

LA CARRETERA: BÚSQUEDA  
INDIVIDUAL Y CONSTRUCCIÓN  
COLECTIVA

**TRABAJO DE FINAL DE GRADO, GRADO DE DERECHO, 4º CURSO,  
2014-2015.**

**ALUMNO: MARIO MACÍAS LÓPEZ**

**TUTOR: JOAN AMENÓS ÁLAMO.**

# ÍNDICE

TÍTULO	PÁGINA
<u>ABREVIATURAS</u>	4
I. <u>INTRODUCCIÓN</u>	5
II. <u>LA MITIFICACIÓN DE LA CARRETERA COMO BÚSQUEDA INDIVIDUAL</u>	7
III.1. – INTRODUCCIÓN	7
III.2. - WALT WHITMAN	8
III.3. - ROBERT FROST	11
III.4. - JACK KEROUAC	13
III.5. - WILLIAM FAULKNER	17
III.6. – CONCLUSIONES	20
III. <u>LA CARRETERA, PARADIGMA DE LO COLECTIVO</u>	22
IV.1.- LA CARRETERA EN EL CÓDIGO CIVIL	22
IV.2.- CONCEPTO JURÍDICO-PÚBLICO DE CARRETERA	23
IV.3.- COMPETENCIAS PARA LA PLANIFICACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE LAS CARRETERAS.	25
IV.3.a.- ESTADO Y CCAA	26
IV.3.b.- ENTIDADES LOCALES	28
IV.3.c.- LA UNIÓN EUROPEA	30
IV.3.d.- LAS COMPETENCIAS Y LA LITERATURA	31
IV.4.- LA CUESTIÓN DE LA FINANCIACIÓN	32
IV.4.a.- FINANCIACIÓN PÚBLICA Y CONCESIONES ADMINISTRATIVAS	32

IV.4.b.- <i>CONTRIBUCIONES ESPECIALES</i>	35
IV.4.c.- <i>LA FINANCIACIÓN Y LA LITERATURA</i>	36
IV.5.- RÉGIMEN JURÍDICO DE LO CONSTRUIDO	37
IV. <u>BÚSQUEDA INDIVIDUAL E INTERÉS GENERAL</u>	40
V.1.- PELIGRO Y SACRIFICIO	40
V.2.- LA LIBERTAD	43
V.3.- RUPTURA	45
V.4.- AUTODESCUBRIMIENTO	47
V. <u>CONCLUSIONES</u>	50
<u>BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS</u>	
<u>NORMATIVAS Y JURISPRUDENCIA</u>	53
BIBLIOGRAFÍA	53
- OBRAS JURÍDICAS	53
- OBRAS LITERARIAS	54
- OTRAS OBRAS	54
DIRECCIONES DE INTERNET	55
NORMATIVA	55
JURISPRUDENCIA	57

# ABREVIATURAS

- **A.A.V.V.:** Autores varios.
- **ABERTIS:** ABERTIS Infraestructuras S.A.
- **CA:** Comunidad Autónoma.
- **CC:** Real Decreto de 24 de julio de 1889, del Código Civil.
- **CCAA:** Comunidades Autónomas.
- **CE:** Constitución española de 1978.
- **LBRL:** Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases del Régimen Local.
- **LCarr:** Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras.
- **LCCA:** Ley 8/1972, de 10 de mayo, sobre construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.
- **LCSP:** Real Decreto Legislativo núm. 3/2011, de 14 de noviembre, que contiene el texto Refundido de la Ley del Contratos del Sector Público.
- **LGT:** Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria.
- **LPAP:** Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.
- **RBEL:** Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio, del Reglamento de Bienes de las Entidades Locales.
- **RCE:** Red de Carreteras del Estado.
- **RGC:** Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, del Reglamento General de Carreteras.
- **SAN:** Sentencia de la Audiencia Nacional.
- **STC:** Sentencia del Tribunal Constitucional.
- **STS:** Sentencia del Tribunal Supremo.
- **STSJ:** Sentencia de Tribunal Superior de Justicia.
- **TFUE:** Tratado de 25 de marzo de 1957 sobre el Funcionamiento de la Unión Europea, consolidado según el Tratado de Lisboa de 13 de diciembre de 2007.
- **UE:** Unión Europea

# I. INTRODUCCIÓN

En este trabajo pretendo llevar a cabo un estudio sobre el papel de la carretera en la iconografía literaria estadounidense y sobre su configuración en nuestro Derecho, y después tratar de establecer una relación entre ambas visiones. Mi objetivo es el de contraponer dos realidades en apariencia enfrentadas: por un lado, la visión romántica que nos ofrece la literatura sobre la carretera (visión que por ósmosis se contagiaría al cine y a la música) y la siempre realista y desengañada visión que nos ofrece el derecho. De esta contraposición espero poder establecer una dialéctica que nos permita averiguar si son importantes para el ordenamiento jurídico estos tópicos poéticos, artísticos y soñadores, o si, por el contrario, la regulación jurídica se alza como una especie de apocalipsis desgarradoramente pragmática.

En cuanto al estudio literario del mito de la carretera, es difícil señalar el punto de inicio. Si tuviera que definir en un par de líneas cuál es la visión novelesca de la carretera, diría que se trata de la ruptura con cualquier tipo de orden establecido, del viaje sin destino y sin normas, del autodescubrimiento personal, de la catarsis ascética y de una meta incierta que se identifica con la libertad o el absoluto. Pero lo complicado (y que a mí me preocupa especialmente a la hora de emprender este trabajo) es situar el nacimiento de toda esta simbología. Es cierto que el gran estallido literario de la carretera surgió de la pluma de la generación *beat* (especialmente de Burroughs, Ginsberg y Kerouac), pero por poco que nos paremos a pensar, podemos comprobar que estas ideas ya estaban presentes en el Quijote de Miguel de Cervantes o en la Odisea de Homero. Incluso, si tratamos de ir más allá, es posible encontrar referencias en la Biblia (los judíos viajando incansablemente por el desierto en busca de la tierra prometida o Jesús vagando por el desierto para preparar su alma para la predicación) o en el Corán (la propia Hégira). Un análisis exhaustivo podría ser interminable y siempre quedaría incompleto. Por lo tanto, he preferido centrarme en la visión que nos brinda la

literatura norteamericana, ya que se trata del paradigma más popular del *género de carretera*, especialmente gracias al cine.

Por lo que se refiere al marco jurídico, el estudio se centrará en el régimen del dominio público vial español, especialmente en las leyes 8/1972<sup>1</sup> y 25/1988<sup>2</sup>, principales referentes en la materia. A parte del análisis de estos dos textos legales, también es mi intención interpretarlos a la luz de la doctrina y de la jurisprudencia. Mi pretensión es conocer y comprender la auténtica realidad jurídica de las carreteras españolas. Espero poder tratarlo de una forma, si no extensa, más o menos ilustrativa con tal de poder situar todas sus principales características.

En último lugar, realizaré la comparación a la que antes hacía mención. En ella quiero contraponer las ideas puramente literarias con la realidad jurídica. Trataré de buscar el equivalente jurídico (si es que existiera) o el papel de cada uno de los tópicos literarios que haya sido capaz de identificar en la primera parte del trabajo. Este sería el apartado en el que mezclaría estas dos ramas del conocimiento con tal de comprobar si existe una interacción entre ellas.

---

<sup>1</sup> Ley 8/1972, de 10 de mayo, sobre construcción, conservación y explotación de carreteras (en adelante, LCCA).

<sup>2</sup> Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras (en adelante, LCarr).

## II. LA MITIFICACIÓN DE LA CARRETERA COMO BÚSQUEDA INDIVIDUAL

### III.1.- INTRODUCCIÓN

La carretera es búsqueda. Más allá de tradiciones literarias o de tendencias generacionales, la carretera es sólo eso: una búsqueda. Es el lugar iniciático, el camino que ha de seguir todo aquel que pretenda encontrar algo en alguna parte, en algún tiempo. Lanzarse a la carretera es la obsesión del escritor por encontrar una meta a través de sus personajes, un tesoro de tal trascendencia que justifique el dejar todo atrás, el desembarazarse de toda una vida para enfrentar un futuro incierto. Pero, ¿qué se busca? Esa es la pregunta más inquietante para el viajero (llámese escritor o llámese personaje). A veces no tiene respuesta. A veces ni siquiera se espera encontrar algo. Simplemente, es necesario buscar.

La trascendencia de los viajes en la literatura ha sido constante a lo largo de los siglos. Parece que desde siempre los escritores se han hecho estas mismas preguntas, han intentado encauzar una búsqueda a través de sus itinerantes personajes. Desde los viajes de Gilgamesh, Ulises o Eneas<sup>3</sup>, pasando por las novelas de caballerías, los relatos de aventureros y mercaderes o el más que simbólico Don Quijote de la Mancha, ha existido una continuidad que ha ido perfilando y mitificando el concepto de viaje en general y de carretera en particular.

Pero ha sido en Estados Unidos donde la carretera ha ocupado un lugar de predilección en la cultura popular. En un país creado por aventureros que recorrían miles de kilómetros, por pioneros que abandonaban todo para buscar

---

<sup>3</sup> Tercer milenio antes de Cristo y siglos VII/ VIII y I a.c., respectivamente.

fortuna en el lejano oeste y por los más diversos perseguidores del sueño americano, la carretera acabó por convertirse en un símbolo, en una seña de identidad nacional. Las manifestaciones de este espíritu podemos encontrarlas plasmadas en cualquiera de las artes, no sólo en las letras. En la pintura, artistas como Thomas Moran o Wyatt Eaton se esforzaron por plasmar la belleza y diversidad del paisaje estadounidense; en el cine, la *road movie* se ha convertido en un género atemporal que nos ha dejado grandes clásicos como *Paris, Texas* o *Mad Max*.

Pero ha sido en la literatura donde grandes pensadores han podido servirse del camino para construir una especie de motor que impulsara sus inquietudes intelectuales. La carretera es una especie de dialéctica socrática que les permite hacer aflorar las reflexiones y adentrarse en la metafísica más íntima del hombre. Los escritores no siempre van a coincidir en el resultado, pero siempre van a abordar la carretera de una misma forma, como un método de ruptura y de autodescubrimiento personal. Para ellos será el lugar donde se desarrolle un trayecto solitario y arduo, que impedirá al viajero arraigar en ningún lugar, ya que la necesidad de retomar las maravillas de la ruta les obligará a no detener jamás su marcha. Voy a tomar como ejemplo a cuatro de los más importantes escritores norteamericanos: Walt Whitman, Jack Kerouac, Robert Frost y William Faulkner.

### III.2.- WALT WHITMAN

Si se quiere hablar del origen de algo en la literatura americana, especialmente si es algo relacionado con lo místico, es inevitable perderse en los versos del neoyorquino Walt Whitman (1819-1892)<sup>4</sup>. Dentro de la prolífica obra de este poeta, encontramos un sinnúmero de poemas dedicados a exaltar la naturaleza, el espíritu humano y la comunión de ambos elementos, así como a defender incansablemente la democracia. En muchas ocasiones, caminos y carreteras son el motor que le permiten reafirmarse en sus postulados. Whitman concibe el camino

---

<sup>4</sup> ALEXANDER, Francisco: "Preámbulo"; en WHITMAN, Walt; *Hojas de hierba*; Trad.: Alexander, Francisco; Visor de Poesía, 4ª ed., Madrid, 2009. Págs. 7 a 14.



como una iniciación, cuyo único fin es el lugar donde Dios, el Universo y el hombre pueden de verdad conocerse y unirse. Sin duda alguna, esta visión ascética y optimista ha sido la más influyente para todos los posteriores escritores americanos y, por ende, para el resto del mundo.

El más claro ejemplo de esta visión lo encontramos en el poema largo *Song of the open road*<sup>5</sup>, que es todo un manifiesto de este ideario. El poema, dividido en 15 partes, es una invitación al lector para que se lance al camino y emprenda un viaje que culminará con su unión con el universo.

En estos versos existen algunas constantes que se repiten con optimismo y que realzan lo maravilloso y arduo del camino. Un ejemplo es la libertad. Para Whitman, iniciar el viaje implica romper con todos los lazos que nos atan a una sociedad extremadamente reglada y puritana; significa tomar las riendas de nuestro propio destino. Esta idea puede observarse en los siguientes versos:

- *“El largo camino pardo me conducirá adonde yo quiera. / Yo no llamo a la fortuna: yo soy la fortuna (...)”*<sup>6</sup>.
- *“Desde esta hora me declaro libre de todo límite y de toda línea imaginaria, / voy a donde me plazca, soy mi señor total y absoluto / (...) / Dulcemente, pero con innegable voluntad, me liberto de las trabas que quieren detenerme”*<sup>7</sup>.

También es recurrente la idea de que la carretera es un ente vivo, un lugar plagado de misterio que hace brotar la sabiduría de aquellos que siguen su senda. Esto conduce al autodescubrimiento de los viajeros, a llevarlos a un estado de contemplación elevado y de unión con lo divino. Es aquello que lo cambiará para siempre. Véase, si no, como este misticismo rebosa en los siguientes extractos:

- *“Oh, camino, entro en ti y miro a mi alrededor, creo que no eres lo único /que hay aquí/ creo que muchas cosas invisibles están igualmente aquí”*<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> Pertenece al libro *Hojas de hierba*. La edición que se ha seguido es: WHITMAN, W.; *Hojas de hierba*; Trad.: Alexander, Francisco Editorial Visor de Poesía, 4ª ed., Madrid, 2009. Págs. 346 y s.s.

<sup>6</sup> WHITMAN, *op. cit.*, págs. 346 y ss. Versos 3 a 5.

<sup>7</sup> WHITMAN, *op. cit.*, págs. 346 y ss. Versos 54 y 55, y 58 y 59.

<sup>8</sup> WHITMAN, *op. cit.*, págs. 346 y ss. Versos 16 y 17.

- *“La tierra que se expande hacia la derecha y hacia la izquierda, / el cuadro viviente, cada una de sus partes bajo su mejor luz, / la música que resuena donde la necesitan, y que cesa donde no la necesitan, / la alegre voz del camino real, el sentimiento gozoso y fresco del camino”*<sup>9</sup>.
- *“He aquí la prueba de la sabiduría, / la sabiduría no se prueba definitivamente en las aulas, / la sabiduría no puede transmitirse por el que la posee al que no la posee, / la sabiduría viene del alma, no es susceptible de prueba, ella es su propia prueba (...) / Hay algo en la ingravidez de la contemplación de las cosas, que obliga a / la sabiduría a dejar su refugio del alma”*<sup>10</sup>.
- *“(...) hay cosas divinas encubiertas”*<sup>11</sup>.
- *“Conocer el universo entero como si fuese un camino, como si fuese / muchos caminos, como si fuese caminos para las almas viajeras”*<sup>12</sup>.

Pese a todo esto, el poeta nos pone alerta y nos avisa de que la travesía no será fácil. El camino nos traerá grandes recompensas de espíritu, pero nos exigirá elevados sacrificios y proezas y nos llevará al límite de nuestras fuerzas. No todos están preparados para ello; se necesita ser rebelde y fuerte, además de estar dispuesto a renunciar a todas las comodidades materiales y a emprender una vida errante y anacorética:

- *“Navegamos en mares desiertos y sin rutas, / iremos donde nos lleven los vientos, adonde nos arrojen las olas y allá, / donde el clíper yanqui corre a toda vela. / Allons! Con la fuerza, la libertad, la tierra, los elementos, / la salud, la oposición obstinada, la alegría, el amir propio, la curiosidad”*<sup>13</sup>.

---

<sup>9</sup> WHITMAN, *op. cit.*, págs. 346 y ss. Versos 39 a 42.

<sup>10</sup> WHITMAN, *op. cit.*, págs. 346 y ss. Versos 76 a 79.

<sup>11</sup> WHITMAN, *op. cit.*, págs. 346 y ss. Verso 118.

<sup>12</sup> WHITMAN, *op. cit.*, págs. 346 y ss. Versos 180 y 181.

<sup>13</sup> WHITMAN, *op. cit.*, págs. 346 y ss. Versos 124 a 129.

- “No bien hayas llegado a la ciudad a la que has sido destinado, no bien / te hayas asentado a vivir en ella una vida de gozo, serás impelido a / partir por una voz irresistible”<sup>14</sup>.

Como hemos podido ver en estos versos, para Whitman el camino es sagrado y mágico. Exige muchos sacrificios, es cierto, pero a la vez nos garantiza una recompensa insuperable.

### III.3.- ROBERT FROST

El anterior embelecio místico por el camino se repite en los versos de Robert Frost (1874-1963). Este poeta rinde culto a la naturaleza y recurre con frecuencia a imágenes bucólicas de Nueva Inglaterra. Sin embargo, la idea del caminante que vaga incesantemente por carreteras y caminos, siempre solo e incapaz de detenerse, aparece también con frecuencia en su obra. El significado que otorga a este símbolo no difiere especialmente del de Whitman en cuanto a contenido y teleología, aunque no comparte el vehemente optimismo del neoyorquino. Por el contrario, Frost lo concibe con un orgullo resignado, como si el camino de la vida, aquel que es inevitable recorrer, supusiera un hecho ineludible que hay que afrontar. Pero esto no significa que desdeñe todo aquello que el camino le ofrece, su estoicismo lo conduce a apreciarlo todo y a aceptar todos los errores que haya podido cometer en el momento de elegir la dirección de sus pasos.

Todo ello hace que Frost mantenga una especie de doble concepción frente al camino: por un lado, representa la vida, senda ineludible por la que hay que caminar; por otro lado, y al igual que Whitman, el camino es una fuente de conocimiento y autodescubrimiento valiosísima.

En uno de sus poemas más celebrados, *El camino no elegido*<sup>15</sup>, se puede paladear esta doble idea del camino. En sus versos, un viajero debe elegir entre dos

---

<sup>14</sup> WHITMAN, *op. cit.*, págs. 346 y ss. Versos 146 y 147.

<sup>15</sup> Se puede leer la traducción de María Fernanda Celtasso en <http://www.lamaquinadeltiempo.com/poemas/frost01.htm>

caminos; por ese camino escogido deberá caminar durante el resto de sus días. Aquí no se plantea la posibilidad de no escoger, al igual que tampoco se plantea la posibilidad de rectificar su decisión. La vida sigue en el camino y no permite errores (*“Dudé si debía haber regresado sobre mis pasos”*). Simplemente hay que recorrerla sin pausa. No obstante, frente a esta muestra de frío estoicismo, el viajero se inclina hacia aquel camino menos transitado, el que puede hacerle diferente del resto de hombres. De esta forma, se establece una especie de consonancia con la idea de Whitman de que el camino es una forma de comulgar con Dios y la Naturaleza. Así lo expresa Frost:

- *“Dos caminos se bifurcaban en un bosque y yo, / yo tomé el menos transitado, / y eso hizo toda la diferencia.”*

Ambos poetas coinciden también en la idea de libertad y de desatarse de todos los convencionalismos y prejuicios que les impiden contemplar el mundo en su plenitud. Un ejemplo lo encontraríamos en este poema, en el que un viajero pretende abandonar un profundo bosque que le impide contemplar lo que hay a su alrededor (metáfora de esto que acabo de explicar):

- *“No he de ser retenido, pero en ese algún día, / en su inmensidad debería escabullirme, / intrépido, buscando incesante la tierra abierta, / o el sendero donde la rueda lenta vierte arena.”<sup>16</sup>*

Otra coincidencia la encontramos en la idea del camino perpetuo: el verdadero viajero no puede dejar de viajar, la carretera siempre le requerirá. No existe la posibilidad de arraigo o de finalizar la marcha al encontrar un lugar agradable en el que establecerse. El viajero jamás saciará su sed de conocer y descubrir y por mucho que esté fatigado por el viaje, éste nunca finalizará mientras viva, tal y como nos dice en los siguientes versos:

---

<sup>16</sup> Se trata del poema *Hacia mí mismo*. Se puede consultar la traducción del escritor puertorriqueño Luis López Nieves en [http://www.ciudadseva.com/textos/poesia/ing/frost/hacia\\_mi\\_mismo.htm](http://www.ciudadseva.com/textos/poesia/ing/frost/hacia_mi_mismo.htm)

- *“¡Qué bellos son los bosques, y sombríos! / Pero tengo promesas que cumplir, / y andar mucho camino sin dormir, / y andar mucho camino sin dormir.”<sup>17</sup>.*

Pero, ¿y la meta? ¿Cuál es el propósito de esta perpetuidad, de este sacrificio inmortal? Conocer y descubrir, simplemente eso. Frost no busca místicas comuniones como Whitman, se contenta con descubrir todo aquello que pueda encontrar durante su viaje:

- *“No me encontrarían distinto del que supieron contemplar, / sólo más seguro de que aquello que pensaba era verdad.”<sup>18</sup>”*

Así pues, a pesar de las muchas similitudes entre ambos poetas, podemos percibir una mayor serenidad en el tono de Frost. Frente a la jovial exaltación de Whitman, Frost es más reposado, podría decirse que incluso estoico. Para él, el camino es algo inevitable, nos guste o no. Por lo tanto, el verdadero reto no está en lanzarse a recorrerlo, si no en saber extraer lo que nos ofrece.

### III.4.- JACK KEROUAC

Posiblemente, esta tradición lírica de culto al camino, que yo me he limitado a ejemplificar con dos de sus exponentes líricos, tenga su punto álgido en Jack Kerouac (1922-1969). Este autor pertenece a la conocida como generación *beat*, un movimiento de jóvenes intelectuales de la postguerra que trataron de revolucionar el panorama cultural de los Estados Unidos. Estaban decididos a romper con todo y a innovar. Para ello, llevaron vidas bohemias y rupturistas, experimentaban con drogas y alcohol, dieron prioridad a la diversión y a lo contracultural y rindieron culto al viaje como una forma indispensable de conocer el mundo. Muchos de sus miembros dedicaron obras enteras a dichos viajes, aunque no pasaran necesariamente por la carretera. Así, podría ponerse como

---

<sup>17</sup> Del poema *Alto en el bosque una noche de invierno*. Traducción de López Nieves en [http://www.ciudadseva.com/textos/poesia/ing/frost/alto\\_en\\_el\\_bosque.htm](http://www.ciudadseva.com/textos/poesia/ing/frost/alto_en_el_bosque.htm)

<sup>18</sup> También de *Hacia mí mismo*.

ejemplo la novela *Queer*<sup>19</sup> (literalmente, maricón) de William Burroughs, que trata sobre el viaje de dos *beatniks* (jóvenes que se identifican con la filosofía *beat*) a lo largo de toda Sudamérica para encontrar una droga, la ayahuasca, que les permita expandir al máximo sus mentes. También, podría nombrarse el *Poema Cohete*<sup>20</sup>, de Allen Ginsberg, en que narra una alucinante odisea por el cosmos en busca de un lugar ajeno a los prejuicios de las sociedades terrestres.

Sin embargo, fue Kerouac quien dedicó toda una novela a la carretera en su obra *En el Camino*<sup>21</sup> (publicada en 1957). En ella desaparece la ambigüedad entre carretera y camino<sup>22</sup>, y la carretera adquiere un papel protagonista como nexo dentro de la vasta América. Su protagonista, Sal Paradise (alter ego de Kerouac), emprende una serie de rutas inciertas en viejos coches, a pie y en autostop, siempre con medios económicos escasos, para conocer su país y descubrirse a sí mismo.

El protagonista es un joven veterano de la Segunda Guerra Mundial, universitario e inconformista, con unas grandes ambiciones literarias e intelectuales, que decide viajar por todo el país a cualquier precio con el objetivo de *comprender* el espíritu norteamericano. Su obsesión, más que conocer míticos escenarios históricos o antiguas joyas arquitectónicas, es sumergirse en lo más bajo de la sociedad, moverse entre delincuentes, inmigrantes ilegales y vagabundos. También se lanza a la experimentación ética, psicotrópica, filosófica y sexual.

Quizás no resulte atrevido decir que Kerouac recoge fielmente toda la concepción mística de la carretera que en su día pregonó Whitman. En el caso de *En el camino*, la *cinta gris* vuelve a aparecer como una entidad casi religiosa, como el medio para realizar un viaje iniciático que tiene como finalidad elevar el alma del viajero y abrirla al universo. Antes de iniciar su primer viaje, Paradise, al igual

---

<sup>19</sup> Se puede encontrar en la siguiente edición: a) BURROUGHS, William S.; *Queer*; Trad.: Souto, Marcial; Editorial Anagrama, Barcelona, 2013.

<sup>20</sup> Extraído de: GINSBERG, A.; *Kaddish*; Trad.: Olavarría, Rodrigo; Editorial Anagrama, Barcelona, 2014. Págs. 66 a 71.

<sup>21</sup> Edición empleada: KEROUAC, J.; *En el camino*; Trad.: Lendínez, Marín; Editorial Anagrama, Colección Compactos, 33ª ed., Barcelona, 2014.

<sup>22</sup> Me refiero a que en el resto de obras no se hacía una diferenciación entre lo que es un camino, que puede ser exclusivamente peatonal, y una carretera, entendiéndose como tal un largo trazado de alquitrán reservado al tráfico de vehículos a motor.

que el viajero de Whitman, espera alcanzar un mayor nivel de sabiduría y comprensión, como si la meta del viaje consistiera en una especie de epifanía epistemológica. Son múltiples las exaltaciones de este tipo a lo largo de todo el libro. Veamos algunos ejemplos:

- *“Sabía que durante el camino habría chicas, visiones, de todo; sí, en algún lugar del camino me entregarían la perla.”*<sup>23</sup>
- *“Cuando cruzábamos la frontera entre Colorado y Utah vi a Dios en el cielo en forma de unas resplandecientes nubes doradas sobre el desierto que parecían señalarme con el dedo y decir: << Ven aquí y continúa, vas camino del cielo. >>”.*<sup>24</sup>
- *“Nuestro maltrecho equipaje volvió a amontonarse en la acera; todavía nos quedaba mucho camino. Pero no nos importaba: la carretera es la vida.”*<sup>25</sup>.

De igual forma, se recupera la idea de la necesidad del viaje, de la fuerza que la carretera irradia y con la que subyuga al verdadero viajero y le obliga a proseguir y no detenerse. Paradise, en su función de narrador, sostiene esta idea reiteradamente. Es más, habría que decir que la novela no constituye un viaje único, sino que son varios diferentes. Al final de cada parte del libro, el protagonista regresa a su casa, pero al inicio de la siguiente vuelve a encontrar siempre un motivo para viajar. A veces, el motivo no tiene su origen en algo material, en algo de la vida real que le impela a lanzarse de nuevo a la carretera, sino que es como si sintiera una especie de llamada etérea que no pudiera desobedecer. Esto se relaciona con la idea del desarraigo, de la imposibilidad de establecerse en un solo lugar. Por lo general, esta *llamada* está vinculada con la idea de abandonar la oprimente sociedad (obstáculo para todos los revolucionarios *beats*) e iniciar un peregrinaje destinado al autodescubrimiento. Tómese como ejemplo estos fragmentos:

---

<sup>23</sup> KEROUAC, *op. cit.*, pág. 20.

<sup>24</sup> KEROUAC, *op. cit.*, pág. 238.

<sup>25</sup> KEROUAC, *op. cit.*, pág. 275.

- *“Estábamos todos encantados, nos dábamos cuenta de que dejábamos la confusión y el sinsentido atrás y realizábamos nuestra única y noble función del momento: movernos.”*<sup>26</sup>
- *“Pero nos lanzamos hacia delante en busca de la próxima aventura disparatada bajo los cielos.”*<sup>27</sup>
- *“¿Significaba aquello que debía continuar mi peregrinaje a pie por las sombrías carreteras americanas?”*<sup>28</sup>

Por último, otro de los grandes tópicos que esta novela recoge, y que sin duda es uno de los más relevantes, es la identificación de la carretera con una optimista sensación de libertad. A través de la carretera no hay lugar demasiado alejado: si se es valiente, es posible llegar donde uno quiera. Una vez en la ruta ya no imperan las normas, el mundo se abre ante ellos y sólo ellos pueden elegir su destino. Esto, además, otorga a los viajeros un revestimiento mesiánico, una especie de clarividencia nietzscheana que los distingue del resto de la humanidad, la cual se encuentra cegada por la moral y los convencionalismos. En un diálogo, Dean Moriarty, el eterno compañero de viaje de Sal Paradise, plasma así esta idea:

- *“(…) y ahora aquí estamos yendo por fin juntos al Este (…) vamos a recorrer Denver juntos y a ver qué está haciendo la gente, aunque ese asunto nos importe poco, lo que importa es lo que sabemos y sabemos cómo es el TIEMPO y sabemos que todo va realmente BIEN. (…) Ahora fíjate un poco en esos de ahí delante. Están inquietos, van contando los kilómetros que faltan, piensan dónde van a dormir esta noche, cuánto dinero van a gastar en gasolina, el tiempo que hará, cuándo llegarán a su destino... como si en cualquier caso no fueran a llegar. Pero necesitan preocuparse y traicionan el tiempo con falsas urgencias o, también, mostrándose simplemente ansiosos y quejosos; sus almas de hecho no tendrán paz hasta que encuentren una preocupación bien arraigada, y cuando la hayan encontrado pondrán la cara adecuada, es decir, serán*

---

<sup>26</sup> KEROUAC, *op. cit.*, pág. 176.

<sup>27</sup> KEROUAC, *op. cit.*, pág. 204.

<sup>28</sup> KEROUAC, *op. cit.*, pág. 392.



*desgraciados y todo pasará a su lado y se darán cuenta y eso también les preocupará.*"<sup>29</sup>

Sin duda alguna, la obra de Kerouac supone la máxima expresión de la espiritualidad de la carretera y la que logra hacer suyos todos los tópicos que han alimentado a la tradición americana.

### III.5 WILLIAM FAULKNER

En último lugar, quisiera hacer referencia a una obra del maestro de la narrativa y Premio Nobel William Faulkner (1897-1962). Se trata de la novela *Mientras agonizo*<sup>30</sup>, publicada en 1930, durante los días de la Gran Depresión. Este libro es una *rara avis* si se la compara con los tópicos más comunes antes expuestos. No hay optimismo, ni ansias de libertad, ni siquiera estoicismo desengañado, como en el caso de Frost. Los personajes emprenden un penoso viaje a contrarreloj a lo largo de las carreteras del Estado de Mississippi, cuya monotonía les dará a pie a una constante reflexión que les conducirá a revivir y comprender mejor sus miserias, pecados y más bajos instintos. Para ello, todo el libro se halla escrito en clave de monólogo interno, alternando los personajes y los puntos de vista. De esta forma, se logra dotar a los protagonistas de una gran profundidad psicológica y de un acelerado desarrollo personal, cuyo único motor será la carretera.

La novela trata sobre una humilde familia de granjeros del *Deep South* americano. La madre, Addie Bundren, maestra de escuela desengañada y hastiada de la vida, fallece. Su familia quiere dar cumplimiento a su último deseo y emprende un largo viaje para enterrarla en el cementerio donde descansan los restos de sus familiares. Debido a su extrema pobreza, el viaje se realiza en una carreta tirada por burros. Los viajeros son un grupo de tristes personajes, todos ellos perfectos para la introspección: Anse, el padre de familia, es un parásito desdentado e

---

<sup>29</sup> KEROUAC, *op. cit.*, pág. 271.

<sup>30</sup> Edición empleada: FAULKNER, W.; *Mientras agonizo*; Trad.: Antolín Rato, Mariano; Editorial Alianza Editorial, 2ª ed., Madrid, 2013.

ignorante , el perfecto fracasado; Cash, el mayor de los hijos, es un carpintero simplón obsesionado con su trabajo; Darl, mayor protagonista de la historia, es un huracán joven con problemas mentales, que acaba sus días en un manicomio; Jewel, hijo bastardo de Addie, fruto de un adulterio (con un párroco) que es un secreto a voces; Dewey Dell, única hija del matrimonio, durante todo el viaje oculta su embarazo con el objetivo de abortar en cuanto le sea posible; Vardaman, el más joven de todos, es sólo un niño pequeño que no acaba de comprender qué está ocurriendo.

Con este elenco, se inicia un viaje apresurado y accidentado. Además, el estado de putrefacción del cadáver y el inevitable olor les convierte en una especie de parias de la sociedad. La carretera pasa a tener una doble función, ambas bastante negativas: por un lado, la carretera aparece en su sentido material, como infraestructura, y es una fuente de continuos quebraderos de cabeza para la familia. Por otro lado, es el medio que propicia la reflexión, simboliza las dificultades de la existencia y la frontera entre la vida y la muerte.

Si abordamos el primero de los significados que he mencionado, el de la carretera material, vemos que todos los personajes desarrollan una especie de animadversión hacia ella. La conciben como una especie de artimaña administrativa, cuya única finalidad es la de atacar a las clases más pobres. Esta visión, alejada del optimismo exaltado de Kerouac y Whitman, muestra la postura de aquellas personas para las que la construcción de una carretera ha supuesto un perjuicio. No en vano, la granja de los Bundren está situada junto a una carretera, fabricada a posteriori, que ellos observan con cierta inquina. En una intervención muy ilustrativa, Anse (el padre) se queja de la cercanía de la carretera con estas palabras:

*“(...) mal fario (...) no daba ninguna buena suerte vivir junto a un camino (...) porque el Señor hizo los caminos para ir de un sitio a otro (...) y con todo los hombres no descansan hasta que ponen la casa donde todo el que pase en carreta pueda escupir en la entrada, haciendo que las personas estén inquietas y con ganas de coger y marcharse a otra parte cuando Él quería que los hombres se quedaran quietos como un árbol o un campo de maíz. (...) Y encima los impuestos*

*(...) No fue hasta que el camino llegó aquí y cambió la tierra y él seguía preocupándose de ella, cuando empezaron a amenazarme con quitármelo por medio de la Ley.*”<sup>31</sup>

Pero, más allá de las inevitables desventajas que una realidad material comporta para ciertas personas, en esta obra la carretera vuelve a aparecer como un ente místico independiente que cumple con su función de medio para el descubrimiento personal. Gracias a la técnica del monólogo interior, podemos observar que la monotonía de la carretera y el tedio de un viaje tan penoso contribuyen a que los personajes perfilen sus caracteres, se enfrenten a sus demonios y aprendan cosas de sí mismos que jamás habían sospechado. No obstante, el resultado no siempre será bueno, más bien al contrario, ya que los protagonistas de la obra ejemplifican las diferentes formas de la bajeza del espíritu humano y de los miedos y egoísmos más desgarradores. Seguramente es por esto por lo que en todo momento ven a la carretera como a una especie de enemigo diabólico que amenaza con destruirlo todo. Incluso, el pequeño Vardaman, cuya ingenuidad infantil otorga una visión curiosa de todo lo que sucede, llega a culpar a la carretera y al viaje de la locura de su hermano Darl:

*“Mi hermano es Darl. Se fue a Jackson en tren. No se fue en tren para volverse loco. Se volvió loco en nuestra carreta.”*<sup>32</sup>.

La carretera también cumple una función de frontera. Separa el mundo de los vivos del de los muertos. Addie muere en la granja, pero debe ser enterrada en Jefferson, y la carretera es el nexo entre estos dos puntos. Varios personajes que van apareciendo a lo largo de la novela expresan un idéntico deseo de ser enterrados junto a sus familiares en lugares alejados de sus vidas. La carretera es el único medio que puede poner en contacto esos lugares. La vida y la muerte se comunican a través de la carretera. Quizá, de esta manera Faulkner acaba por coincidir con Whitman en la finalidad litúrgica del viaje.

Por último, la orografía del camino tiene un papel simbólico fundamental. Los personajes tienen que ascender por un sinfín de colinas que ralentizan la marcha

---

<sup>31</sup> FAULKNER, *op. cit.*, págs. 34 y 35.

<sup>32</sup> FAULKNER, *op. cit.*, pág. 215.

del viaje. Por este motivo, avanzan muy lentamente, casi como una especie de procesión funesta (en relación con la finalidad litúrgica). Además, el paisaje se pinta como húmedo y fangoso, las propias palabras parece que hagan sufrir al lector las mismas sensaciones de suciedad que perciben los protagonistas. Esto podría enlazarse con la idea de que el viaje es sólo para los fuertes, para aquellos que están dispuestos a enfrentarse a todo cuanto se les ponga por delante.

### III.6.- CONCLUSIONES

Pese a las inevitables diferencias conceptuales que existen en las obras de estos cuatro autores, podemos identificar una serie de ideas comunes que, en menor o mayor grado, todos ellos comparten. Gracias a estas coincidencias, podemos hacernos una idea de lo que realmente ha significado la carretera para la literatura estadounidense. Pese a que un análisis más profundo nos ofrecería un abanico mucho más amplio, he tratado de sintetizar estos tópicos en cuatro ideas fundamentales.

En primer lugar, hemos podido observar que la carretera es el medio perfecto para el autodescubrimiento, para que el viajante adquiriera una mayor comprensión de cuanto lo rodea y de sí mismo. Precisamente, esta es la idea base de todas las obras a las que me he referido.

En segundo lugar, nos encontramos con los peligros y el sacrificio como único medio para sortearlos y alcanzar la meta. Durante el trayecto, son múltiples las dificultades que ponen en riesgo la integridad física de los personajes, así como su fortaleza de espíritu. Únicamente las personas fuertes están preparadas para el viaje. Además, este espíritu combativo debe ser constante, sin lugar para la flaqueza o el descanso, ya que desaparece la posibilidad de asentarse permanentemente en algún lugar.

Posiblemente, el tópico más trascendente y reconocido es el de la libertad. Para bien o para mal, el viajero pasa a ser el único dueño de su destino. Esta libertad puede afrontarse como algo positivo, totalmente en consonancia con las teorías de

Nietzsche<sup>33</sup>: el hombre fuerte y oprimido por la sociedad por fin ha logrado romper todas las cadenas que le sujetaban y ahora es capaz de edificar su propia estructura moral y de vivir ajeno a las normas. En la otra cara de la moneda, la libertad puede ser algo malo, una situación de desamparo y temor constante que obliga a sus personajes a vivir en un estado netamente marginal.

Por último, la carretera implica ruptura, un apartamiento con respecto al resto del mundo y de sus normas. Si se opta por lanzarse a la carretera, es necesario cortar (aunque sea de forma momentánea) con todas las relaciones materiales y humanas de la vida cotidiana. Por lo general, existirá una tendencia a huir de los núcleos de civilización, aunque sólo sea para mudarse a otros.

A grandes rasgos, y sin entrar en consideraciones más profundas, estos son los cuatro tópicos o lugares comunes que predominaran en la gran mayoría de viajes literarios. A partir de ellos, trataré de averiguar si son algo más que mera fantasía o si pueden detectarse, también, en el universo jurídico.

---

<sup>33</sup> Me refiero, especialmente, a su concepción del súper-hombre, aquel capaz de hacer frente a toda dificultad, que es moralmente autosuficiente y que desdeña a la sociedad por su debilidad de espíritu. Son múltiples las obras en las que este filósofo ahonda en esta idea. A modo de ejemplo, cito la siguiente: Nietzsche, F.; *Más allá del bien y del mal*; Trad.: Sánchez Pascual, Andrés; Alianza Editorial, 9ª edición, Madrid, 1984.

### III. LA CARRETERA, PARADIGMA DE LO COLECTIVO

#### IV.1.- LA CARRETERA EN EL CÓDIGO CIVIL

En nuestro ordenamiento, para referirse a cualquier tipo de bien, es preciso pasar por el Código Civil. Y las carreteras no van a ser una excepción. Dejando provisionalmente de lado el régimen jurídico contenido en la legislación específica, el Código Civil puede ofrecernos una primera perspectiva sobre cuál es la posición de las carreteras en nuestro sistema en tanto que bienes materiales.

Primeramente, el art. 338 C.C. nos indica que los bienes, tomando como base a la persona a quien pertenecen, podrán ser considerados de dominio público o de propiedad privada. Concretamente, el art. 339.1 C.C. incluye, entre otros, a los *caminos* dentro de la categoría de los bienes de dominio público. Puede que presente cierta confusión la nomenclatura empleada por nuestro Código, ya que no existe una mención expresa de la palabra *carretera* en este listado (que, por otro lado, no deja de ser orientativo, tal y como demuestra el sintagma final: (...) y *otros análogos*<sup>34</sup>). El empleo de esta palabra inevitablemente nos plantea la duda de si debemos entender que *carreteras* y *caminos* son términos sinónimos. La respuesta debe ser afirmativa, puesto que las carreteras han sido consideradas positivamente bienes de dominio público<sup>35</sup>, junto con cualquier otra construcción adherida al suelo como bien inmueble y cuya titularidad pertenezca a la

---

<sup>34</sup> Ordás Alonso, Marta: "Comentario al artículo 339 del Código Civil" en: BERCOVITZ Rodríguez-Cano, Rodrigo (Coord.); *Comentarios al Código Civil*; editorial Aranzadi/ Thomson Reuters, 3ªed., Pamplona, 2009. Págs. 484 y 485.

<sup>35</sup> Así se refleja en el enunciado del art. 2.1 LCarr: "Se consideran carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles".

Administración<sup>36</sup>. Por lo tanto, esta disparidad terminológica se debe únicamente al redactado del Código, que ahora puede parecer algo primitivo.

Además de clasificar las carreteras como bienes de dominio público, poca cosa más puede decirnos el Código Civil sobre la materia. Sin embargo, aún nos proporciona otro dato bastante revelador para conocer el régimen jurídico de estas estructuras. El art. 344 C.C. vuelve a mencionar a los *camino*s como bienes de uso público de las provincias y pueblos. Es decir, este artículo reconoce que las entidades locales pueden ser titulares de estos bienes. Pese a la brevedad y aparente insignificancia del precepto, está reconociendo un amplio espectro de competencias territoriales de distinto nivel, que será trascendental para la planificación, construcción y mantenimiento de las carreteras.

Esto es lo principal que el Código Civil puede decirnos. El desarrollo del régimen jurídico se producirá a través de las distintas leyes específicas, a las cuales, con mayor o menor recurrencia, me iré refiriendo a lo largo del trabajo.

## IV.2.- CONCEPTO JURÍDICO-PÚBLICO DE CARRETERA.

La pregunta que habría que hacerse, antes de nada, es qué entiende nuestro ordenamiento jurídico-público por carretera. Por este motivo, me gustaría referirme brevemente al concepto y a las subdivisiones previstas legalmente, de forma que sea posible situar este trabajo sobre una base conceptual elemental.

La LCarr, norma que contiene el régimen general básico de las carreteras, las define como “*vías de dominio y uso público proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles*” (art. 2.1). Sin

---

<sup>36</sup> PAREJO Alfonso, L. y A.A.V.V.; *Derecho de los bienes públicos, Tomo III, Regímenes dominicales específicos, propiedades especiales*; Editorial Aranzadi, Thomson Reuters, Pamplona, 1ª ed., 2009. Pág. 292.

embargo, la *carretera* no es más que un concepto genérico que usan las normas para referirse a todo un conjunto de vías diferentes entre sí, pero que responden a esta idea general. El propio art. 2 LCarr nos brinda un catálogo de estas vías, en el que las define sucintamente y apunta las diferencias más elementales. De esta manera, podemos distinguir entre autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales. Pese a que este trabajo va a tener un carácter más generalista y no va ahondar en las características de cada tipo de carretera, querría citar brevemente las definiciones del art. 2 LCarr, que son lo bastante claras como para poder hacerse una idea orientativa de cada una de las categorías:

*“3. Son autopistas las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles y reúnen las siguientes características: a) No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes. b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna. c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.*

*4. Son autovías las carreteras que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas para cada sentido de la circulación y limitación de accesos a las propiedades colindantes.*

*5. Son vías rápidas las carreteras de una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes.*

*7. Son carreteras convencionales las que no reúnen las características propias de las autopistas, autovías y vías rápidas.*

Aunque pueda ser un tanto superficial, esta pequeña clasificación de las carreteras será suficiente para poder abordar el resto de temas del trabajo. Como hemos podido ver, las vías que integran el concepto de carretera son múltiples. Por este motivo, he preferido citar este precepto, aun y no profundizando en él.



### IV.3.- COMPETENCIAS PARA LA FINANCIACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA

No existe en nuestra Constitución una atribución expresa de competencias al Estado. Aun así, a través de una lectura más exhaustiva de los preceptos constitucionales y del posterior desarrollo legal, doctrina y jurisprudencia han conjugado los artículos pertinentes para realizar una interpretación solida sobre este problema de atribución competencial.

PAREJO sostiene que la competencia del Estado en materia de carretera viene dada por la yuxtaposición de los arts. 149.1.21<sup>a</sup> y 24<sup>a</sup> CE<sup>37</sup>. El primero de ellos, el 21<sup>o</sup>, atribuye al Estado la potestad para legislar, entre otras cosas, “(...) *sobre transportes terrestres que discurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma*” y sobre el “*tráfico y circulación de vehículos a motor*”.

Por su parte, el 24<sup>o</sup> otorga poder al Estado sobre la realización de “*Obras Públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma*”. Para el autor estos dos preceptos otorgan al estado competencia de forma evidente para construir carreteras (en cuanto que son obras públicas) de alcance nacional o que sean de interés general.

De una forma más indirecta, también podemos encontrar una base constitucional en el art. 148.1.5<sup>o</sup> CE, que otorga a las CCAA la competencia para construir carreteras dentro de su ámbito territorial. Así pues, si relacionamos este precepto con el art. 149.3 CE, podemos interpretar que el Estado asume la competencia sobre las carreteras de carácter nacional en cuanto a que están fuera del alcance de las CCAA.

Por último, es necesario hacer mención, aunque no tenga relación directa con las atribuciones competenciales, al art. 103.1 CE. Este artículo obliga a la Administración a servir “*con objetividad los intereses generales*” y “*de acuerdo*

---

<sup>37</sup> PAREJO, *op. cit.*, Págs. 307 y s.s.

*con los principios de eficacia, jerarquía, descentralización, desconcentración y coordinación con sometimiento pleno a la ley*". Como podrá comprobarse a lo largo de los siguientes apartados del trabajo, estos principios serán todo un referente a la hora de repartir competencias sobre la materia.

#### *IV.3.a.- ESTADO Y CCAA.*

El art. 4.1 LCarr recoge estas interpretaciones y proclama que el Estado será competente para construir carreteras que se extiendan por más de una CCAA o que afecten al interés general. Como vemos, la Ley ofrece dos posibilidades atributivas formuladas de una forma un tanto vaga e imprecisa. Ha sido labor de la jurisprudencia matizar el alcance de esta disyuntiva.

En primer lugar, podría decirse que el criterio del interés general ha tenido más trascendencia que el de territorialidad a la hora de establecer las competencias para la construcción de carreteras. Es decir, ha habido un mayor número de proyectos del Estado aprobados bajo la justificación del interés general que por el hecho de que la carretera tuviera que discurrir por más de una CA<sup>38</sup>.

La STC 65/1998, de 18 de marzo<sup>39</sup>, resolución de gran trascendencia para la materia, reconoció un amplio espectro de discrecionalidad al estado para que considerase si existía o no interés general. La sentencia consideró que en caso de que el trazado discurriera por más de una CA, la competencia estatal sería incuestionable. Para el caso concreto del interés general, interpretó que el Estado debería justificar en cada caso concreto el interés general, puesto que este sistema de atribución competencial sólo podría ser invocado con carácter excepcional. Por el contrario, esta misma sentencia afirmó tajantemente que en caso de que no pudiera justificarse dicho interés y de que el trazado se comprendiera dentro de los límites de una misma CA, no se podría discutir la competencia autonómica.

Más allá de esta STC 65/1998, otros pronunciamientos judiciales han ayudado a delimitar los márgenes competenciales en relación con el interés general. Un

---

<sup>38</sup> PAREJO, *op. cit.*, pág. 314.

<sup>39</sup> STC 65/1998, de 18 de marzo. RTC 1998\65.

ejemplo lo encontramos en la SAN de 18 de marzo de 2005<sup>40</sup>, que consideró que el interés general es inherente a la construcción de una autopista y que, por lo tanto, siempre sería competencia del Estado.

Lo cierto es que los tribunales han reconocido, en materia de interés general, la existencia de una suerte de jerarquía territorial, dentro de la cual el interés de la administración superior prevalece sobre el de la inferior. Este sería el caso de la SAN de 23 de noviembre de 1999<sup>41</sup>. En realidad, esta resolución no hace más que ampliar el alcance del art. 10 LCarr, que establecía este tipo de jerarquía en materia de planificación del trazado, según la cual es la Administración superior la que tiene la última palabra para definir y delimitar la concurrencia de motivos de interés general.

Por ende, la asunción de la competencia para construir una carretera por parte de una administración comporta, indisociablemente, el poder para diseñar el trazado que crea más conveniente, tanto legal como económicamente (SSTS de 27 de abril de 2004<sup>42</sup> y de 25 de octubre de 2005<sup>43</sup>). Además, se ha admitido que se eluda cualquier tipo de trámite de audiencia previa a las administraciones de las entidades locales o autonómicas por cuyo territorio vaya a discurrir la carretera, sin que ello implique una vulneración del principio de colaboración interadministrativa (STS de 22 de noviembre de 2005<sup>44</sup> y STC 204/2002, de 31 de octubre<sup>45</sup>). Basta con que se informe a las administraciones territoriales afectadas; se considera que de esta forma se garantiza la máxima eficacia.

Una lógica bastante similar se sigue en cuanto a la competencia para realizar modificaciones. Éstas serán siempre discrecionales y deberán estar cimentadas en razones de interés público (STS de 15 de marzo de 2002<sup>46</sup>). La competencia para llevarlas a cabo será atribuida a la Administración territorial que la hubiera construido. No obstante, si la modificación consiste en una conversión de la vía en

---

<sup>40</sup> SAN de 18 de marzo de 2005. RJCA 2005\705.

<sup>41</sup> SAN 164/1999, de 23 de noviembre. EDJ 1999/58365.

<sup>42</sup> STS de 27 de abril de 2004. EDJ 2004/311563.

<sup>43</sup> STS de 25 de octubre de 2005. EDJ 2005/165927.

<sup>44</sup> STS de 2 de noviembre de 2005. EDJ 2005/244466.

<sup>45</sup> STC 204/2002, de 31 de octubre. RTC 2002\204.

<sup>46</sup> STS de 15 de marzo de 2002. EDJ 2002/4082.

una de categoría más trascendente (por ejemplo, si se pasa de una carretera convencional a una autopista de peaje) el Estado podrá asumir la competencia, tal y como lo contempló la STS de 17 de febrero de 1999<sup>47</sup>.

Por último, querría matizar que la asunción de la competencia para planificar y construir una carretera por parte de una Administración no excluye la posibilidad de que otras administraciones ejerzan sus competencias dentro de ámbitos distintos, pero estrechamente relacionados. Por ejemplo, en lo relativo al control de la observancia de las normas medioambientales. Nuestros dos máximos tribunales, en la STS 31 de marzo de 1998<sup>48</sup> y en la STC 65/1998, han considerado que, pese a su estrecha relación, se trata de competencias diferenciadas.

#### *IV.3.b.- ENTIDADES LOCALES*

Los criterios para determinar las competencias de las entidades locales no difieren demasiado de los anteriores. Nuevamente, volvemos a encontrarnos con dos criterios: el del interés y el territorial. Exactamente como hemos visto previamente, el criterio territorial se basa en que la carretera no debe discurrir más allá del ámbito de esa entidad local concreta. Por su parte, el interés que pueda haber en su construcción no debe tener la suficiente magnitud como para considerar que la planificación y construcción debiera ser labor de una administración superior.

Como marco legal, el art. 25.2.d LBRL<sup>49</sup> atribuye a los municipios la competencia sobre las infraestructuras viarias de su competencia. Sin embargo, tales competencias son residuales ante la actuación del Estado o las CCAA, ya que sólo podrán ejercerse cuando no exista un proyecto de alguna de estas administraciones superiores (art. 10 LCarr). Incluso, en la ya citada SAN de 23 de

---

<sup>47</sup> STS de 17 de febrero de 1999. EDJ 1999/2374.

<sup>48</sup> STS de 31 de marzo de 1998. RJ 1998\3082.

<sup>49</sup> Art. 25.2.d de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases del Régimen Local: “*El Municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias:*

*(...) d) Infraestructura viaria y otros equipamientos de su titularidad”.*

noviembre de 1999<sup>50</sup>, se considera que, en caso de conflicto competencia, siempre prevalecerán los planes de las administraciones superiores.

El problema que podría plantearse al analizar las competencias locales en materia de carreteras es la cuestión de qué vías son o no son carreteras<sup>51</sup>. En este sentido, nuestro ordenamiento distingue entre vías urbanas y tramos urbanos. Las primeras no tienen la consideración de carreteras, mientras que los otros sí.

Conforme al Anexo del RGC<sup>52</sup>, son vías urbanas aquellas que se integran dentro de la red de comunicaciones internas del municipio y que no tienen la consideración de travesía o de componente de una red arterial. El tráfico de estas vías ha de ser mayoritariamente urbano y deben existir alternativas externas al municipio que mantengan la continuidad de la Red Viaria (art. 127 RGC). Es decir, son vías urbanas las calles y caminos que se encuentran dentro del municipio, salvo aquellas vías que formen parte de una carretera que discurra por alguna zona del municipio. En consecuencia, las vías urbanas quedan fuera del ámbito de aplicación de la LCarr. La titularidad para el mantenimiento y explotación de la vía será del municipio.

Por su parte, el art. 37.2 LCarr considera que son tramos urbanos aquellas partes de una carretera que fluyan por suelo calificado como urbano por el planeamiento urbanístico pertinente. Estos tramos no son más que secciones de la carretera que discurren por un municipio. Obviamente, también les será de aplicación el art. 127 RGC para distinguirlos de las vías urbanas. En este caso, el tramo será titularidad del titular de la carretera a la que pertenezca y su régimen jurídico será el de la LCarr.

La conclusión que podemos extraer es que las competencias locales son bastante limitadas y supletorias, bastante inferiores a las atribuidas al Estado o las CCAA.

---

<sup>50</sup> Vid. Nota 41.

<sup>51</sup> Esta cuestión está tratada en profundidad en la siguiente obra: LÓPEZ RAMÓN R., Fernando y ESCARTÍN ESCUDÉ, V. (coord.); *Bienes públicos, urbanismo y medio ambiente*; Editorial Marcial Pons, Madrid, 2013. Págs. 274 y s.s.

<sup>52</sup> Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, del Reglamento General de Carreteras.

#### IV.3.c.- LA UNIÓN EUROPEA

Las competencias de la UE en esta materia son más bien indirectas. Los arts. 170 a 172 TFUE<sup>53</sup> prevén que la Unión podrá contribuir al establecimiento de redes transeuropeas en los sectores de las telecomunicaciones, la energía y el transporte. Como puede verse, el enunciado del art. 170.1 TFUE emplea el término *contribuirá*, lo cual nos indica que estas competencias se limitarán esencialmente a la coordinación.

El objetivo de la UE es el de crear una red unificada de transportes a través de la cooperación y coordinación de los distintos estados miembros<sup>54</sup>. El germen de esta política la encontramos en la Decisión 1692/96/CE<sup>55</sup>, que estableció la intención de elaborar planes conjuntos para crear una serie de redes de transportes unificadas para toda la Unión. En el ámbito de las carreteras, en el año 2013 se aprobó el plan para crear una red única, cuya terminación se espera para el año 2050.

Más allá de esto, las reglamentaciones de la UE no han incidido directamente en las competencias estatales sobre planificación y construcción de carreteras. Simplemente, han actuado en materias relacionadas. Tal es el caso de la Directiva 2014/85/UE<sup>56</sup>, sobre permisos de conducir, o la Directiva 2014/47/UE<sup>57</sup>, sobre inspección técnica de vehículos. También se ha aprobado la Directiva 2014/23/UE<sup>58</sup>, que aún no ha entrado en vigor, sobre el régimen de concesiones públicas, que, sin duda, tendrá una gran incidencia sobre la regulación nacional en materia de financiación.

---

<sup>53</sup> Tratado de 25 de marzo de 1957 sobre el Funcionamiento de la Unión Europea, consolidado según el Tratado de Lisboa de 13 de diciembre de 2007.

<sup>54</sup> Vid.

[http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/es/displayFtu.html?ftuld=FTU\\_5.8.1.html](http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/es/displayFtu.html?ftuld=FTU_5.8.1.html).

<sup>55</sup> Decisión 1692/96/CE, de 23 de julio de 1996.

<sup>56</sup> Directiva 2014/85/UE, de 1 de julio. LCEur 2014\1253, Modifica la Directiva 2006/126/CE (LCEur 2006\3646), del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el permiso de conducción.

<sup>57</sup> Directiva 2014/47/UE, de 3 de abril. LCEur 2014\719 Relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE (LCEur 2000\2099).

<sup>58</sup> Directiva 2014/23/UE, de 26 de febrero, LCEur 2014\535 relativa a la adjudicación de contratos de concesión.

Éstas son, básicamente, las competencias comunitarias en materia de carreteras. Como ha podido verse, por el momento no han tenido una gran trascendencia en el tema que nos ocupa.

#### *IV.3.d.- LAS COMPETENCIAS Y LA LITERATURA*

A grandes rasgos, y con una exposición un tanto somera, estos son los entresijos competenciales de la construcción de carreteras. Lo cierto es que las consecuencias de estas normas, enunciadas todas ellas bajo tecnicismos jurídicos, así como de las doctas matizaciones de nuestros altos tribunales, contribuyen por sí solas a restar algo de romanticismo a la idea literaria de la carretera.

Whitman nos presentaba el camino como una especie de canal divino a través del que llegar a Dios y al infinito, como un elemento místico inherente a la naturaleza y ajeno a cualquier planificación o intervención humana. Parecía que su construcción no fuera artificial, sino que hubiera germinado mágicamente de entre la maleza de los bosques y llanos. Pero, lejos de todo esto, hemos podido comprobar que este presunto conductor ascético nace de entre la elefantiásica burocracia de la Administración Pública en respuesta a conceptos tan amplios como *el interés general* o *el principio de territorialidad*.

Su sino viene determinado por exigencias legales y jurisprudenciales que nada tienen que ver con el misticismo exaltado y casi patrístico que pregonaba el profético Whitman. Más bien al contrario, la realidad parece corresponderse con la concepción del desgraciado Anse Bundren, el padre de familia de *Mientras agonizo*: un hecho ajeno a la comprensión del hombre de a pie, enmarañado hasta la saciedad y que, visto desde fuera, se observa con cierto temor, como una amenaza fantasma cuyos efectos serán imprevisibles.

La construcción ya arroja algo de sordidez sobre el mito literario de la carretera. Pero, a fin de cuentas, era absurdo pensar (o más bien fantasear) que nadie había construido las carreteras, que éstas tenían un origen tan natural como el de cualquier río o montaña. Sus trazados no son más que un artificio humano, lo

cual dudo que sorprendiera al poeta neoyorquino. Sin embargo, y tratando de no perder el optimismo, esto no tiene por qué afectar al resto de viaje, cuyas revelaciones místicas tal vez puedan manifestarse aún a través de una titánica obra humana.

## IV.4.- LA CUESTIÓN DE LA FINANCIACIÓN

### *IV.4.a.- FINANCIACIÓN PÚBLICA Y CONCESIONES ADMINISTRATIVAS*

En este apartado ahondaré en uno de los temas que, sin duda, es de los más relevantes para la Administración: la financiación, cómo se pagan las carreteras. Los arts. 13 y 14 LCarr nos proponen un régimen general de carácter dual. Por un lado, disponen que la propia Administración competente pueda financiar la construcción con sus recursos. Pero, como alternativa, también permite que sean las empresas particulares encargadas de la construcción las que corran con todos los gastos. Como veremos, esta segunda opción es la más utilizada debido a las grandes ventajas que reporta tanto a los entes públicos como a los privados involucrados.

Partiendo de la financiación pública, el art. 13.1 LCarr establece que se financiarán mediante *las consignaciones que se incluyan en los Presupuestos Generales del Estado, los recursos que provengan de otras Administraciones Públicas, de Organismos nacionales e internacionales y excepcionalmente de particulares*. Grosso modo, esta modalidad no presenta grandes problemas. Simplemente, la Administración se autofinancia como si la construcción de una carretera no fuera más que un proyecto cualquiera emanado de su amplio abanico de competencias.

Pero el verdadero *quid* del asunto se encuentra en el art. 13.3 LCarr (y en los preceptos que a él se relacionan), en el cual se prevé la modalidad de gestión indirecta. Concretamente, lo que la literalidad del artículo dispone es que las carreteras *“que vayan a explotarse en régimen de gestión indirecta se financiarán mediante los recursos propios de las Sociedades concesionarias, los ajenos que*



*éstas movilicen y las subvenciones que pudieran otorgarse*”. Lo que se plantea es un modelo basado en una “*colaboración jurídico-privada con el fin de realizar una infraestructura de interés público*”<sup>59</sup>.

Este modelo ha tendido a imponerse mayoritariamente con una hegemonía incuestionable. La clave reside, sin lugar a dudas, en las significativas ventajas económicas y logísticas que reporta a la Administración. Como principales justificaciones, tendríamos que la financiación privada ayuda a frenar el déficit público y a evitar un endeudamiento excesivo<sup>60</sup>. Así pues, este método supone un gran desahogo para los entes públicos.

Por su parte, las empresas privadas más hábiles encuentran pingües<sup>61</sup> beneficios en la posterior explotación. Ello se debe a que estos contratos se engloban dentro de los denominados *contratos de concesión de obras públicas* (arts. 1 y 2 LCCA), recogidos en el art. 7 LCSP<sup>62</sup>. Si bien, tal y como indica también la LCarr, será la sociedad concesionaria la que deberá acarrear con los gastos de construcción<sup>63</sup>, la legislación sobre este tipo de contratos permite al constructor lucrarse con la explotación. No obstante, también hay que tener en cuenta que será labor de la concesionaria el mantenimiento integral de la carretera, la cual deberá permanecer operativa en todo momento para cumplir con su función (así lo indican el art. 246 LCSP y 18 LCarr); para ello, la jurisprudencia ha considerado un deber de la empresa reinvertir parte de los beneficios en la propia carretera<sup>64</sup>.

---

<sup>59</sup> PADRÓS Reig, C. y ELISEO Cociolo, E.; *INTERVENCIÓN PÚBLICA EN EL SECTOR DE LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS DE AUTOPISTAS. El caso Abertis/Autostrade*; Editorial Dykinson, Madrid, 2009. Pág. 17.

<sup>60</sup> BOBES Sánchez, M<sup>a</sup> J.; *La teoría del dominio público y el derecho de carreteras*; Editorial Iustel, Madrid, 2007. Pág. 413.

<sup>61</sup> O, al menos, algunas de ellas. Me limitaré a citar el caso del grupo empresarial ABERTIS, mayor empresa concesionaria del país en el sector de las carreteras. En 2014, sus beneficios brutos alcanzaron los 717.781.000 de euros. Fuente: ABERTIS Infraestructuras S.A, *Cuentas Anuales del Ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2014 e Informe de Gestión, junto al Informe de Auditoría*, pág. 4. Se puede consultar en:

<http://www.cnmv.es/Portal/Consultas/IFA/ListadoIFA.aspx?id=0&nif=A-08209769>

<sup>62</sup> Real Decreto Legislativo núm. 3/2011, de 14 de noviembre, que contiene el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público.

<sup>63</sup> Existen algunos casos en que la Administración deberá cooperar económicamente con la empresa concesionaria. Por ejemplo, cuando se produzca un cambio normativo que afecte al equilibrio económico-financiero del contrato (STS de 29 de abril de 2002/13976)

<sup>64</sup> STS de 23 de junio de 2003. EDJ 2003/50252.

La Administración podrá mantener su control sobre la realización del proyecto mediante la figura del Delegado del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje. Este órgano, como expresa el art. 36 LCCA, tiene la función de “*coordinador, ejecutivo y de relación de la Administración General del Estado con las citadas sociedades*”. Las competencias de esta figura son diversas, pero casi todas ellas orbitan en torno a labores de vigilancia, supervisión, coordinación y representación de los intereses de la Administración. De esta manera, se garantiza el mantenimiento de las obligaciones públicas de las empresas concesionarias<sup>65</sup>.

En cuanto a la posibilidad de lucrarse con dicha explotación, tanto la legislación general como la específica han hecho hincapié en el asunto. Por un lado, ya el art. 25 LCSP prevé las percepciones económicas como un derecho básico del concesionario. Aun así, el art. 255 LCSP especifica que esta percepción podrá prevenir de las tasas aportadas por los propios usuarios que empleen la obra, si bien las tarifas habrán sido establecidas de antemano por el órgano de contratación.

La LCarr, por su parte, se limita a establecer que el cobro de tarifas a los usuarios mediante peajes deberá ser una práctica más bien excepcional (art. 16.1 LCarr). Sobre este sistema, nada establece, salvo que será regulado por la legislación específica (art. 17 LCarr). Esto nos remite implícitamente a la LCCA. En ella, y en términos bastante similares a la LCSP, se establece que los usuarios estarán obligados a abonar al concesionario la tarifa que haya sido aprobada (art. 14.2 LCCA).

Como vemos, los beneficios mutuos que la financiación privada reporta a ambas partes contratantes son más que considerables. Por un lado, el impacto patrimonial de estos proyectos en los presupuestos de las Administraciones se reduce considerablemente; por otro, las empresas privadas más afortunadas (como ABERTIS) realizan una fructífera inversión. Por lo tanto, esta situación ha provocado un proceso irrefrenable de privatización de la financiación, que, en

---

<sup>65</sup> PADRÓS y ELISEO, *op. cit.*, pág. 24.

opinión de algún que otro autor, ha provocado una *huida del derecho administrativo* del dominio público viario<sup>66</sup>.

#### *IV.4.b.- LAS CONTRIBUCIONES ESPECIALES*

Por último, el art. 14 LCarr reconoce a la Administración la posibilidad de imponer el pago de contribuciones especiales a aquellas personas que se hayan beneficiado de la construcción de la carretera. Precisamente, esa es la función que les atribuye el art. 2.2.b LGT<sup>67</sup> al definir genéricamente esta categoría tributaria: “*son los tributos cuyo hecho imponible consiste en la obtención por el obligado tributario de un beneficio o de un aumento de valor de sus bienes como consecuencia de la realización de obras públicas o del establecimiento o ampliación de servicios públicos*”.

Para poder aplicar este tributo, es necesario que exista un “*nexo de causalidad entre directo entre la realización de las obras o la ampliación de los servicios y el beneficio especialmente obtenido por el sujeto pasivo*”<sup>68</sup>. A modo de ejemplo, el primer apartado del art. 14 LCarr nos habla de las construcciones de vías de acceso que puedan ser directamente aprovechadas por los propietarios.

El art. 14.3 LCarr prevé una gradación de la cuantía de estas contribuciones en función del beneficio otorgado. En base a esta escala, la imposición de este tributo puede abarcar desde el 20% del costo total de las obras (con justiprecios incluidos) hasta, nada más y nada menos, que el 90%. Esta cuantía impuesta deberá ser repartida entre todos los vecinos que hayan resultado beneficiados.

Según la apariencia de este precepto, una carretera podría llegar a financiarse casi totalmente gracias a las contribuciones de estos sujetos tributarios. No obstante, lo cierto es que las contribuciones especiales están en franca decadencia,

---

<sup>66</sup> BOBES, *op. cit.* Págs. 413 y 446.

<sup>67</sup> Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria.

<sup>68</sup> MARTÍN Queralt, J., Lozano Serrano, C. y POVEDA Blanco, F.; *Derecho Tributario*; Editorial Thomson Reuters Aranzadi, 19ª ed., Pamplona. Pág. 48.

especialmente cuando pueden ser exigidas por el Estado<sup>69</sup>; únicamente medio subsisten en los ámbitos municipales<sup>70</sup>. En consecuencia, podemos afirmar que se trata de un medio de financiación residual e, incluso, anacrónico.

#### IV.4.c.- FINANCIACIÓN Y LITERATURA

Podemos afirmar que la financiación de las carreteras permite un amplio abanico de posibilidades, aunque finalmente haya sido la financiación privada la que se haya hecho con la hegemonía en nuestro sistema. Dejando de lado lo sórdida que esta realidad pudiera suponer para la concepción literaria de la carretera<sup>71</sup>, sin duda el sistema de explotación concesionaria es un punto en contra de uno de los tópicos indispensables de este mito: el de la libertad. En mi opinión, uno de los focos de esta desavenencia aparece a causa del cobro de una tarifa a los usuarios que se benefician del uso de estas infraestructuras como forma de retribución a la empresa concesionaria; en otras palabras, los peajes.

Piénsese en lo sumamente absurdo que resultaría que los egos poéticos de Whitman o Frost, justo en el cénit de sus revelaciones ascéticas, se encontraran con un peaje. Sin duda, anacoretismo y explotación económica son dos conceptos difíciles de casar. No obstante, estos dos poetas siempre podrían argüir que la carretera no es más que una alegoría de aquellas sendas etéreas que atravesamos, o podemos recorrer, a lo largo de nuestras vidas. En tal caso, aunque resulte una lacra materialista, la existencia de los peajes no implicaría necesariamente una desmitificación de la carretera como vehículo ascético.

Desgraciadamente, a Kerouac estas excusas no podrían servirle de mucho (siempre y cuando extrapoláramos sus viajes al territorio español). No olvidemos que para los personajes de *En el camino*, la carretera supone una ruptura total con

---

<sup>69</sup> MERINO Jara, I. y LUCAS Durán, M.; *Derecho Financiero y Tributario. Parte General*; Editorial Tecnos, 3ª ed., Madrid, 2013. Pág. 153. Precisamente, al tratar el tema de la decadencia de las contribuciones especiales, se utiliza el art. 14 LCarr como ejemplo.

<sup>70</sup> MERINO y LUCAS, *op. cit.*, pág. 152.

<sup>71</sup> Me gustaría matizar esta expresión: el modelo de financiación es *sórdido* desde el punto de vista literario porque pone de manifiesto un entramado humano y burocrático, regido por intereses económicos, que colisiona frontalmente con el bucolismo ascético que los autores tratados nos presentan.

las convenciones sociales, un alejamiento de lo opresivo hacia la libertad. Además, los protagonistas realizan sus viajes de forma austera, sin llevar un solo *centavo* encima. Según parece, al alejarse de la civilización, las necesidades económicas pasan a ser menos acuciantes. Esta idea parece incompatible con los peajes: el hecho de viajar, de emplear el dominio público vial (por lo tanto, excluyo los gastos de gasolina), lejos de suponer un aligeramiento de las responsabilidades económicas, puede suponer un notorio incremento de las mismas. Por lo tanto, los despreocupados y pueriles viajes de Sal Paradise hubieran requerido de una mayor previsión presupuestaria por su parte. En el peor de los casos (y, en el caso de estos personajes, también el más probable), los viajes deberían haber sido mucho más breves. Difícilmente hubieran podido poner en práctica esas ideas de libertad y huida ante unos obstáculos económicos tan severos (severos porque atraviesan una distancia similar a la anchura de Europa). Así pues es innegable que los peajes hubieran supuesto una restricción más que considerable a la libertad ambulatoria de los protagonistas.

Parece que, una vez más, vuelve a triunfar la imagen apática y pesimista que Faulkner nos retrata. Ante el optimismo de Whitman, Frost y Kerouac, la visión desengañada de los Bundren, forjada a través de todas sus penurias económicas, vuelve a ser la más realista de todas.

## IV.5.- RÉGIMEN JURÍDICO DE LO CONSTRUIDO

Para acabar, me gustaría repasar brevemente el régimen jurídico de las carreteras en cuanto a bienes de dominio público, categoría en la que ya las integré al principio del trabajo<sup>72</sup>. Me limitaré simplemente a señalar sus principales características.

Partiendo desde una óptica más general, podemos decir que pertenecen al dominio público aquellos bienes de titularidad pública que estén destinados al uso común o a la prestación de un servicio público, así como aquellos designados por ley (art.

---

<sup>72</sup> Vid. Supra. III.1.- LA CARRETERA EN EL CÓDIGO CIVIL

5.1 LPAP<sup>73</sup>). Concretamente, el art. 3.1 RBEL<sup>74</sup> incluye los *caminos* en la categoría de bienes de dominio público por destino al uso común.

Como indica el art. 6 LPAP, se trata de bienes ajenos al tráfico jurídico, lo cual los convierte en *res extra commercium*<sup>75</sup>. Además, tal y como indica este mismo precepto, deben estar totalmente afectos a su función y el uso privativo sólo podrá darse en casos excepcionales. El art. 132.1 CE, concretamente, establece que los bienes de dominio público serán inalienables, inembargables e imprescriptibles. El art. 86.1 LPAP añade la libertad de uso por parte de los usuarios.

En cualquier caso, no hay que olvidar que una carretera es mucho más que un mero trazado de alquitrán. En su recorrido, todos los elementos colindantes a ella pueden verse afectados de una manera u otra y la Administración puede, a su vez, extender a ellos sus potestades. Por este motivo, es necesario precisar qué es dominio público y qué no lo es para el derecho de carreteras (obviamente, el trazado es dominio público). Sucintamente, el art. 21 LCarr engloba dentro de esta categoría a los elementos funcionales de la carretera<sup>76</sup> y a una franja de terreno de ocho metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas, y de tres metros en el resto de las carreteras. Además, hay que añadir los elementos naturales que los trazados atraviesen, especialmente los montículos y terraplenes. Para los casos de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares, se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno, así como los soportes que sustenten esta estructura. El resto de elementos circundantes quedaran, por tanto, fuera de los bienes de dominio público.

La herramienta básica de la Administración para hacer suyos estos terrenos será la expropiación de las propiedades privadas que allí se encuentren (art. 11 LCarr).

---

<sup>73</sup> Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

<sup>74</sup> Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio, del Reglamento General de Carreteras.

<sup>75</sup> SÁNCHEZ Morón, M.; *Derecho Administrativo. Parte General*; Editorial Tecnos, 8ª ed., Madrid, 2012. Pág. 758.

<sup>76</sup> Según este artículo, son los siguientes: *toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario, tales como las destinadas al descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, parada de autobuses, y otros fines auxiliares o complementarios.*

Jurídicamente, este trámite no presenta grandes dificultades en cuanto que la aprobación del proyecto de construcción de una carretera siempre llevará implícita la declaración de utilidad, por lo cual se podrá justificar cualquier expropiación que se plantee (art. 8 LCarr). Tema aparte es el de la fijación del justiprecio y otros problemas que pudieran surgir ulteriormente; pero el planteamiento de la expropiación como mecanismo indispensable y casi inseparable de la construcción de carreteras es incuestionable.

Los artículos 16 y s.s. LCCA prevén un régimen bastante similar, si no idéntico, para el caso de las autopistas de peaje. En él también se menciona la necesidad de expropiación y su justificación basada en el interés general, así como la incorporación de estos bienes al dominio público<sup>77</sup>.

Sin embargo, la inclusión de estos bienes en el dominio público y toda la retahíla de principios que de ello se deriva no obstan a que, en ciertas ocasiones, pueda hacerse un uso privativo de ellos. Este sería el caso de las actividades de mantenimiento o de control del tráfico (art. 29 LCarr) y de las actividades de control del tráfico (art. 30 LCarr). Estas limitaciones deberán ser acordadas por la administración competente (en el caso de la red estatal, por el Ministerio de Fomento) y, en su caso, compensando económicamente al concesionario.

---

<sup>77</sup> Cabe resaltar que cuando la expropiación es realizada en el marco de un contrato de concesión de obra pública, la beneficiaria será la empresa concesionaria. No obstante, los bienes adquiridos no pasarán a engrosar su patrimonio, sino que directamente adquirirán la categoría de bienes de dominio público. PADRÓS y ELISEO, *op. cit.*, pág. 20.

## IV. BÚSQUEDA INDIVIDUAL E INTERÉS GENERAL

Hasta ahora hemos analizado por separado el concepto literario y el jurídico de carretera. Es cierto que en algunos apartados ambos han confluído, pero no nos hemos detenido a reflexionar sobre la existencia o no de un vínculo, de un nexo que permita yuxtaponer ambas teorías. Entonces, lo que falta por preguntarnos es ¿existe de veras una relación entre la búsqueda individual pregonada por poetas y novelistas y la posición más orientada al interés general de nuestro Ordenamiento?

Cuando introduje la carretera como mito literario, acabe concluyendo que es posible, a grandes rasgos, aislar cuatro grandes tópicos. Estos fueron el autodescubrimiento, el sacrificio para superar los peligros, la libertad y la ruptura. Creo que tratar de dar respuesta a esta cuestión a través de estos cuatro tópicos me permitirá mantener una exposición más ordenada. Así pues, a partir de estas ideas intentaré comprobar si, en definitiva, la literatura y el romanticismo predominante en el género de carreteras han sobrevivido a la irrupción del Derecho.

### V.1.- PELIGRO Y SACRIFICIO

Refirámonos primero al sacrificio. Todos los autores que hemos comentado hacen referencia, de una forma u otra, al sacrificio. Para ellos, los peligros son algo indisoluble del camino y sólo aquellas personas que estén dispuestas a sacrificarse para superarlos lograrán alcanzar su meta. Whitman afirma que el camino es para los valientes y los fuertes que sean capaces de sortear las adversidades. Kerouac, siguiendo esta línea, nos presenta la carretera como un lugar austero que requiere de una continua capacidad de adaptación al medio por



parte del viajero. Frost es mucho más abstracto y metafísico y sus peligros no son más que metáforas sobre los reveses que la vida puede propinar al espíritu. De una forma mucho más material, los personajes de Faulkner deben enfrentarse a peligros muy reales: riadas, incendios, sus propias posibilidades económicas. En resumen, todos estos viajeros afrontan peligros que únicamente logran superar gracias al constante sacrificio.

Desde luego, esta idea tan sumamente literaria del peligro hoy en día no es más que una fantasía; al menos, en el sentido tan extremo que parece concebir la literatura (luego ya trataré el tema de los accidentes). Considerar que en nuestras carreteras acechan amenazas constantes que sólo unos pocos elegidos pueden superar es una estupidez. Dejando de lado temas como la casi imposibilidad de que un grupo de forajidos a caballo asalten a los conductores en nuestra red de carreteras o de perderse en un desierto como el de Sonora, me limitaré a poner la explotación de las carreteras como ejemplo de la relativa seguridad de la que hoy gozamos.

Como hemos podido observar en la regulación legal de esta materia<sup>78</sup>, al concesionario le han sido impuestos deberes relativos a la conservación de la infraestructura. El objetivo de estos mandatos es el de garantizar que las carreteras se encuentren en las condiciones óptimas y necesarias para asegurar el cumplimiento de su finalidad, el tráfico de vehículos a motor. La mayoría de estas actuaciones están encaminadas a preservar la seguridad de las vías; es decir, a impedir que el mal estado de la carretera pueda afectar a la seguridad de los usuarios. Por lo tanto, existen unos imperativos bastante rígidos con respecto a las garantías de seguridad.

Otro ejemplo lo encontramos en la existencia de una *red arterial* de carreteras. Esto demuestra que existe una gran concienciación por parte del legislador sobre la trascendencia de mantener un sistema perfectamente organizado de

---

<sup>78</sup> Vid. Supra. IV.4.- LA CUESTIÓN DE LA FINANCIACIÓN

comunicación espacial<sup>79</sup>. De esto podemos deducir que será bastante difícil encontrarnos en caminos inhóspitos cuyo destino sea incierto.

Las consecuencias de este interés por la seguridad se han manifestado, por ejemplo, en el casi continuo descenso de las cifras de mortalidad en accidentes de tráfico: mientras que en 2003 se produjeron un total de 4480 muertos en nuestras carreteras<sup>80</sup>, en 2013 el número se redujo a 1680<sup>81</sup>. En mi opinión, estos datos desvirtúan la imagen de la carretera como un lugar lleno de peligros que sólo los más intrépidos aventureros podrán afrontar. Por ende, la necesidad de hacer sacrificios para concluir el viaje no es más que una metáfora fruto del romanticismo más decimonónico.

Lamentablemente, la visión que nos ofrecen Whitman y Frost no es más que una fantasía poética. Kerouac, que mantiene un espíritu menos aventurero en este sentido<sup>82</sup>, tal vez nos ofrezca una representación más acertada: la de la carretera como orden y continuidad, como una estructura que permite atravesar grandes distancias sin más dificultades que las económicas y materiales.

Curiosamente, y dejando de lado lo anterior, sí que podemos decir que el sacrificio se encuentra indisociablemente ligado a la carretera. No obstante, el prisma que nos ofrecen estos autores está totalmente equivocado. El sacrificio no es realizado por el viajero, quien puede viajar con relativa facilidad, sino por el propietario que debe sufrir la construcción de la carretera. Me refiero, concretamente, a los particulares cuyas viviendas o negocios se ven amenazados

---

<sup>79</sup> En este sentido, el Comité Económico y Social de la UE llegó a afirmar en un dictamen que *el transporte constituye un factor de producción que no conoce de fronteras nacionales*. Cita del Dictamen del Comité Económico Social, de 17 de septiembre de 2001, sobre el Impacto sobre la competitividad de los transportes por carretera producido por las diferencias existentes en materia de derechos especiales e impuestos de circulación de los vehículos en los Estados Miembros de la Unión Europea (LCEur 2001\3383).

<sup>80</sup> Vid. Tabla estadística de 2003 en <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/2003/>

<sup>81</sup> Vid. Tabla estadística de 2013 en <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/>

<sup>82</sup> Por lo que se refiere a la seguridad, los personajes de *On the road* no sufren grandes contratiempos. Realmente la carretera, así como los viajeros, no se muestran como un peligro. Es más, generalmente son los propios protagonistas el peligro para los demás. El sacrificio, para ellos, está más relacionado con la austeridad, ya que el mayor de los peligros es quedarse sin medios económicos para seguir viajando.

por el fantasma de la expropiación. De igual forma, también de aquellos vecinos que, bajo la excusa del *beneficio*<sup>83</sup>, deben abonar alguna contribución especial. Es decir, el sacrificio existe, pero tiene un carácter económico y pasivo, ya que no es el viajero quien debe afrontarlo.

Tal vez, el sacrificio económico de los propietarios guarde una relación muy estrecha con la obra de Faulkner a la que hemos estado haciendo referencia. Precisamente, en el fragmento citado<sup>84</sup>, Anse, el padre de familia, nos relata brevemente las penurias que ha tenido que soportar a causa de la construcción de una carretera colindante. Él, mejor que nadie, nos aporta un testimonio más veraz sobre qué significa la relación entre carretera y sacrificio.

Por lo tanto, podemos afirmar que el concepto clásico y extremo del peligro/sacrificio que debe afrontar el héroe no es más que un tópico literario. Por el contrario, el retrato que lleva a cabo Faulkner de las consecuencias económicas que ha padecido un pequeño propietario agrario nos acerca más a la realidad.

## V.2.- LA LIBERTAD

Ya hice alguna que otra referencia a este aspecto al tratar de relacionarlo con las imposiciones económicas<sup>85</sup>. Obviamente, me reitero en lo que expuse: que el establecimiento de tasas a los usuarios supone una restricción a la libertad. No es posible realizar viajes de la envergadura de los descritos por Kerouac sin tener en cuenta los inconvenientes económicos. La bohemia y la eficiente gestión del capital son dos conceptos difíciles de congraciarse en una misma persona. De igual forma, la sordidez (desde el punto de vista de la fantasía literaria) de este sistema de financiación tenderá siempre a enturbiar los peregrinajes de los *alter egos* poéticos de Whitman y Frost.

---

<sup>83</sup> En general, los sujetos pasivos de este tributo no suelen coincidir con la Administración acerca de cuándo existe beneficio. Prueba de ello son los innumerables casos en que estas cuestiones han acabado en los tribunales. A modo de ejemplo, las SSTSJ de Cataluña 898/2007, de 13 de septiembre (JT 2007\1556), 762/2013, de 11 de julio (JT 2014\24) y 732/2014, de 29 de septiembre (JT 2014\1941).

<sup>84</sup> Vid. Nota. 30.

<sup>85</sup> Vid. Supra IV.4.- LA CUESTIÓN DE LA FINANCIACIÓN.

No obstante, las normas de nuestro ordenamiento no impiden directamente el ejercicio de esta libertad; más bien al contrario, parecen fomentarla. En un primer lugar, el art. 19 CE reconoce el derecho a circular libremente por el territorio español, así como a abandonarlo sin más limitaciones que las impuestas por la ley. A nivel supranacional, la legislación comunitaria se ha desarrollado en un sentido más o menos similar: los arts. 20.2.c y 21 del TFUE declaran la libre circulación de las personas por todo el territorio europeo. Además, la UE ha pormenorizado ampliamente este derecho en la Directiva 38/2004/CE<sup>86</sup>. Esto implica que, aparte de existir una previsión legal en favor de la libertad ambulatoria, el territorio por el que es posible gozar de esta libre circulación es inmenso. Por lo tanto, la tendencia de las leyes ha sido la de tratar de garantizar este derecho.

En consecuencia, todas las limitaciones a la libre circulación por carretera tienen un carácter más bien indirecto e, incluso, involuntario. Ejemplo de ello son los costos económicos para el usuario. Pero también es un inconveniente, aunque del todo necesario, la regulación destinada a mantener el orden público en relación con el tráfico por carretera. En este sentido, leyes como la 18/1989<sup>87</sup> o las Directivas a las que ya he hecho mención<sup>88</sup> imponen una serie de reglamentaciones reguladoras de las normas de circulación.

No estoy, ni muchísimo menos, atacando a estas normas. Simplemente quiero remarcar que la anarquía y el alejamiento de la sociedad del que hacen alarde los autores trabajados (especialmente Kerouac) son del todo incompatibles que la existencia de reglamentaciones. A causa de la rigidez legal en el ámbito de la circulación vial, es inevitable que esta concepción tan absoluta de la libertad no sea más que una ensoñación poética. Al final, el largo brazo de la ley llega a todas partes.

---

<sup>86</sup> Directiva 2004/38/CE, de 29 de abril, sobre Libre Circulación de Personas.

<sup>87</sup> Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

<sup>88</sup> Por ejemplo, la Directiva 2014/85/UE, de 1 de julio. LCEur 2014\1253, Modifica la Directiva 2006/126/CE (LCEur 2006\3646), del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el permiso de conducción y la Directiva 2014/47/UE, de 3 de abril. LCEur 2014\719 Relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE (LCEur 2000\2099).

De estas reflexiones podemos extraer la conclusión de que existe una clara libertad legal para viajar incesablemente por nuestras carreteras, aunque sea bajo las condiciones impuestas por el Derecho. No obstante, las trabas materiales con las que pueda encontrarse el viajero (por ejemplo, los peajes) suponen un ligero freno a la posibilidad de realizar una odisea existencial y novelesca.

### V.3.- RUPTURA

Sin duda, este es el tópico más característico. El del hombre que lo deja todo atrás, que se desvincula de cuanto hasta entonces había llenado su vida, y que emprende un viaje a lo desconocido, casi como un *outlaw* del Lejano Oeste. De una forma u otra, esta idea ha aparecido en todos los textos mostrados en este trabajo: Whitman y Frost dejan atrás todo lo mundano para sumirse en sus descubrimientos metafísicos; Sal Paradise y Dean Moriarty huyen de sus congestionadas ciudades para conocer otros lugares y, sobre todo, la vastedad de su país; los Bundren abandonan el microcosmos de su granja para recorrer un camino inhóspito y hostil en la frontera entre la vida y muerte. Pese a las diferentes manifestaciones, todos los autores comparten una definición común de ruptura: es el alejamiento de la vida cotidiana para emprender una travesía que conduzca a las revelaciones ascéticas.

Es incuestionable que la carretera es el medio perfecto para cortar con la cotidianeidad de la vida en nuestras ciudades de origen. La existencia de planes estatales y autonómicos de carreteras facilita mucho la posibilidad de trasladarse de un lugar a otro. ¿Pero hasta qué punto es posible romper con la civilización?

Precisamente, las carreteras son el mejor modo de conectar núcleos urbanos, además de constituir un motor económico básico para cualquier estado<sup>89</sup>. Gracias a este afán de conexión se abren nuevas posibilidades para el tráfico de mercancías y permite a los ciudadanos desplazarse sin grandes dificultades a cualquier punto cercano a su municipio para, por ejemplo, acceder a un mercado

---

<sup>89</sup> BRUEGMANN, R.; *History, Landscape, Beauty on the American Freeway*; *New Geography*, 7 Sept. 2013.

de trabajo más amplio<sup>90</sup>. Nuestro país no es, ni mucho menos, una excepción a esta situación. A través de nuestra red de carreteras es posible viajar a prácticamente cualquier punto del país en menos de doce horas. Piénsese, por ejemplo, en la AP-7, que conecta ininterrumpidamente todas las provincias comprimidas entre Gerona y Cádiz a lo largo de la costa mediterránea<sup>91</sup>.

Así pues, el objetivo real de las carreteras parece contradecir al objetivo literario. Y en cierta medida es así, pero creo que esto depende de los matices. Nuevamente, los casos de Whitman y Frost son los más inverosímiles. En sus viajes, ambos poetas no tienen un destino material, sino sólo espiritual; simplemente esperan perderse en el propio camino, que es descrito como un lugar solitario y apacible donde no existen perturbaciones humanas, como si el trazado seguido hubiera sido creado por la propia naturaleza sin ninguna intervención del hombre.

Por el contrario, tanto los personajes de Kerouac como los Faulkner sí que aspiran a llegar a una meta física. Para ellos, si bien existe una ruptura con sus ciudades de origen, esperan servirse de las carreteras como punto de conexión entre lugares lejanos, ya se encuentren en la otra punta del país o dentro del mismo condado. Estos autores parecen adaptarse mucho más a la realidad, puesto que se aprovechan del concepto físico de carretera en cuanto a infraestructura de enlace entre distintos puntos. La finalidad jurídica y material de la carretera se encuentra muy presente en sus viajes de una manera mucho más fidedigna, sacrificando la poesía para presentar situaciones ciertas y posibles. No hay que olvidar que Faulkner trata de relatar una experiencia dramáticamente realista y que los viajes presentado en *On the road* no son más que una suma de vivencias biográficas del autor.

---

<sup>90</sup> Este argumento es bastante recurrente para el arquitecto e infatigable defensor de las autopistas Robert Bruegmann. Véase BRUEGMANN, R.; *Hate freeways? You Aren't Doing Your City Any Favors*; Bloomberg View, Apr. 11, 2012.

<sup>91</sup> El recorrido se puede consultar a lo largo de la siguiente obra, realizada a cargo del Ministerio de Fomento: *Inventario de la Red de Carreteras del Estado. Catálogo de la RCE de 31 de diciembre de 2008*; link: <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/F53519CB-A828-458F-AA09-B4959C13FF7E/103154/2010700.pdf>

De este brevísimo análisis podemos extraer que existen en el imaginario literario dos tipos de rupturas: una ruptura total, en los que personajes se alejan de la cotidianidad para vagar siempre ajenos a cualquier núcleo de civilización, y una ruptura parcial, en la cual se abandona el lugar de origen con la esperanza de alcanzar una suerte de tierra prometida (por ejemplo, en el caso de Kerouac, las ciudades de San Francisco o México D.F.). La primera es del todo inconciliable con la concepción jurídica de la carretera, puesto que el objetivo de estos bienes de dominio público es el de mejorar las comunicaciones, y no el de propiciar la alienación de los individuos. Pero la segunda concepción parece coincidir con las ansias de acercar puntos alejados, de favorecer el tránsito de personas de una punta a otra de sus respectivos países.

En consecuencia, el tópico literario de la ruptura es perfectamente compatible con la regulación que el Derecho nos brinda; al menos, en el sentido de poder abandonar un lugar para siempre e instalarse en otro relativamente alejado y distinto.

#### V.4.- AUTODESCUBRIMIENTO

El autodescubrimiento es el tema más importante en relación con las carreteras, posiblemente porque no deja de ser la consecuencia última de los tópicos anteriores. Es la meta del viaje, el estado de comprensión superior que alcanza el viajero sobre sí mismo y sobre todo aquello que le rodea.

No es posible contrastar la concepción literaria con la jurídica de forma directa, puesto que, al tratarse de la síntesis o resultado de todo lo expuesto anteriormente, tratarla individualmente significaría sumirnos en una reiteración tautológica de todo lo analizado. Así pues, para abordar este tema sólo podemos reflexionar sobre adónde nos conducen las consideraciones previas.

Podemos pensar, y esto es especialmente claro en la obra de Whitman<sup>92</sup>, que la carretera es un lenguaje a través del cual la naturaleza nos transmite todos aquellos elementos místicos que, tras ser debidamente comprendidos, nos conducirán al autodescubrimiento. Así pues, este proceso consiste en traducir un lenguaje cifrado. En este sentido, podríamos parafrasear a Wittgenstein cuando afirmaba que “*los límites de mi lenguaje significan los límites de mi mundo*”<sup>93</sup>. Si extrapolamos esta sentencia al tema que nos ocupa, es posible postular que la carretera es una especie de microcosmos para el viajero que la recorre. Se produce, entonces, un aislamiento del conductor en el cual todo se reduce a la carretera y a lo que ella puede revelarnos. Es labor del viajero empaparse de esa reducida realidad en la que transitoriamente habitará para alcanzar la meta del autodescubrimiento. Esta es, básicamente, la intención general de todos los autores que hemos tratado.

Cuando nos planteamos cómo interpretar este lenguaje es cuando aparecen en escena el resto de tópicos a los que he ido haciendo mención. Ellos son, por así decirlo, el traductor, pequeñas y grandes pruebas que permiten al viajero alcanzar un mayor grado de comprensión de cuanto le rodea. El primer paso es romper con la vida cotidiana; el segundo es saber manejar la libertad que le ha sido concedida y, por último, sacrificarse para afrontar todos los peligros que se interpongan en su camino. De hacerse así, el hombre se habrá conocido a sí mismo y habrá conocido *el universo entero como si fuese un camino, como si fuese muchos caminos, como si fuese caminos para las almas viajeras*<sup>94</sup>.

Como ha ido sucediendo a lo largo de este apartado, la concepción puramente literaria debe ser descartada como manifestación de la realidad. Esto se debe a que ya hemos vistos como el resto de tópicos, de los cuales depende el autodescubrimiento, quedaban prácticamente desvirtuados al contrastarlos con la visión jurídica de las carreteras.

---

<sup>92</sup> Véanse, por ejemplo, las notas 8, 10 y 11.

<sup>93</sup> WITTGENSTEIN, L.; *Tractatus lógico-filosoficus*; editorial Alianza Editorial, 3ª ed., Madrid, 2012. Versión de Jacobo Muñoz e Isidoro Reguera. Pág. 123.

<sup>94</sup> Vid. Nota 12.



¿Quedaría entonces eliminada la finalidad última del viaje literario? ¿No sería más que un mito todo aquello que ha representado siempre la carretera para la literatura y el arte en general?

Pese a que la exaltada representación llevada a cabo por la tradición literaria no pueda ser transmutada fielmente a la realidad, no podemos olvidar que estamos hablando exclusivamente de literatura, de invenciones (con menor o mayor base fáctica) de la mente humana. Todas las ideas representadas por estos poemas y novelas no son más que fantasías del autor o, en los casos más fidedignos, alegorías sobre el recorrido que es la vida para aquel que busca una iluminación más ascética. Intentar tomarlas al pie de la letra no sería más que una absurdidad romántica.

El autodescubrimiento no deja de ser una experiencia vital de carácter personalísimo. El hecho de afrontar peligros y de romper con la vida pasada no es garantía de nada, sino que depende de la predisposición del viajero. La búsqueda dependerá de aquel que la inicie, de las respuestas que busque. Esta concepción ascética de la carretera estará sujeta a las ansias de cada viajante y podría constituir una experiencia mística como cualquier otra. Bruegmann sostuvo que todas las autopistas tienen, en el fondo, una belleza, tanto natural como artificial, que puede comunicarle mucho al conductor<sup>95</sup>. Entonces, el autodescubrimiento será consecuencia de aquello que se espera encontrar en la carretera, con independencia de los tópicos literarios que puedan verse satisfechos. El poder residirá en cada viajero que decida *perderse* en la infinita inmensidad de una carretera. A fin de cuentas, y volviendo a citar a Wittgenstein, “*lo individual se revela una y otra vez como no importante, pero la posibilidad de cada individual nos procura una ilustración sobre la esencia del mundo*”<sup>96</sup>.

---

<sup>95</sup> Esta idea es muy recurrente en la obra ya citada: BRUEGMANN, R.; *History, Landscape, Beauty on the American Freeway*; New Geography, 7 Sept. 2013

<sup>96</sup> WITTGENSTEIN, *op. cit.*, pág. 73.

## V. CONCLUSIONES

PRIMERA- Me he enfrentado a dos concepciones absolutamente distintas sobre un mismo tema: la carretera. Por un lado, la visión jurídica me ha ofrecido una perspectiva más pragmática y realista, en la cual la carretera no es más que uno de tantos bienes titularidad de las administraciones, con sus entresijos competenciales y normativos, y con una finalidad puramente económica y de interés general. Por el contrario, y salvando los matices (especialmente con Faulkner), la literatura ha tendido a presentarnos un escenario bucólico y romántico, en el que la carretera sirve de medio para un alejamiento ascético.

SEGUNDA- Mi objetivo, tal y como indiqué en la introducción del presente trabajo, ha sido el de averiguar si existía una relación entre ambas posturas, si existía una simbiosis a través de la cual se hubiera establecido una influencia mutua en la que la literatura hubiera influido al legislador y viceversa. Desgraciadamente, he sido incapaz de encontrar una respuesta absoluta a la cuestión. Según lo que he podido averiguar, todo depende de los matices y del entusiasmo poético del autor.

Ejemplo de esto que digo lo encontraríamos en el tópico de la libertad: por un lado, las normas favorecen la libre circulación de las personas, tal y como ansían los protagonistas de las obras y poesías tratadas; por otro, las reglamentaciones sobre circulación limitan esta libertad en pos de un bien mayor. La idea de la carretera como un lugar de absoluta libertad, tal y como la ven algunos autores, es del todo irrealizable. En cambio, en el relato realista de Faulkner, la libertad ocupa un lugar secundario y la regulación jurídica no interfiere en nada en la obra.

Igual ocurre con el sacrificio: no existen grandes e ineludibles peligros para el viajero, como los que les ocurren a los desgraciados Bundren. No obstante, los propietarios colindantes deben cargar con el peso del interés general, especialmente con la expropiación. Es decir, no existen riesgos y sacrificios del

estilo de las aventuras novelescas, sino que estos tienen un impacto de carácter social.

TERCERA- Simplemente puedo decir que la vehemencia poética de algunos autores, aquí encarnados por Frost y Whitman, está totalmente desfasada en contraste con la realidad. Sus ensoñaciones ascéticas de aislamiento y meditación difícilmente pueden ser casadas con la tendencia a la unión y la conexión que se pretende con las carreteras. Sus sueños introspectivos y anacóreticos no han resultado ser más que una fantasía literaria.

Sólo las concepciones más realistas y prosaicas, como las de Kerouac y Faulkner, han tratado de presentar un relato fiel de lo que implican las carreteras.

En una línea bastante similar, hemos podido comprobar que existe una contraposición de ideas generales. Mientras el Derecho se mueve bajo los conceptos de interés general, seguridad (tanto física como jurídica) y reparto de los costes comunes, la literatura tiene una mayor tendencia a lo individual, a la búsqueda aventurera y, hasta cierto punto, al egotismo. Esta dualidad de tendencias da pie, a mi entender, a una dialéctica de contrarios difícilmente sorteable, a dos concepciones radicalmente opuestas en todos los aspectos.

Naturalmente, esto último es más que matizable. De nuevo, es la poética más desenfrenada la que tiende a situarse en un plano más alejado. Por el contrario, la intención de fidelidad de las novelas tratadas provoca que estas se amolden más a la realidad.

CUARTA- En consecuencia, la literatura americana (en un análisis de la literatura universal, el resultado podría haber sido otro) no ha influido en la mente del legislador, sino al contrario. La poética existencialista no ha trascendido más allá de la imaginación. Sin embargo, algunos autores han tratado de recoger la realidad a posteriori para construir retratos fidedignos sobre su visión de las carreteras; por lo tanto, han sido los propios novelistas quienes han bebido de las irradiaciones del Derecho (o de su puesta en práctica, porque ¿qué es el Derecho en abstracto, aparte de una ordenación idílica de normas bienintencionadas que en ocasiones se ven frustradas por la realidad?). Así pues, es del todo inverosímil creer que

existen apriorismos literarios en nuestras leyes y reglamentos, que el legislador sufriera alguna clase de epifanía al leer a Whitman. El Derecho necesita ser realista y eficaz para poder servir objetivamente interés general, a la colectividad. La literatura, en cambio, puede perderse por los caminos que ella misma traza.

# BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS

## NORMATIVAS Y JURISPRUDENCIA

### BIBLIOGRAFÍA

#### *OBRAS JURÍDICAS*

- a) Ordás Alonso, Marta: “Comentario al artículo 339 del Código Civil” en: BERCOVITZ Rodríguez-Cano, Rodrigo (Coord.); *Comentarios al Código Civil*; editorial Aranzadi/ Thomson Reuters, 3ªed., Pamplona, 2009.
- b) BURZACO SAMPER, María y ABAD LICERAS, José María; *Carreteras y autopistas. Visión jurisprudencial*; Editorial Dykinson, Madrid, 2007.
- c) PAREJO Alfonso, Luciano y A.A.V.V.; *Derecho de los bienes públicos, Tomo III, Regímenes dominicales específicos, propiedades especiales*; Editorial Aranzadi, Thomson Reuters, Pamplona, 1ª ed., 2009.
- d) LÓPEZ RAMÓN Ramón, Fernando y ESCARTÍN ESCUDÉ, Víctor (coord.); *Bienes públicos, urbanismo y medio ambiente*; Editorial Parcial Pons, Madrid, 2013.
- e) BOBES Sánchez, Mª José; *La teoría del dominio público y el derecho de carreteras*; Editorial Iustel, Madrid, 2007.
- f) SÁNCHEZ Morón, Miguel; *Derecho Administrativo. Parte General*; Editorial Tecnos, 8ª ed., Madrid, 2012.
- g) PARADA, Ramón; *Derecho Administrativo III, Bienes públicos. Derecho urbanístico*; Editorial Marcial Pons, Madrid, 1990.
- h) MERINO Jara, Isaac y Lucas Durán, Manuel; *Derecho Financiero y Tributario. Parte General*; Editorial Tecnos, 3ª ed., Madrid, 2013.
- i) MARTÍN Queralt, Juan, LOZANO Serrano, Carmelo y POVEDA Blanco, Francisco; *Derecho Tributario*; Editorial Thomson Reuters Aranzadi, 19ª ed., Pamplona, 2014.

- j) PADRÓS Reig, Carlos y ELISEO Cocciolo, Endrius; *Intervención Pública en el sector de las Empresas Concesionarias de Autopistas. El caso Abertis/Autostrade*; Editorial Dykinson, Madrid, 2009.

#### *OBRAS LITERARIAS*

- a) WHITMAN, Walt; *Hojas de hierba*; Trad.: Alexander, Francisco; Editorial Visor de Poesía, 4ª ed., Madrid, 2009.
- b) GINSBERG, Allen; *Kaddish*; Trad.: Olavarría, Rodrigo; Editorial Anagrama, Barcelona, 2014.
- c) BURROUGHS, William S.; *Queer*; Trad.: Souto, Marcial; Editorial Anagrama, Barcelona, 2013.
- d) KEROUAC, Jack; *En el camino*; Trad.: Lendínez, Martín; Editorial Anagrama, Colección Compactos, 33ª ed., Barcelona, 2014.
- e) FAULKNER, William; *Mientras agonizo*; Trad.: Antolín Rato, Mariano; Editorial Alianza Editorial, 2ª ed., Madrid, 2013.

#### *OTRAS OBRAS*

- a) NIETZSCHE, Friedrich; *Más allá del bien y del mal*; Trad.: Sánchez Pascual, Andrés; Alianza Editorial, 9ª ed., Madrid, 1984.
- b) WITTGENSTEIN, L.; *Tractatus lógico-philosophicus*; Editorial Alianza Editorial, 3ª ed., Madrid, 2012. Versión de Jacobo Muñoz e Isidoro Reguera.
- c) BRUEGMANN, R.; Hate freeways? You Aren't Doing Your City Any Favors; Bloomberg View, Apr. 11, 2012.
- d) Bruegmann, Robert; *History, Landscape, Beauty on the American Freeway*; New Geography, 7 Sept. 2013.

## DIRECCIONES DE INTERNET

- a) [http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/es/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.8.1.html](http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/es/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.8.1.html).
- b) <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/>
- c) <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/2003/>
- d) Para las traducciones de los poemas de Robert Frost *Hacia mí mismo* y *Alto en una noche de verano*:  
<http://www.ciudadseva.com/textos/poesia/ing/frost/>
- e) Para la traducción del poema de Robert Frost *El camino no elegido*:  
<http://www.lamaquinadeltiempo.com/poemas/frost01.htm>
- f) ABERTIS Infraestructuras S.A, Cuentas Anuales del Ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2014 e Informe de Gestión, junto al Informe de Auditoría, en:  
<http://www.cnmv.es/Portal/Consultas/IFA/ListadoIFA.aspx?id=0&nif=A-08209769>
- g) Inventario de la Red de Carreteras del Estado. Catálogo de la RCE de 31 de diciembre de 2008; link:  
<http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/F53519CB-A828-458F-AA09-B4959C13FF7E/103154/2010700.pdf>

## NORMATIVA

- a) Tratado de 25 de marzo de 1957 sobre el Funcionamiento de la Unión Europea, consolidado según el Tratado de Lisboa de 13 de diciembre de 2007.
- b) Constitución española de 1978.
- c) Real Decreto de 24 de julio de 1889, del Código Civil.

- d) Ley 8/1972, de 10 de mayo, sobre construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.
- e) Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases del Régimen Local.
- f) Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras.
- g) Real Decreto Legislativo núm. 3/2011, de 14 de noviembre, que contiene el texto Refundido de la Ley del Contratos del Sector Público.
- h) Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.
- i) Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- j) Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria.
- k) Directiva 2014/85/UE, de 1 de julio. LCEur 2014\1253, Modifica la Directiva 2006/126/CE (LCEur 2006\3646), del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el permiso de conducción.
- l) Directiva 2014/47/UE, de 3 de abril. LCEur 2014\719 Relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE (LCEur 2000\2099).
- m) Directiva 2014/23/UE, de 26 de febrero, LCEur 2014\535 relativa a la adjudicación de contratos de concesión.
- n) Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio, del Reglamento de Bienes de las Entidades Locales
- o) Directiva 2004/38/CE, de 29 de abril, sobre Libre Circulación de Personas.
- p) Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, del Reglamento General de Carreteras.
- q) Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio, del Reglamento de Bienes de las Entidades Locales.
- r) Decisión 1692/96/CE, de 23 de julio de 1996.
- s) Dictamen del Comité Económico Social, de 17 de septiembre de 2001, sobre el Impacto sobre la competitividad de los transportes por carretera producido por las diferencias existentes en materia de derechos especiales



e impuestos de circulación de los vehículos en los Estados Miembros de la Unión Europea (LCEur 2001\3383).

## JURISPRUDENCIA

- a) SAN de 18 de marzo de 2005. RJCA 2005\705.
- b) SAN 164/1999, de 23 de noviembre. EDJ 1999/58365.
- c) STC 204/2002, de 31 de octubre. RTC 2002\204.
- d) STC 65/1998, de 18 de marzo. RTC 1998\65.
- e) STS de 27 de abril de 2004. EDJ 2004/311563.
- f) STS de 25 de octubre de 2005. EDJ 2005/16592.
- g) STS de 2 de noviembre de 2005. EDJ 2005/244466.
- h) STS de 15 de marzo de 2002. EDJ 2002/4082.
- i) STS de 17 de febrero de 1999. EDJ 1999/2374.
- j) STS de 31 de marzo de 1998. RJ 1998\3082.
- k) STS de 29 de abril de 2002. EDJ 2002/13976.
- l) STS de 23 de junio de 2003. EDJ 2003/ 50252.
- m) STSJ de Cataluña 898/2007, de 13 de septiembre. JT 2007\1556.
- n) STSJ de Cataluña 732/2014, de 29 de septiembre. JT 2014\1941.
- o) STSJ de Cataluña 762/2013, de 11 de julio. JT 2014\24.