



## Autopistas

**Gonzalo Fernández de la Mora y Mon  
Razón Española nº 206  
Noviembre-Diciembre 2017**

Leo en un editorial de ABC (4-4-88), que «*los ministros de Obras Públicas han pecado, desde 1969 a nuestros días, de imprevisión, y con ellos los Gobiernos sucesivos hasta el actual, por su incapacidad frente a un problema que lleva a la muerte a cientos de españoles, es decir, las carreteras*». Aunque quizá se trate de una errata, el error resultante requiere una aclaración. Yo asumí el Ministerio de Obras Públicas en abril de 1970.

1) Autopistas. En 1972 presenté ante el Pleno de las Cortes el Plan Nacional de Autopistas —70 páginas impresas a doble cara—, y posteriormente, la Ley de Autopistas (8/1972), que continúa vigente, aunque inaplicada. Con tales instrumentos adjudiqué la autopista del Ebro que une Bilbao con el Mediterráneo en Vendrell y que terminé en su casi totalidad. Saqué a concurso la autopista del Atlántico Tuy-El Ferrol, de la que sólo se terminaron los tramos Vigo-Pontevedra y La Coruña-Santiago porque el Gobierno Calvo-Sotelo interrumpió las obras (los socialistas antes de las elecciones gallegas anunciaron la reanudación del tramo intermedio Pontevedra-Santiago, pero aún no han hecho nada). Inauguré la autopista de Andalucía en su tramo Sevilla-Cádiz, y luego el primer tramo de la autopista Sevilla-Huelva. Después de vencer grandes dificultades expropiatorias, dejé casi terminada la autopista Oviedo-Gijón-Avilés. Inauguré los principales tramos de la autopista del Cantábrico, entre Bilbao e Irún y adjudiqué el tramo siguiente Bilbao-Santander, que desgraciadamente fue rescindida por Gobiernos posteriores. De la autopista del Mediterráneo inauguré la mayor parte del tramo Barcelona-Port Bou, y adjudiqué la circunvalación de Barcelona y los tramos Barcelona-Alicante, que en gran parte pude inaugurar antes de mi cese al cabo de cuatro años de gestión. Estaba previsto prolongar la autopista del Mediterráneo hasta Murcia, y luego hasta Almería; pero mis sucesores interrumpieron las obras en Alicante. Adjudiqué e inauguré el segundo túnel de Guadarrama y la continuación de la autopista de Castilla hasta Adanero. Dejé casi ultimada la M-30 que circunvala Madrid, inauguré la autovía Herrera-Oria, también en la capital. Subasté y terminé la autopista Madrid-Colmenar, que da acceso a la ciudad satélite Tres Cantos, y efectué el desdoblamiento de la carretera San Sebastián-Tolosa. Inicié el programa de autopistas de Baleares, terminando el tramo Palma-Palma Nova y el comienzo del tramo Palma-Inca, luego interrumpido. A esto hay que añadir la autopista de circunvalación Zaragoza-Aljafarín, y las cuatro autopistas de acceso y los tránsitos relacionados con la solución Sur de Valencia, la obra de protección hidrográfica más importante de todo el Mediterráneo. En suma, no hay más autopistas que las de la Era de Franco, especialmente las del último quinquenio.

2) Carreteras nacionales. Respecto a las carreteras nacionales, renové enteramente las Madrid-Valencia y Madrid-Badajoz, y concluí los tramos que faltaban en la Madrid-La Coruña (más de la mitad) y Madrid-Sevilla, con lo que quedó concluida la red principal con aglomerado asfáltico, doce metros de ancho y trazado para velocidades de 100 km/hora.



3) Carreteras regionales. Respecto a programas regionales proyecté y realicé el Plan de Accesos de Galicia, con tres itinerarios: desde Benavente a Vigo por Puebla de Sanabria, desde Benavente a La Coruña por Ponferrada y desde Villafranca a Orense por el Brollón (mis sucesores la interrumpieron a medio camino, o sea, poco más allá de Monforte); además de una decena de carreteras de intercomunicación, como Orense-Pontevedra, Orense-Santiago, Pontevedra-La Toja y Pontevedra-Vilagarcía. Por estas obras recibí, entre otras distinciones, las medallas de oro de las cuatro provincias gallegas.

En Cataluña proyecté y realicé el Plan de Accesos de la Costa Brava, renovando el itinerario Gerona-San Feliz-Blanes, y construyendo la variante de Vidrieras para enlazar con la autopista del Mediterráneo, y las nuevas carreteras del acceso al monasterio de San Pedro de Roda y a la cala Salinos desde Llagostera. Se construyó, además, el doble túnel del Bruch, en la carretera Madrid-Barcelona.

En Madrid realicé el Plan de Cercanías: carretera Madrid-Toledo, nuevo acceso a Navacerrada por Cerceda, carretera de El Pardo, pasos subterráneos de la Ciudad Universitaria, Puerta de Hierro y Móstoles, acondicionamiento de la avenida de Valladolid, nuevo tramo intermedio de la calle de Príncipe de Vergara y las carreteras Madrid-Arenas de San Pedro, Brunete-Ávila y carretera de acceso al pantano de Entrepeñas.

A título de ejemplos: Del Plan de Accesos a Asturias (1971), con un total de 994 kilómetros, citaré el itinerario Benavente-Oviedo. Del Plan Viario de la Costa del Sol (1972) mencionaré Bailén-Jaén, Salinas-Las Pedrizas-Málaga (los 16 penúltimos kilómetros del acceso a Málaga fueron hasta entonces los más costosos de nuestra Hacienda), y el itinerario Málaga-Almería. Del Plan Viario de las Baleares (1972), con un total de 297 kilómetros, recordaré Palma-Manacor, los accesos a los tres aeropuertos isleños y las rondas de Ibiza y Mahón. Y del Plan Viario de Canarias, con un total de 1.296 kilómetros recordaré los tramos Santa Cruz-Los Cristianos, Los Rodeos-El Peñón, El Sauzal-La Orotava, Gando-Maspalomas y los accesos a los aeropuertos de Fuerteventura y Lanzarote.

4) Conclusión. Me he limitado a un extracto de índice que entraña cientos de miles de millones de pesetas. La lista requeriría los centenares de páginas de la docena de opúsculos impresos en los que se describieron estas masivas acciones viarias. A modo de síntesis, señalaré que en el cuatrienio 1972-1975 se triplicaron las inversiones en autopistas y se duplicaron en carreteras respecto al cuatrienio anterior, que había sido hasta entonces el de más inversiones viarias de nuestra historia. Y apenas se pagaban impuestos. Más tarde vino el parón del Estado, mientras se multiplicaban los automóviles y el tráfico. Hemos vivido de la infraestructura construida entonces. Las responsabilidades no son, pues, del Gobierno del que formé parte, que construyó por año más autopistas y carreteras que ningún otro, legándonos la mayor parte de lo que tenemos, aunque insuficientemente conservado.

**Artículo publicado en ABC, 11-4-1988**