

La muestra paralela al congreso está abierta al público hasta el viernes

***EL MUSEO DE LA CARRETERA,*
EN EL IV CONGRESO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

Logroño, 20 de mayo de 2009.

Aunque las carreteras como tales no hayan existido hasta el siglo XX, no hay que olvidar que algunos de los considerados métodos constructivos modernos fueron descubiertos mucho antes. Así, el *Tratado legal y político de caminos públicos y possadas*, editado en el año 1755, habla ya del uso del alpechín para "hazer un terreno fuerte, que para las heras dize Fray Miguel Agustín en su Agricultura, conviene usar, y no es despreciable para los Caminos, es à saber, que la tierra desmenuzada, y hecha polvo, se amasse con alpechin de azeyte, y despues en estando en disposición, apisonarla, ò allanarla con cilindro, bolviendola ultimamente à rociar con el alpechin; y otros, dize, hazen lo mismo con sangre de buey y azeyte"(...)

Se trata de uno de los valiosos documentos históricos que se pueden ver, incluso hojear, en la exposición "Museo de la Carretera", que desde hoy miércoles, 20 de mayo, y hasta el viernes 22 se puede contemplar en el Riojaforum de Logroño, en el marco de la celebración del IV Congreso Nacional de Seguridad Vial, que organiza la Asociación Española de la Carretera con el patrocinio del Gobierno de La Rioja.

Se trata de una interesante propuesta que ahonda en el conocimiento, desde un punto de vista didáctico y práctico, del fenómeno viario en todas sus fases. Comienza en su planteamiento y diseño, pasa después por el proceso de construcción y ejecución, y continúa con las tareas de conservación, mantenimiento, explotación y gestión.

La Fundación Museo de la Carretera trata así de dar carta de naturaleza a un Museo-Exposición en el que se pretende mostrar la carretera *entre bambalinas*, destapando y descubriendo los detalles de una infraestructura que, como tal, está absolutamente integrada en la vida cotidiana pero que, sin embargo, es una gran desconocida más allá del ámbito del sector.

La Muestra repasa la historia de la Carretera desde los primeros años de la pasada centuria, que se estrenaba en España con una red de carreteras de más 36.000 kilómetros por la que circulaban carros, carretas, caballería y... automóviles. Exactamente tres automóviles que eran los únicos matriculados en el año 1900.

En esta etapa, las carreteras aún estaban diseñadas para el tránsito de vehículos de tracción animal. La mayoría tenía el firme de macadán, un tipo de pavimento muy de moda denominado así en honor de su creador, McAdam. Era el mejor de la época, aunque pronto se descubrieron sus limitaciones y se fue perdiendo el entusiasmo por su utilización. Entre otras razones, porque tanto a los conductores como a los transeúntes les molestaba muchísimo el polvo que se levantaba al paso de los vehículos, y que convertía las calles en un lugar irrespirable. En París llegó incluso a constituirse una *liga contra el polvo*.

En España, en 1906, se dio solución al problema gracias al alquitranado. Con ello, además de comodidad, las carreteras ganaron en resistencia: de los tres años que duraban los firmes ordinarios, se consigue llegar a siete u ocho. Eso sí, el coste de construcción se elevó en 22 céntimos por metro cuadrado.

Y es que no sólo las carreteras se asfaltaban. Desde principios de siglo se experimenta con muy diversos pavimentos en las calles de las grandes ciudades: asfaltados, entarugados, empedrados (de prismas, pedruscos, cuñas o morrillo) y el ya mencionado macadán. Según documentos de la época, la Compañía de Asfaltos de Maestu construía las calles asfaltadas al precio de 22 pesetas el metro cuadrado, "todos los gastos incluidos". Y hablando de precios, en 1910, los costes de construcción de un kilómetro de carretera nueva oscilaban entre las 11.500 pesetas y las 46.500, siendo la media para España de 23.800 pesetas.

Curiosidades como estas se pueden conocer en este Museo-Exposición, en el que se muestran también antiguos hitos kilométricos, señales fabricadas en hormigón, máquinas imposibles con las que se extendía el alquitrán, incluso los uniformes que utilizaban aquellos guardianes de las carreteras que eran los peones camineros.

Los planes viarios más importantes que se han ejecutado en España están recogidos también en distintos paneles del Museo, como el Circuito Nacional de Firmes Especiales, que fue el proyecto que permitió cambiar radicalmente el estado de nuestras carreteras. Se eliminaron las curvas peligrosas y se peraltaron sus bordes exteriores para contrarrestar la fuerza centrífuga. Y esto sí era una novedad para nuestros vecinos británicos, y para los europeos en general, pues esta técnica sólo se había aplicado hasta entonces en los circuitos de carreras. La velocidad que se podía alcanzar con un turismo era ya de 65 km por hora.

El Plan de Mejora de la Red de Itinerarios Asfálticos, que data del año 1967, también está referenciado en esta muestra itinerante. Se le conoció como REDIA, y su objetivo era actuar sobre los 12 itinerarios con mayor intensidad de tráfico: en total, unos 5.000 kilómetros en los que se pretendía reforzar los firmes con capas de aglomerado asfáltico, generalizar el ancho de calzada en los 12 metros, arceles incluidos; construir carriles de circulación lenta para vehículos pesados, y completar la señalización vertical y horizontal.

El "Museo de la Carretera" está abierto al público, y se puede visitar en horario de 09,30 a 18,30 horas, hoy miércoles y mañana jueves. Y el viernes, de 09,30 a 14,00 horas.