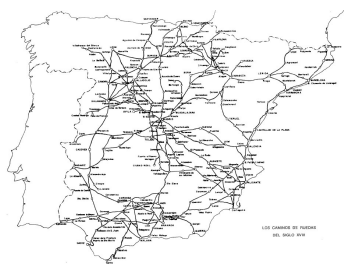




LOS "CAMINOS DE RUEDAS"

En el siglo XVIII, durante el reinado de los primeros Borbones, se impulsó una profunda reforma de las infraestructuras de transporte en la Península Ibérica, enmarcada en el espíritu reformista de la Ilustración. Uno de los objetivos fundamentales fue la mejora de la red viaria, con la construcción y acondicionamiento de los llamados caminos de ruedas, es decir, caminos amplios y firmes aptos para el tránsito de carros y diligencias, en contraste con los antiguos caminos de herradura, usados por caballerías. El modelo adoptado fue el radial, con Madrid como centro del sistema, desde donde partían seis grandes caminos reales que conectaban la capital con A Coruña, Irún, Barcelona, Valencia, Sevilla y Badajoz. Esta estructura tenía una clara función administrativa y militar, pero también buscaba dinamizar el comercio interior y mejorar la comunicación entre las regiones. Aunque las condiciones técnicas eran aún limitadas, esta red supuso un paso decisivo hacia la modernización del transporte terrestre en España y sentó las bases del trazado de muchas de las actuales vías principales.



CONCEPTO 1.

El FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional) es un instrumento financiero de la Unión Europea que tiene como objetivo reducir las desigualdades entre las regiones, financiando proyectos de desarrollo económico, mejora de infraestructuras, innovación y cohesión territorial en los territorios menos favorecidos.

CONCEPTO 2.

En este contexto, la liberalización hace referencia al proceso por el cual una autopista que era de pago deja de serlo, normalmente tras finalizar el contrato de concesión con la empresa que la gestionaba, pasando a ser de uso gratuito y gestionada directamente por el Estado.



HC18

Comentario del mapa de carreteras de España

El mapa de carreteras de España refleja una red de transporte terrestre que ha experimentado una importante transformación desde los años 80, pasando de un sistema radial clásico centrado en Madrid a una red más mallada y articulada a escala nacional. La estructura básica sigue siendo radial, con la capital como centro del que parten las seis grandes autovías nacionales (A-1 a A-6), en un modelo heredado de la red de caminos del siglo XVIII y consolidado durante el franquismo. Este esquema, si bien ha facilitado la accesibilidad a la capital, ha concentrado excesivamente las comunicaciones en un único núcleo, dificultando la conexión directa entre otras regiones periféricas. Este tipo de configuración tiende a reforzar los desequilibrios entre el centro peninsular y las periferias, tanto en términos económicos como demográficos. Además, la excesiva dependencia de Madrid como punto de paso ha generado cuellos de botella en su entorno metropolitano, especialmente en horas punta y en periodos vacacionales.

Un elemento clave para comprender la evolución reciente de la red viaria fue el Plan Director de Infraestructuras (PDI) 1993-2007, que supuso un punto de inflexión en la planificación territorial. Este plan, impulsado por el Ministerio de Obras Públicas, se propuso modernizar y ampliar las infraestructuras de transporte con una visión integradora, promoviendo una red de alta capacidad y mejorando la cohesión territorial. A través del PDI se planificó la transformación del sistema de transporte español como parte de un proceso de convergencia con las redes europeas de comunicaciones, en el marco de la política de cohesión de la UE. Este proceso estuvo acompañado de fuertes inversiones, en parte financiadas por los fondos estructurales europeos, especialmente el Fondo de Cohesión y el **FEDER**. El PDI también introdujo por primera vez una visión territorial más equilibrada, considerando la necesidad de mejorar las comunicaciones entre las comunidades autónomas periféricas sin pasar necesariamente por Madrid.

Fruto de este impulso, surgieron importantes corredores estructurantes como la A-7 (Autovía del Mediterráneo), la A-66 (Vía de la Plata) o la A-8 (del Cantábrico), que permiten la conexión entre regiones sin necesidad de pasar por Madrid. Estas autovías mejoran la accesibilidad del litoral mediterráneo, del oeste peninsular y del norte cantábrico, facilitando el transporte de mercancías y personas, y contribuyendo a integrar zonas que anteriormente estaban menos conectadas. Esta red transversal también ha favorecido la descentralización económica y el fortalecimiento de polos urbanos regionales como Sevilla, Valencia, Gijón o A Coruña. Además, han sido esenciales para el desarrollo del turismo interior y la dinamización de ejes logísticos en regiones históricamente periféricas. Estas rutas también han mejorado la competitividad de corredores agroindustriales, mineros y pesqueros, clave para las economías regionales.

En paralelo, el mapa muestra la coexistencia entre autovías y autopistas de peaje. Las autopistas de peaje, promovidas entre los años 70 y 2000 mediante concesiones privadas, se implantaron sobre todo en los corredores de mayor demanda y rentabilidad, como la AP-7 (Mediterráneo), la AP-1 y AP-68 (Castilla y País Vasco) o la AP-9 (eje atlántico gallego). Sin embargo, muchas de estas concesiones han ido expirando, y varios tramos han sido liberalizados recientemente, como la AP-1 (Burgos-Armiñón) o la AP-7 entre Tarragona y Alicante, pasando a ser de uso gratuito. Esta **liberalización** responde al objetivo de garantizar la igualdad de acceso a las infraestructuras básicas, independientemente del nivel de renta o del lugar de residencia. También ha contribuido a descongestionar carreteras nacionales y a mejorar la seguridad vial en muchas zonas afectadas por el desvío del tráfico. En algunos casos, esta liberalización ha sido acompañada de mejoras en el mantenimiento y señalización de las vías, bajo gestión estatal directa.

A pesar de estos avances, persisten desequilibrios territoriales. Las áreas más favorecidas son el entorno de Madrid, el litoral mediterráneo, el valle del Ebro y buena parte de Andalucía occidental, donde la red es densa y de alta capacidad. En contraste, muchas zonas del interior peninsular — como partes de Castilla-La Mancha, el Sistema Ibérico, Extremadura o la montaña gallega — siguen teniendo una red viaria secundaria o con menores prestaciones. Estas desigualdades se ven agravadas por la despoblación rural y la falta de inversión continuada en algunas regiones del interior. Por ello, la mejora de la red viaria en estas zonas se considera una prioridad dentro de la estrategia nacional contra la despoblación y la cohesión territorial. El bajo tráfico en estas áreas suele dificultar la rentabilidad económica de nuevas infraestructuras, lo que refuerza la necesidad de actuaciones públicas planificadas a largo plazo.

La red de carreteras también cumple una función estratégica en la integración europea. Los principales pasos fronterizos con Francia (La Jonquera y Biriattou) y Portugal (Caia-Badajoz, Tuy-Valença) forman parte de los corredores transeuropeos de transporte, esenciales para el comercio, el turismo y la logística internacional. Estas conexiones son fundamentales para la competitividad de la economía española en un contexto globalizado y para la vertebración de los grandes flujos de mercancías a través de la Península Ibérica. Su desarrollo está alineado con los objetivos de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), impulsada por la Unión Europea para facilitar la movilidad entre países miembros. Además, estas rutas transfronterizas son vitales para el sector exportador español, especialmente en sectores como la automoción, la alimentación y la maquinaria.