

LOS CHICOS DUROS DE LA CARRETERA

Este Hispano Suiza de 1927 es una de las pocas unidades supervivientes que formaron parte de la maquinaria del primer gran plan de modernización de las carreteras españolas realizado entre 1926 y 1936. Este camión cisterna formaba parte de un pedido de varios centenares realizado por el Ministerio de Fomento de la época para acometer las obras. Hoy en día permanece en los almacenes de la Fundación Jorge Jove para convertirse en una pieza más del futuro Museo de la Automoción de Galicia

Por **Oscar Ayerra**

Con 92 años de edad y jubilado desde hace más de medio siglo, este superviviente de chapa pertenece a una estirpe de camiones, los 40/50, salidos de una de las mejores fábricas de vehículos de principios del siglo XX, la Hispano Suiza. Fiables, duros y casi indestructibles estuvieron en producción casi 20 años. Esta unidad se encuentra estado original aunque muchas de sus partes desvelan el paso del tiempo en forma de abolladuras, golpes, o gruesas capas de pintura. Huellas de un pasado de trabajo duro y sin concesiones. Sin embargo para el presidente de la Fundación Jorge Jove, Ángel Jove, es un orgullo más de la colección. Además de pertenecer a una marca premium en aquellos momentos a nivel mundial, posee una historicidad que lo hace único, al ser parte del primer gran plan de obras de modernización de firmes de España.

Denominado «Circuito Nacional de Firmes Especiales», supuso el inicio de la edad moderna de la red de carreteras españolas. Este ambicioso proyecto promovido por el ministerio de Fomento, pretendió potenciar y favorecer el tráfico por carretera de todo tipo de vehículos, incluidos los de mercancías y líneas de transporte de viajeros que en esos momentos eran ya una realidad en constante aumento. Tras casi 10 años de obras, la Guerra Civil española truncó la finalización del ambicioso proyecto.

Aunque no se alcanzaron las metas previstas, según las revistas de la época, en muchos tramos ya se había llegado a velocidades medias de 65 km/h, algo impensable tan solo unos años atrás.



«
Fiable,
robusto y
sencillo,
la esencia
Hispano Suiza
llegó también
a este tipo de
vehículos

FIRMES DE CALIDAD

La idea de mejorar la red de comunicaciones no era nueva, en los primeros años del siglo XX, algunas asociaciones de vehículos ya habían solicitado a las administraciones, en varias ocasiones, la necesidad de adecuar los firmes a los nuevos requerimientos de el tránsito de vehículos, sin embargo

TRABAJO DURO
Construidos para soportar grandes esfuerzos en una época donde el mantenimiento era escaso y de baja calidad

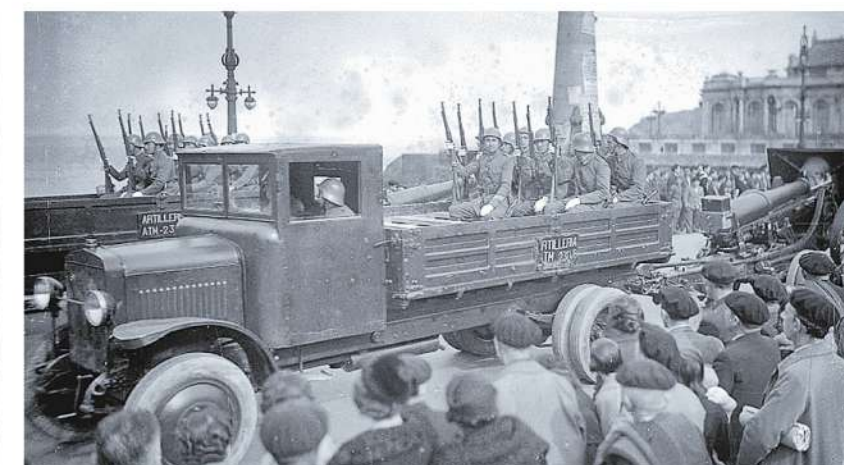


DIFERENTES FIRMES

Hasta mediados de los años 20 del siglo pasado, el macadam era el firme más utilizado en España. Utilizado por primera vez en EE.UU en 1823, estaba compuesto por varias capas de áridos o piedras machacadas de diferentes grosores que una vez prensadas, ofrecían una base bastante estable a la rodadura. Para las nuevas obras, se utilizaron varios tipos de pavimentos dependiendo de diversos factores como la climatología, la densidad de vehículos, o la geografía del terreno. Además del uso de macadam, se construyeron tramos en hormigón, adoquinado y empedrado, incluso variantes más o menos elaboradas de materiales áridos. Como capa final se utilizó el betún que evitaba el tan temible polvo que generaban los vehículos a su paso. La compactación suponía el acabado final para conseguir un firme de calidad. Es aquí donde nuestro protagonista, juntos con sus otros hermanos, tenían la misión de

no fue hasta el Gobierno surgido dentro de la dictadura del general Primo de Ribera quién supo darle la importancia necesaria como para acometer un plan total a nivel nacional.

Dentro de este macroproyecto se habían previsto la regeneración de más de 7.000 kilómetros de firmes. Como curiosidad destacó, en un primer momento, la no existencia del eje Madrid-Galicia, hecho que dos años más tarde fue subsanado añadiendo al plan la zona noroeste.



CAMIÓN DEL EJÉRCITO ESPAÑOL Y DE CAMPSA

El Hispano Suiza tuvo también otros usos además de servir en la red de carreteras (izquierda) y ser parte de la flota de camiones de la recién creada CAMPSA (1927), fue el camión homologado oficial para el ejército español (Arriba: desfile en 1936)

7.000 kilómetros de mejoras

El Circuito Nacional de Firmes Especiales nació en 1926 con el objetivo de mejorar las principales vías de enlace entre poblaciones de valor histórico artístico



Considerado como el inicio de la edad moderna de la red de carreteras españolas, sirvió, además, como plataforma de la primera red de paradores nacionales

remojear las carreteras para conseguir una compactación óptima del terreno.

Además de la plataforma de rodadura, el plan contemplaba otros tipos de obras especiales encaminadas a mejorar la seguridad. La mejora de los peraltes de las curvas, la eliminación de obstáculos geográficos o el suavizado de trazados fueron una constante durante todas las obras. También se contempló la creación de una nueva señalética de localización geográfica.

Por último, este gran proyecto impulsó la creación de la nueva red de albergues y paradores nacionales que conectó entre sí los puntos de alto interés histórico artístico.

MOTOR 40/50, INDESTRUCTIBLE

El motor de nuestro protagonista estuvo en producción desde 1914 hasta mediados de los años 30. Montado en múltiples y diferentes carrocerías, desde camiones cisterna, volquetes, camiones grúa o un sin fin de autobuses. Destacaba por su robustez y

fiablez de ahí que muchas unidades todavía seguían en activo hasta bien entrados los años 50.

De nuestra unidad sabemos que estuvo al servicio del Ministerio de Fomento hasta 1936 momento en que se le pierde la pista hasta que en los años 50 del pasado siglo es localizado en un concesionario Pegaso (antes Hispano Suiza) en Aragón. Lugar donde permanece hasta principios de los años 80 que es cuando pasa a manos del centro histórico Pegaso. Es aquí cuando se desmonta y revisa su motor, además de realizar alguna restauración puntual antes de ponerlo de nuevo en perfecto orden de marcha. 20 años después es donado a la Fundación Jorge Jove donde permanece con las máximas garantías de conservación hasta su entrada en el futuro Museo de la Automoción en Galicia.