas de Tito Bustillo, La Viña o La Lluera en Asturias, Altamira y El Castillo en Cantabria o Urtiaga y Aizbitarte en el País Vasco.

Estos restos indican una visión compartida del mundo, de su realidad y de su propia vida. También explica cosas tan peculiares como que se puedan encontrar útiles realizados con sílex provenientes de tierras galas.

El uso de este corredor cantábrico continuará durante la época romana. La articulación de toda la Península Ibérica se realizó en torno a grandes vías de comunicación transversales que unían las ciudades más importantes de la época como Mérida, Córdoba, Zaragoza, Tarragona o Astorga, con el resto del Imperio.

Antiguo puente de Colloto en las cercanías de Oviedo. Es de posible origen romano aunque de factura medieval.



Especial interés tiene esta última, la antigua Asturica Augusta, hacia donde se drenaba todo el oro que se extraía de las minas del Bierzo y la zona Suroccidental de Asturias.

Dado que el interés primordial por estas tierras se centró en la presencia de metales preciosos de las montañas, lo cierto es que la zona costera tenía una importancia secundaria. Sin embargo no por ello dejó de ser una área organizada bajo la órbita romana.

En el caso de Asturias hace ya años la profesora Carmen Fernández Ochoa describió la existencia de una vía litoral que desde Llanes llegaba a Villaviciosa. Una vez allí se bifurcaba, yendo un ramal pegado a la costa hasta Gijón y el otro hacia el interior, esto es, hasta las cercanías de Oviedo donde seguía hacia el Occidente asturiano internándose por las montañas. Por su parte, el ramal de Gijón continuaba por la costa hacia Luarca y Ribadeo donde cruzaba a Galicia.

Este recorrido cortaba las dos vías de penetración más importantes de Asturias, la de La Carisa que bajaba por Lena y Mieres hacia Gijón, y la de La Mesa, vía privilegiada de entrada en Asturias desde esa época hasta el siglo XIX.

Esta situación se repite para las demás regiones cantábricas. Así en Cantabria penetraba desde el Sur una vía de primer orden

como era la que venía de la antigua Clunia romana hacia Porto Blendio y Flaviobriga. En el País Vasco otro camino con dirección Norte-Sur llevaba desde la antigua Pompelone hasta Oceasso. Finalmente, en Galicia la calzada principal que unía Astorga con el resto de la Península era la misma que se adentraba hacia Lugo alcanzando la costa en Brigantium (La Coruña).

Estas vías generalmente buscaban el paso a media ladera de los cordales, a través de zonas despejadas con buena visibilidad que permitiera observar a posibles asaltadores de caminos y alejadas de la humedad de los fondos de valle por donde fluyen los ríos. Es frecuente observar la presencia de fortificaciones o castros, tal y como se denominan en el Noroeste peninsular, controlando desde puntos estratégicos estos caminos; algunos de ellos fueron reaprovechados de la anterior Edad del Hierro, si bien otros fueron de nueva creación con esta finalidad de vigilancia.

Atendiendo a las recomendaciones de los tratadistas romanos como Columela y Plinio, a los lados de estas calzadas, se ubicaban diferentes villas para la explotación agropecuaria del territorio; con ello se aseguraban la posibilidad de poder exportar sus excedentes, aunque los autores antiguos insisten siempre en que nunca deben estar pegadas al camino para no atraer la visita de

ladrones. Ello explica que todos estos corredores estén llenos de restos romanos, especialmente en las zonas de cruce con otros caminos transversales.

En todo caso, no debemos esperar en estas zonas la existencia de calzadas como tales salvo en puntos estratégicos como el paso de puertos o quizá en la cercanía de asentamientos de alguna importancia; las necesidades de la época no exigían más que el paso para personas y animales de carga, siendo la típica construcción ingenieril romana no tan frecuente como se piensa.

Entrados ya en la Edad Media, en un contexto geopolítico y socioeconómico muy distinto, el corredor cantábrico sigue desempeñando un papel muy relevante reconvertida la antigua vía litoral romana en la ruta costera del Camino de Santiago.

Los reyes medievales supieron aprovechar y potenciar muy bien el fenómeno religioso de las peregrinaciones con el fin de articular el reino facilitando el tránsito, las comunicaciones, el comercio y, en definitiva, la integración de los diferentes territorios bajo su mandato.

La ruta de la Costa del Camino de Santiago sigue prácticamente los mismos pasos de las vías romanas litorales. Lógicamente, en este momento, la importancia de Oviedo era mucho más relevante como ciudad de peregrinación gracias a las reliquias de la Cámara Santa. Ello explica la ruta de peregrinación que desde León llegaba hasta la capital asturiana, desde la que se supone que se seguía a Santiago.

Esta vía de comunicación permitió la entrada en estas tierras de múltiples novedades. Por un lado facilitó el traslado de poblaciones francas por toda la cornisa dando origen a barrios enteros en villas y ciudades, como el de Gascona en Oviedo. También supuso intercambios comerciales. Pero sobre todo, gracias al Camino de Santiago, entraron en la Península Ibérica cambios en la concepción del mundo y la vida. En ese momento estos hechos se materializaron en la renovación de la liturgia religiosa o de las formas constructivas iniciándose el Románico como primer gran estilo artístico europeo. Los mejores ejemplos de esta época jalonan este itinerario. Y es que la ruta jacobea se llenó de iglesias y hospitales, muchos de donación real, otros regentados por monasterios, otros por cofradías y otros por el propio obispado. Manifestaciones más pequeñas como ermitas, cruces y oratorios son claros ejemplos de la devoción popular que se materializa de esta forma con el fin de rogar por la protección y el buen viaje de los peregrinos.

El mito de la zona cantábrica incomunicada hasta este momento no era muy real. Las travesías seguían haciéndose a pie o a caballo, no en vano la economía del momento era más bien de subsistencia, razón por la cual no exigía el movimiento de grandes cantidades de mercancías. Esto explica que, aun a pesar de tratarse de caminos incómodos, las necesidades quedaban suficientemente cubiertas.

Esta situación cambió ya en época moderna, cuando un territorio más poblado y con una economía que comienza a generar mayores producciones de bienes precisa movimientos de mercancías en carros y con flujos más constantes. Por ello la cornisa

cantábrica, y especialmente Asturias, pasó a ser considerada un territorio incomunicado; la excepción siempre fue el País Vasco dada su privilegiada situación como uno de pasos obligados para cruzar a Francia.

Los corredores fundamentales en sentido transversal siguieron siendo los mismos. Sin embargo la mayoría de los repertorios de caminos de esas fechas no citan ninguno de estos caminos, salvo el de Villuga que menciona la carretera Fuenterrabía hasta Avilés y Oviedo; o el repertorio de Meneses recoge la misma ruta, salvo el desvío hacia la capital asturiana. El olvido de los textos de la época es una prueba clara y contundente de la falta de interés por muchos de estos territorios en esos momentos.

En lo que sí coinciden los autores de la época es en considerar que los caminos litorales eran insalubres, difíciles y prácticamente inexistentes. Las arterias principales tienen dirección Norte-Sur aunque tampoco estaban exentas de problemas y, en consecuencia, de críticas como las que nos ha dejado escritas Jovellanos.

La política reformista de la monarquía borbónica primó, en el ámbito de las obras públicas, la construcción de carreteras que facilitaran las comunicaciones de la capital de España con la periferia. Esto supone que los esfuerzos se concentraran en la construcción de las carreteras que unieran las capitales provinciales de la costa (La Coruña, Oviedo, Santander y Bilbao) con la meseta, dejando a un lado el desarrollo de las carreteras transversales. Durante el siglo XIX esta política persistirá aunque en el cantábrico oriental la red se irá tupiendo integrando mejor todo ese territorio.

Estas líneas generales se mantuvieron aproximadamente hasta el siglo XX. Los denominados como caminos reales que impulsaron las monarquías borbónicas no comenzaron su transformación hasta la época de la Dictadura de Primo de Rivera, momento en el que se transformaron en carreteras aptas para la circulación de los pocos vehículos de aquellas épocas. Eran, en realidad, los mismos caminos de siempre a los que se les fue dotando de un firme a base de piedra o zahorra y en algunos casos de capas de rodadura asfáltica.

Así, en 1928 el recorrido en autobús desde Gijón a La Coruña, con una distancia de unos 300 km, precisaba 11 horas y media, contando con las múltiples paradas y la comida en Ribadeo.

2. LA N-634

Acabada la Guerra Civil no se tiene noticias de que las obras en carreteras fueran prioritarias; más bien el empeño de los gobernantes de la época pasaba por satisfacer las necesidades más elementales y primarias.

Por ello habrá que esperar bastantes años para que comience la construcción de la Carretera Nacional 634, la cual constituye la realidad moderna del histórico corredor cantábrico, así como el antecedente inmediato de la actual Autovía del Cantábrico. En

realidad hasta los años setenta no se configura en su identificación actual, es decir, como N-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela, gracias a la reordenación y mejora que supuso el Plan Redia.

En el momento en el que España sale de la autarquía abriéndose al resto del mundo y especialmente gracias a los pactos con los Estados Unidos, la situación comienza a cambiar. Con las obras de las bases militares que los americanos construyeron en España en la década de los cincuenta surgió cierta preocupación por adaptar a nuestras viejas carreteras las nuevas tecnologías utilizadas en la realización de tales bases.

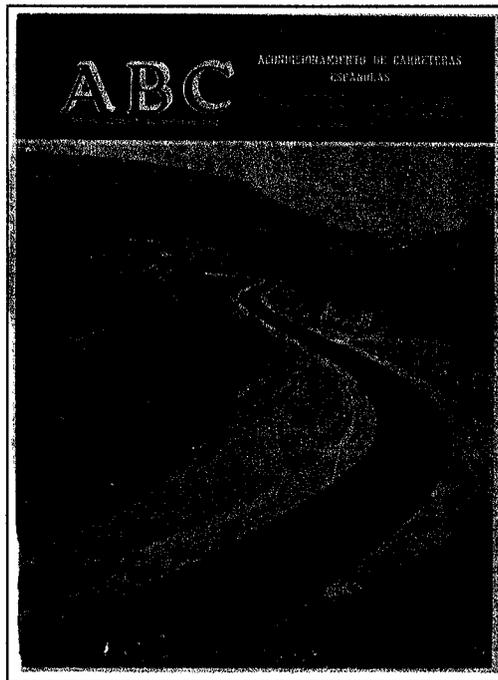
El ministro del ramo, el general Vigón, envió a una serie de ingenieros españoles a los Estados Unidos para que pudieran ver y conocer las nuevas tecnologías. Entre otros fueron Ferreira, Valdés o Mortes, personas a las que posteriormente se les encargó la puesta en práctica de todo lo aprendido con el fin de modernizar la red de carreteras.

Se decidió entonces realizar dos tramos de prueba para poder poner en práctica esas nuevas tecnologías, relativas tanto a la redacción de los proyectos como a su posterior ejecución y control. Para ello se eligió un tramo de montaña del itinerario Madrid-Segovia, cuyas instalaciones, oficinas y laboratorio se ubicaron en Boceguillas. El segundo tramo seleccionado fue uno costero, el de Unquera-Llanes, primero en construirse de la que sería la N-634.

En los años 1958 y 1959 se redactó el proyecto del tramo asturiano por parte de la Jefatura de Carreteras de Asturias, estando al frente del mismo el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Vicente Checa junto con los ayudantes de obras públicas Adolfo Pisa y José de la Varga, recién contratado para esa obra. El proyecto se finalizó con la colaboración de los ingenieros, ya citados, que se habían desplazado a los EE.UU.

La obra se inició en 1960, una vez adjudicada a la empresa Dragados y Construcciones. Los primeros meses de la obra resultaron desconcertantes, ya que no se tenía muy claro cómo llevar a cabo la ejecución de las distintas unidades. Así, se discutía si se debían ejecutar primero las obras de fábrica y después la explanada o al revés. También generó cierta problemática la exigencia de cumplir el Pliego de Condiciones americano, que, como es lógico, no se conocía. Todo ello se tradujo en interminables debates que impidieron el inicio real de la obra.

La situación se resolvió con la llegada del Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Don José Martín Alonso, contratado por Dragados como jefe de obra. Este ingeniero español, con cierto tinte militarizado, había desarrollado diversos trabajos en Argenti-



Portada de ABC anunciando la inauguración del tramo Unquera-Llanes el 14 de mayo 1962.

na como la construcción de la carretera panamericana. La única condición que planteó a la empresa fue pedir un cheque en blanco para comprar e importar toda la maquinaria que fuera necesario; por ello fue esta obra, la primera en la que aparecieron como gran novedad los Caterpillar, los D-8 y D-9, las compactadoras, los equipos de carga y transporte, etc. En definitiva todo lo necesario para permitir la correcta ejecución de la obra y controlar su calidad en los laboratorios, tanto por parte de empresa como de la Jefatura de Carreteras que contrató a personal formado en las obras de la base americana de Torrejón.

El tramo se inauguró en 1962, siendo portada del periódico ABC del día 14 de mayo. Eran 23 Km. de nueva carretera que todavía hoy están en servicio. La velocidad del proyecto era de 80 Km./h, con radios mínimos en planta de 180 m. y con curvas de acuerdo o clotoides como gran novedad del trazado. El firme constaba de una sub-base de zahorra de la zona, una base de piedra machacada y una ca-

pa de rodadura bituminosa de 4 cm, que finalmente se aumentó a 8 cm. La sección estaba formada por dos carriles de 3,50 m y arcenes externos de 2,50, sección 7-12 en el argot carretero. Dicha sección fue la adoptada para las obras del Plan Redia. El coste inicial de la obra era de 60 millones de las pesetas de entonces, si bien debió de terminar costando, más o menos el doble, a pesar de las estrictas órdenes del ministro Vigón de ajustarse al presupuesto.

En aquella fecha la N-634 se denominaba de Santander a Oviedo. El precio del metro cúbico de excavación era de 41,30 pesetas. El metro cúbico de hormigón para armar de 350 Kg. era de 771,55 pesetas. El kilo de acero en redondos alcanzaba las 10,36 pesetas. Las expropiaciones variaban entre 1,50 y 2,75 pesetas/m². La intensidad del tráfico de este tramo, en el año 1961, se estimaba en la villa de Posada de Llanes que sería entre 500 y 1000 vehículos de IMD.

Posteriormente a la ejecución de este tramo se inició el que va desde Pola de Siero a Infiesto con idénticas características y los mismos responsables.

A partir de 1967, gracias al programa Redia, se acometió el itinerario Ribadesella-Llanes y, más recientemente los tramos desde Otur hasta Galicia, todos ellos incluidos en la N-634. Ya en los años 90 se realizaron las reformas necesarias para adecuar el itinerario de Avilés a Lluarca.

En Cantabria se optó más por el acondicionamiento de la carretera existente y por la implantación de vías lentas. Por ello, hasta la inauguración de la Autovía del Cantábrico se continuaba circulando

Vista general del tramo Colunga-Caravia a su paso sobre el viaducto de San Lino.



por los núcleos de Castro Urdiales, Colindres, Torrelavega, Cabezón de la Sal, San Vicente de la Barquera y Unquera, todos ellos de triste recuerdo por los tráficos lentos y las caravanas interminables en los años previos a la entrada en servicio de la Autovía.

La N-634 todavía hoy es la única carretera que comunica ciertos tramos, por separarse su trazado del de la Autovía del Cantábrico. Así sucede entre Solares y Torrelavega por Vargas, es decir, por el interior de Cantabria. Igualmente entre Llanes-Ribadesella-Lieres o entre Trubia y Canero en Asturias. En Galicia, una vez ejecutado el tramo Ribadeo-Bahamonde como continuación de la Autovía del Cantábrico, seguirá comunicando Guitiriz, en la A-6, con Santiago de Compostela.

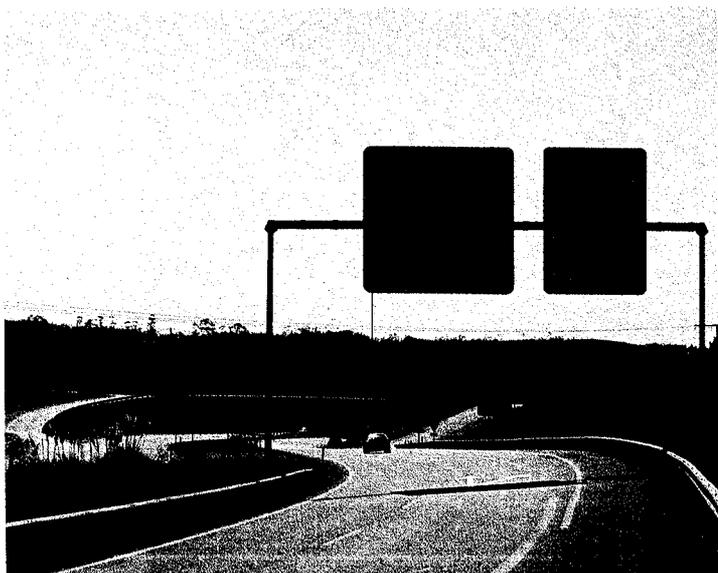
Así pues, la N-634 en su identificación actual tardó más de 40 años en construirse, continuando hoy en día sus obras de acondicionamiento y mantenimiento en tramos que por sus características precisan tales atenciones.

3. AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO

En la actualidad la Cornisa Cantábrica entendida como entidad territorial con características y problemáticas comunes, está comunicada en una parte importante por la autovía del Cantábrico, que viene a sustituir al tradicional itinerario costero formado fundamentalmente por la N-634. Dicha autovía, con la acepción expresada, presenta tramos en servicio, en construcción, en proyecto y en estudio informativo.

El primer tramo de la autovía del Cantábrico de 119 Km. de longitud, es la autopista Bilbao-Behovia A-8, de peaje, inaugurada en el año 1973 y que comunica Bilbao con Francia por Irún, además de dar accesibilidad y vertebrar el eje costero del País Vasco.

La construcción de la autovía del Cantábrico ha continuado, superada la circunvalación y los accesos a Bilbao, hacia el Occidente, de forma que en el año 1995 se inauguraron los tramos Castro



Urdiales-Colindres y Treto-Hoznayo, permitiendo la conexión por autovía desde Santander y Torrelavega hasta Irún. Se han puesto en servicio sucesivamente los tramos Torrelavega-Cabezón, y recientemente Cabezón-Lamadrid, inaugurándose el tramo Lamadrid-Unquera en 2002. De esta forma autovía alcanza ya por el oriente a la región asturiana.

De forma simultánea en Asturias, fundamentalmente a partir de 1996, se han ido incorporando al itinerario diferentes tramos: Marcenado-Lieres, Villaviciosa-Venta del Pobre, Venta del Pobre-Colunga, Colunga-Caravia, Caravia-Llovio y finalmente en la primavera de este año 2003 se ha inaugurado el tramo más complicado y de mayor coste, Lieres-Villaviciosa; con él se cierra el itinerario desde Oviedo hacia Cantabria, situando ambas capitales a una hora y media de viaje, lo cual reduce en más de la mitad el tiempo que se tardaba siguiendo el antiguo recorrido por la N-634. Falta aún en ese itinerario el tramo comprendido entre Llanes y Unquera, actualmente en nueva fase de estudio informativo debido a actuaciones judiciales, ya superadas.

Desde el centro de Asturias hacia Galicia se encuentran en obras cuatro tramos entre Tamón (Avilés) y Muros del Nalón, así

como la variante de Navia. El resto del itinerario, o bien está en fase de licitación de las obras (Querúas-Otur, Cadavedo-Querúas y Ballota-Cadavedo), o bien se están redactando los correspondientes proyectos de construcción, completando así los más de 97 Km. que restan para unir Tamón (Avilés) con el límite con Galicia. En total, hoy día hay 53 Km. de la A-8 que se encuentran en ejecución o contratación y otros 55 en fase de proyecto, cuya ejecución será licitada en un futuro muy cercano.

Por último, el itinerario gallego entre Ribadeo y la N-VI por Mondoñedo y Villalba, se encuentra con los estudios informativos aprobados y prácticamente con todos los proyectos de los distintos tramos en que se fraccionó el itinerario en fase de redacción.

Con ello se completa el Corredor Cantábrico que discurre desde su encuentro con la N-VI en Bahamonde hasta Irún, constituyendo la Autovía del Cantábrico el eje vertebrador que producirá importantes ventajas a las Comunidades Autónomas por las que discurre, al ser un elemento esencial para la integración socioeconómica y territorial de esas regiones y constituir una condición necesaria para su reconversión económica. ■

REFERENCIAS

- ARIAS BONET, GONZALO (1993): "Una visión global de la red viaria de la Hispania romana", Revista OP, Caminos I, nº 25, pp. 4-13.
- BLANCO BLANCO, JOSÉ ÁNGEL y GARCÍA-ARANGO CIENFUEGO-JOVELLANOS, IGNACIO (1996): "La autovía del Cantábrico: impacto territorial", Revista OP, Accesibilidad y Territorio II, nº 36, pp. 58-69.
- FERNÁNDEZ OCHOA, CARMEN (1982): Asturias romana.
- MADRAZO, SANTOS (1984): El sistema de transportes en España (1750-1850), vol. 1. La red viaria.
- NÁRDIZ ORTIZ, CARLOS (1992): El territorio y los caminos en Galicia. Planos históricos de la red viaria.
- URIOL SALCEDO, JOSÉ I. (1992): Historia de los caminos de España, vol. II, siglos XIX y XX.