DOI: https://doi.org/10.14201/0BR0019335352

# LA AUTOPISTA DEL MEDITERRÁNEO Y EL NODO DE INFRAESTRUCTURAS MADRILEÑAS EN EL NOTICIARIO DEL NO-DO ALREDEDOR DE LA DÉCADA DE 1960

## *A autoestrada do Mediterrâneo e o nó de infraestrutura de Madri no noticiário NO-DO por volta da década de 1960*

## The Mediterranean motorway and the Madrid infrastructure node in the NO-DO newcast around the 1960s

Ricard Rosich Argelich
*Universitat de Barcelona (UB, España)*

Resumen: La progresiva automovilización de la sociedad española durante el desarrollismo franquista motivó una intensa promoción de las obras públicas en España, concretamente renovando carreteras obsoletas y construyendo otras tantas de nuevas. Esta dinámica constructiva trajo, consigo misma, un sentimiento de modernización nacional por parte del régimen franquista, estableciendo un patrón de autolegitimación política que tuvo su difusión cinematográfica a través de la propaganda oficial de la dictadura, mediante el noticiario del NO-DO, de obligatoria proyección en todas las salas de cine antes de visualizar cualquier film de ficción. Este capítulo pretende estudiar tanto las imágenes como los discursos de la voz en *off* del citado testimonio audiovisual en las noticias emitidas alrededor de la década de 1960, delimitando dos casos de estudio concretos: por un lado, la autopista del Mediterráneo en sus distintas fases constructivas, siendo un pilar fundamental para fomentar tanto el turismo interior como exterior en el litoral oriental español, y por otro lado, el amplio abanico de vías automotrices articuladas alrededor de Madrid como capital de España.

Palabras clave: automóvil; carreteras; desarrollismo franquista; modernización; NO-DO; España.

Resumo: A progressiva automobilização da sociedade espanhola durante o desenvolvimentismo franquista motivou uma intensa promoção de obras públicas na Espanha, especificamente renovando estradas obsoletas e construindo muitas novas. Esta dinâmica construtiva trouxe consigo um sentimento de modernização nacional por parte do regime franquista, estabelecendo um padrão de autolegitimação política que teve a sua divulgação cinematográfica através da propaganda oficial da ditadura, através do noticiário NO-DO, obrigatório exibição em todas as salas de cinema antes de assistir a qualquer filme de ficção. A presente comunicação pretende estudar tanto as imagens como os discursos em *off* dos referidos testemunhos audiovisuais nos noticiários difundidos por volta da década de 1960, delimitando dois estudos de caso específicos: por um lado, a autoestrada do Mediterrâneo nas suas diferentes fases de construção, sendo uma peça fundamental pilar para promover o turismo interno e externo na costa oriental espanhola e, por outro lado, a vasta gama de rotas rodoviárias articuladas em torno de Madrid como capital de Espanha.

Palavras-chave: automóvel; estradas; desenvolvimentismo franquista; modernização; NO-DO; Espanha.

Abstract: The progressive self-mobilization of Spanish society during Franco's developmentalism motivated an intense promotion of public works in Spain, specifically renewing obsolete roads and building many new ones. This constructive dynamic brought, with itself, a feeling of national modernization on the part of the Franco regime, establishing a pattern of political self-legitimization that had its cinematographic dissemination through the official propaganda of the dictatorship, through the NO-DO newsreel, mandatory screening in all movie theaters before viewing any fiction film. This communication aims to study both the images and the voice-over speeches of the aforementioned audiovisual testimony in the news broadcast around the 1960s, delimiting two specific case studies: on the one hand, the Mediterranean highway in its different construction phases, being a fundamental pillar to promote both internal and external tourism on the Spanish eastern coast, and on the other hand, the wide range of automotive routes articulated around Madrid as the capital of Spain.

Keywords: automobile; roads; Francoist developmentalism; modernization; NO-DO; Spain.

## 1. Introducción, objetivos y metodología

Con el experimento autárquico implantado por la dictadura franquista en España a partir de 1939, la economía viviría una situación insostenible que, llegados a la década de 1950, desequilibró sin paliativos la balanza comercial, disparó la inflación y el déficit presupuestario se convirtió en desorbitado (Maluquer de Motes, 2014, p. 258). La frontera del cambio económico que dejaría atrás este primer Franquismo para dar paso a un segundo Franquismo se sitúa en 1959, con la aprobación del Plan Económico de Estabilización que inscribió al país en las normas del dorado capitalismo occidental post II Guerra Mundial, mediante la liberalización económica y la formación de una sociedad de consumo (Hobsbawm, 1995, p. 261; Risques, 2015, pp. 182-183).

Iniciándose una nueva etapa conocida como desarrollismo, por el milagro económico desarrollado hasta la I Crisis del Petróleo de 1973 (Mayayo & Lo Cascio & Rúa, 2011, pp. 120-125), se desencadenó un fenómeno transformador en términos industriales, tecnológicos y sociales: es lo que historiográficamente se conoce como modernización autoritaria del Franquismo (Hermet, 1977; Heredia, 1997; Cañellas, 2006; Balfour, 2012; Hofmann, 2023). A partir de ahí, la política dictatorial orquestaría una gran maniobra de propaganda incidiendo en la genialidad de Francisco Franco para mejorar España, a pesar de tratarse de una falacia sin fundamentos por la conocida obsesión personal que tenía con la autarquía, y también porque los ideólogos del giro de timón, como gran medida de supervivencia de un régimen agonizante, fueron los ministros tecnócratas Laureano López Rodó, Mariano Navarro Rubio y Alberto Ullastres Calvo (Preston, 2017, pp. 741-742).

Una de las transformaciones económicas que, por su impacto, tuvo la capacidad de generar cambios simultáneos en las tres esferas antes citadas (industrial, tecnológica y social), se materializó en el sector de la movilidad motorizada y, más concretamente, en la modalidad del transporte terrestre, donde el vehículo automovilístico fue objeto de inversiones tanto públicas como privadas que impulsaron su uso, aún no mayoritario, pero sí masivo y generalizado por más o menos lugares del territorio.

En el caso automotriz, las estadísticas industriales registran el paso de 637 automóviles fabricados en 1950 a 1 140 776 en 1978 (Ortiz-Villajos, 2010, pp. 138 y 151), y los datos socioculturales hablan del tránsito de un 4 % de hogares con familias motorizadas en 1960 -un vehículo por cada cincuenta y cinco habitantes- hacia un 35 % en 1971, y un 46 % de cara a 1974 -un vehículo por cada nueve habitantes- (Cazorla, 2016, pp. 260-261; De Riquer, 2010, p. 657).

El incremento desarrollista en las tasas de producción y de posesión de automóviles conduciría, efectivamente, a una necesaria política gubernamental de renovación de antiguas infraestructuras viarias y la promoción de otras nuevas, con el objetivo de mejorar unas redes de comunicaciones terrestres precarias a causa de los años de guerra civil y posguerra autárquica. Y es que los automóviles carecen de sentido existencial sin las carreteras -y viceversa-. La envergadura modernizadora de este fenómeno constructivo invitó al Franquismo a presentarse como

benefactor de los cambios socioeconómicos experimentados, teniendo en su poder una potente herramienta cinematográfica para hacerse autopropaganda: el noticiario del NO-DO, un canal de comunicación de masas por su visualización obligatoria antes de la proyección de películas en las salas de cine (Abella & Cardona, 2008, p. 10), y que actuaría como agente difusor de un discurso y de una imagen modélicos susceptibles de arraigar en las mentalidades de todas las personas indistintamente (Rosich, 2022, pp. 24-30; Rosich, 2023a, pp. 42-44), fueran o no usuarias de automóviles y carreteras.

La presente investigación se fija como objetivo conocer la propaganda positiva articulada por el Franquismo a favor de sí mismo en el marco de la modernización autoritaria desarrollista, a partir de analizar y reseguir la representación audiovisual que tuvieron en el noticiario del NO-DO dos casos concretos de infraestructuras de transporte por carretera, construidas en torno a la década de 1960: primero la autopista del Mediterráneo, y segundo el enorme conjunto de vías construidas alrededor de la ciudad de Madrid en tanto que capital española.

Metodológicamente, la aproximación al medio comunicativo del NO-DO es posible: primero, partiendo de las reflexiones de José María Caparrós (2017, pp. 10-12) para entender el documento cinematográfico en cuestión en su condición de fuente histórica -por tratarse de un film de no ficción-, y que explican el sentido de muchos estudios de referencia publicados en la materia -como los de Sheelagh M. Ellwood (1987), Saturnino Rodríguez (1999), Rafael R. Tranche y Vicente Sánchez-Biosca (2000), Araceli Rodríguez (2008,) Magí Crusells (2015) o Ricard Rosich (2023b)-; segundo, aplicando la herramienta de la crítica analítica según el argumentario de Marc Ferro (1995, pp. 97-106), la cual tiene sentido en tanto que ningún testimonio filmográfico de tipo noticiario es políticamente neutro ni objetivo, ni tampoco son inocentes las decisiones tomadas por el organismo que lo produce; y tercero, tomando como referencia la interpretación que Vicente Sánchez-Biosca (2009) formula a raíz del lenguaje del NO-DO en la etapa desarrollista como «retórica basada en el peso apabullante de cifras y cálculos, tecnocrático, a menudo opaco y aparentemente desideologizado», así como también la de José Luis Anta (2018) definiendo el NO-DO como una «metareferencia que ha servido tanto para observar la ideología de una dictadura, como sus cambios, adaptaciones y giros, como todo aquello que el régimen trató de mostrar y enseñar de sí mismo».

## 2. Más automóviles, más carreteras

El desarrollo socioeconómico español de la década de 1960 asentó nuevas pautas de comportamiento y consumo que cambiaron todos los ámbitos de la vida personal, familiar y colectiva (Risques, 2015, pp. 172-173): el más significativo, el incremento de la movilidad a raíz de la independencia conferida por el automóvil, símbolo de la modernización social, como medio de transporte particular (Maluquer de Motes, 2014, p. 307), una de las muchas transformaciones que rompieron con el marco cultural conservador del Franquismo y llevaron a definir uno nuevo desde el poder por conveniencia y también por supervivencia (Payne & Palacios, 2014, p. 391).

Poder adquirir un automóvil solía ir asociado a la práctica del pluriempleo, el cumplimiento de horas extras en el trabajo o la contracción de endeudamiento con un acreedor mediante el descuento de letras de cambio para ganar liquidez de compra inmediata y devolverle el dinero a plazos. Así es como crecieron la demanda interna española, el consumo y el dinamismo del comercio nacional (De Riquer, 2010, pp. 609, 617 y 656), por lo cual más allá de los ministros tecnócratas que, para perpetuar el Franquismo «arrinconaron a los falangistas y sus ensoñaciones autárquicas e implantaron en España un capitalismo moderno» (Cardona & Losada, 2009, p. 9), el papel jugado por la población española en clave, siempre, de consumidores -viviendo en un sistema político carente de derechos y libertades democráticas, no se les puede considerar ciudadanos-, fue aún más crucial: «millones de españoles se partieron el alma trabajando para sacar al país de la miseria, la opresión y el atraso» (Cardona & Losada, 2009, p. 9).

Para Sarah Redshaw (2004, p. 1), las carreteras son un microcosmos de la sociedad y en ellas la conducción se desarrolla como práctica de interrelación social y cultural entre personas motorizadas. Siguiendo a Santiago García Ochoa (2019, p. 117), durante la dictadura franquista el entorno antrópico de la carretera podría ser entendido como un espacio en el que el individuo, a bordo de su automóvil, se encontraba a sí mismo escapando de cualquier incompatibilidad que tuviera o sintiera hacia el régimen autoritario.

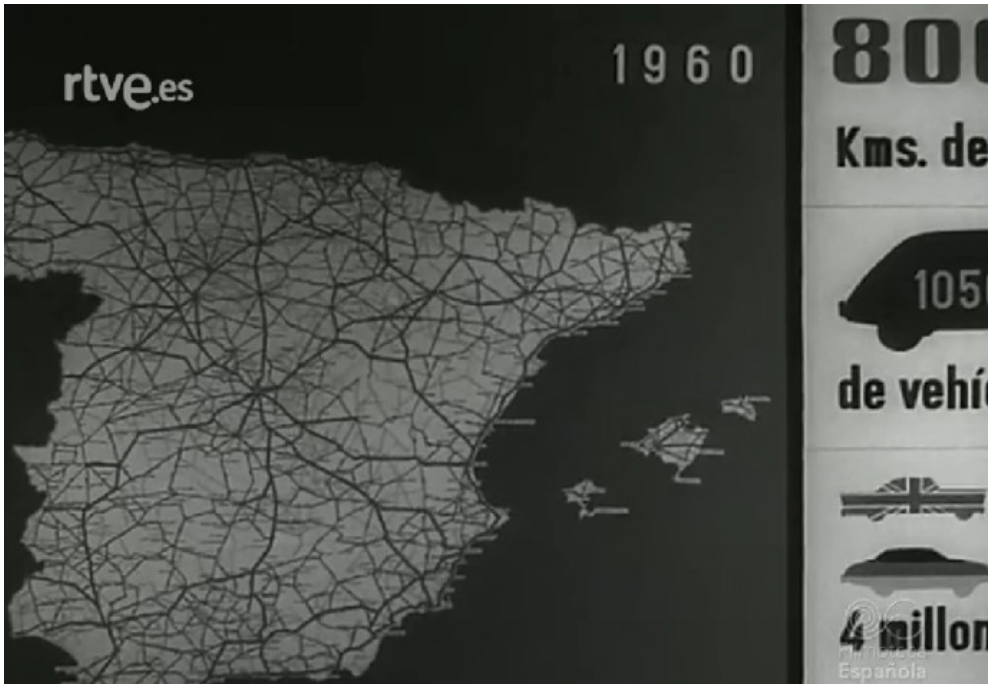
En la década de 1950 se tiene constancia de algunas mejoras efectuadas sobre las carreteras españolas, como es el caso de la prolongación realizada

en el Paseo de la Castellana que permitía acceder a Madrid y conectaba con la carretera de Irún en dirección a Francia, una obra que el NO-DO (n.º 517 A, 01-12-1952) calificó de moderna, embellecedora y restauradora, dotada de unas dimensiones donde se proyectaba el futuro incremento previsto en la circulación de automóviles, y con capacidad para albergar a sus lados las edificaciones del próximo ensanche de la capital española.

Acciones como ésta fueron ocasionales en los tiempos de la autarquía, sobre todo si se compara con el panorama de la década de 1960 cuando, la automovilización de las masas y las nuevas formas de ocio asociadas al turismo interior, pero también la apertura del régimen para acoger la entrada masiva de turistas extranjeros, motivarían el establecimiento de una verdadera red viaria. Para ser exactos, en 1962, desde el Ministerio de Información y Turismo en el que se había acabado de incorporar Manuel Fraga, se pensaba en «la necesidad de mejorar la red de carreteras antes que cualquier otra vía de comunicación, pues más de la mitad de los turistas que llegan a España lo hacen por carretera» (Fuentes Vega, 2017, p. 119). Dado que las auténticas puertas de entrada y salida serían, efectivamente, grandes autovías, autopistas, avenidas urbanas, túneles o puentes comunicativos, este conjunto de equipamientos fueron los construidos desde instancias gubernamentales en la década de 1960, beneficiándose también de ello los turistas interiores para los desplazamientos de corta, media o larga distancia.

El NO-DO (n.º 985 A, 20-11-1961) informó del momento fundacional de la verdadera racionalización de las infraestructuras viarias españolas mediante la presentación, a cargo del Ministerio de Obras Públicas, del Plan General de Carreteras, para ser desarrollado en el período 1962-1977, valorando el tipo, cantidad y naturaleza de las vías que habría que mejorar o construir a partir de calcular los efectos que próximamente tendrían el incremento de la renta nacional y el crecimiento del parque automovilístico, resultando en un gasto que iba desde 500 000 hasta 8 000 000 de pesetas por cada kilómetro de tramo asfaltado; el objetivo final era conseguir una red transitable, segura y perfectamente señalizada que recorriera el país mostrando evidencias de modernidad, llegando incluso hasta los puertos de montaña expuestos a las inclemencias de las nevadas. La connotación de gesta memorable por parte de la dictadura que ya se desprende de este noticiario sobre el Plan General de Carreteras será un elemento transversal en todos los reportajes del NO-DO que retratan el fomento de obras en las carreteras.

Imagen 1. Plan General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas




Fuente: NO-DO, n.º 985 A, 20-11-1961

## 3. La autopista del Mediterráneo

Hablar de la autopista del Mediterráneo tal y como la conocemos hoy en día implica referirse a una infraestructura de pesada construcción por la longitud de su trazado (actualmente, 995,1 km) que, históricamente, se ha construido en diversas etapas desde la década de 1960 y hasta nuestros días según varios tramos geográficos desde el norte hasta el sur por toda la costa mediterránea española. Cabe decir que un impulso muy consolidado en su ejecución se concentró en tiempos del Tardofranquismo, por el anhelo de conectar España con el exterior por intereses económicos y de blanqueamiento político dentro y fuera de las fronteras nacionales. Así las cosas, remontándose al año 1962, se pueden documentar las primeras materializaciones de la vía mediante el NO-DO (n.º 996 A, 05-02-

1962), que muestra el movimiento de tierras por parte de trabajadores a bordo de tractores, camiones y excavadoras en la carretera que conectaba Barcelona con Francia pasando por La Jonquera, con el encargo, por parte de la Jefatura de Obras Públicas de Barcelona, de duplicar la anchura del trazado, reducir sus desniveles y pendientes de un 9 % a un 4 %, y abrir los radios de giro de las curvas de 50 a 200 m, unas mejoras destinadas a convertir una carretera normal y corriente en autopista, e incentivadas por tratarse de «una de las rutas turísticas más importantes, porque sirve de enlace a ambas naciones a través de la Costa Brava»

Habiendo avanzado en nuevos trazados de la vía, el NO-DO (n.º 1 256 B, 30-01-1967), efectuó un reportaje para compilar el impulso exponencial en tales diferentes fases constructivas a lo largo de 1966, desde la Costa Brava hasta la Costa Blanca, siendo ésta la ruta mediterránea por excelencia en la medida en que por la frontera francesa habían entrado 3 000 000 de vehículos turísticos en los doce meses anteriores. Con las remodelaciones y nuevas incorporaciones, el conjunto del tramo indicado gozaría de una inversión de 4 700 millones de pesetas -en más de 40 obras realizadas por 20 empresas españolas-, consiguiendo una estética de «estupenda pista, curvas amplias y bien señalizadas bordeando el mar».

Entrando en detalle, de los trabajos en Arenys de Mar, Canet y Calella, se destaca una labor calificada de impresionante e ilustrada con maquinaria operando entre el mar a un lado y grandes bloques de pisos en el otro; en Amposta, se muestra la magnitud colosal de un puente en construcción alzándose sobre vigas de hormigón y pilotes clavados en el río Ebro; en las provincias de Alicante, Castellón y Valencia se realizan quince obras de ampliación y refuerzo del pavimento, donde tiene especial relevancia el puente sobre el río Turia que se ha hecho pequeño y es necesario ampliarlo con más carriles, o también los dos nuevos túneles, un viaducto y la ampliación de un puente que, junto a la rectificación del trazado de la carretera -insuficiente por la densidad del tráfico-, tenían lugar en la zona de Mascarat; finalmente, se valora que «nunca se han abordado obras públicas de tanta consideración en nuestra patria».

Imagen 2. Maquinaria de obras públicas en el tramo Montgat-Mataró de la autopista del Mediterráneo




Fuente: NO-DO, n.º 1 312 A, 26-02-1968

La acción humana estaba teniendo un impacto de lo más elevado sobre la naturaleza, y en este sentido es interesante el reconocimiento que el NO-DO (n.º 1 312 A, 26-02-1968) refiere a su respecto al comentar, y sobre todo mostrar con imágenes fehacientes, la enorme destrucción y alteración del paisaje provocada por la construcción, primero, de la autopista mediterránea a su paso por Cataluña, y segundo, de unos nuevos accesos para la ciudad de Málaga, no obstante el discurso de autolegitimación aboga por justificar todo ello según las ventajas que comportaría en términos de comodidad en la circulación, la reducción de la duración de los viajes, etc. Tampoco es menos impactante el choque que ofrecen las imágenes del caso malagueño, retratando a un grupo de personas humildes frente a un hogar en ruinas, en contraste con las obras urbanizadoras que contemplan: el régimen enviaba la modernidad a las zonas más atrasadas.

Al año siguiente, el NO-DO (n.º 1 402 A, 17-11-1969) informaba a raíz de una ampliación en la autopista del Mediterráneo a su paso por tierras catalanas, abriendo un nuevo tramo de tres carriles entre Barcelona y Granollers dentro de una larga carretera que para 1972 debería permitir conectar Francia con el Levante español sin interrupciones, contando con señalización, alumbrado, puentes, viaductos y peajes; en breve, el NO-DO (n.º 1 415 B, 16-02-1970) recogería otra etapa constructiva de la misma autopista, uniendo Granollers y Cardedeu con 10 km nuevos y previendo alcanzar, de cara a junio, Maçanet de la Selva.

Imagen 3. SEAT 850 en un peaje de la autopista del Mediterráneo




*Fuente: NO-DO, n.º 1 402 A, 17-11-1969*

A mediados de 1971 continuaría la determinación para seguir con la conversión, en parte integrante de la autopista del Mediterráneo, de la antigua carretera de Barcelona a La Jonquera, donde después de lograrse

la renovación a la altura de Maçanet de la Selva, se abriría un nuevo tramo para llegar hasta la ciudad de Girona; así lo narraba el NO-DO:

> 100 kilómetros seguidos de autopista forman el trayecto Barcelona-Gerona (...). De esta forma, ambas ciudades quedan más o menos a una hora de distancia, según las aficiones a... Tumbar la aguja, de los automovilistas que lo aprovechen. El nuevo tramo se ha inaugurado seis meses antes de lo previsto, con las consiguientes ventajas para todo el mundo. Tiene, además, la autopista, una serie de accesos que permitirán el enlace con varias zonas provinciales, y entre ellas, la sugestiva Costa Brava (NO-DO n.º 1 489 A, 19-07-1971).

## 4. Madrid como nodo de comunicaciones central

La ciudad de Madrid, en su condición de capitalidad para España, recibiría todo tipo de cuidados en materia infraestructural por parte del Franquismo tanto dentro como fuera del entramado urbano, a resultas de ser convertida en el nodo único y exclusivo de una red de irradiación de vías que conducían a multitud de lugares del resto del país, al tiempo que éstas servían para hacer el recorrido a la inversa: en resumen, las principales arterias comunicativas debían pasar, indispensablemente, por el centro neurálgico del territorio.

En esta línea, destaca un episodio del NO-DO que se hace eco de las obras de ampliación de los accesos a Madrid viniendo desde A Coruña, contempladas en el Plan General de Carreteras, y que derivarían a la creación de la autopista Las Rozas-Villalba a partir de una gran complejidad constructiva:

> A este efecto se acondiciona el trazado con la construcción de puentes, enlaces con otras carreteras, vías laterales de servicios, y los cambios de sentido de la autopista. Las características funcionales de las obras se resumen en dos calzadas de sentido único, con separación en desnivel, y los drenajes necesarios. El afirmado es de cemento-grava y el pavimento, de aglomerado asfáltico. Buldócers, palas-oruga, compresoras y apisonadoras han dejado ya ultimados algunos trozos de la magnífica autopista (NO-DO n.º 1 171 B, 14-06-1965).

Tres años más tarde, el NO-DO (n.º 1 344 B, 07-10-1968) se desplazó a la carretera de Madrid-Irún para hablar de un pequeño túnel que se había convertido en una molestia para los conductores, puesto que restaba visibilidad a la circulación, y también para los constructores de obras públicas, ya que su presencia imposibilitaba la ampliación de la calzada; ante esta situación, las imágenes, cumpliendo con una declaración de intenciones que consignaba la dinamita como herramienta para el progreso, registran el momento de la voladura del arco con el puente que pasaba por encima mediante el uso de cargas de explosivos que fueron repartidas, según dice la voz en *off*, de una manera estratégica y magnífica para hacer desaparecer, por arte de magia gracias a unos avanzados detonadores eléctricos, la estructura en cuestión, pudiendo así iniciar la reforma de la vía próximamente.

Imagen 4. Inauguración del «Scalextric» en la glorieta de Atocha de Madrid




Fuente: NO-DO, n.º 1 325 A, 27-05-1968

Madrid, en tanto que *urbs* en sí misma, también viviría una profunda transformación interna con la construcción de lo que popularmente fue conocido como *Scalextric*. El NO-DO (n.º 1 325 A, 27-05-1968) explica que era un conjunto de enlaces viarios con tres pasos a distinto nivel (pasarelas) que sumaban 1 km, para facilitar la fluidez del tráfico que irradiaba la glorieta de Atocha hacia trece direcciones diferentes. Eran acciones complementarias a la mejora y reestructuración de los accesos de Madrid provenientes de toda España iniciada ya en 1962: así, el NO-DO (n.º 1 346 B, 21-10-1968) también comenta que las entradas en grandes ciudades se habían convertido en penosas debido a la disparada automovilización de la patria, y alaba con un extenso reportaje la urgente inversión de 2 000 millones de pesetas en 200 km de vías, puentes, pasos elevados y enlaces construidos y/o reformados, en un plazo incluso inferior al previsto inicialmente, en las carreteras -ahora convertidas en autovías y autopistas- de Madrid hacia Badajoz, Cádiz, Barcelona e Irún, inauguradas por Franco el mismo día.

Imagen 5. Trazado de una de las autopistas conectadas a Madrid




Fuente: NO-DO, n.º 1 346 B, 21-10-1968

Cabe decir también que el dinamismo económico generado por el impulso en la modernización de la red de transportes por carretera a cargo de las arcas estatales -en paralelo al *boom* de la construcción inmobiliaria en clave turística pero también de vivienda (Crusells, 2007, p. 156; Vallejo, 2015, pp. 99, 106-107 y 112)- motivaría la celebración de ferias relacionadas con bienes imprescindibles para el fomento de obras constructivas: al respecto, es un buen testimonio la IV Feria Internacional de la Construcción y Obras Públicas (FICOP) de Madrid que fue noticia en el NO-DO (n.º 1 478 A, 03-05-1971), la cual siendo inaugurada bajo el lema «nuevas máquinas, nuevos elementos, nuevos materiales», fue espacio de acogida para 200 expositores de empresas de quince países diferentes, exhibiendo maquinaria pesada e inventos de último modelo, valorados en 1 000 millones de pesetas totales.

## 5. Conclusiones

El estudio realizado en base a los noticiarios del NO-DO seleccionados permite constatar, ante todo, que el discurso y la imagen modélicos construidos por el Franquismo desarrollista, aprovechando la coyuntura modernizadora de las infraestructuras de transporte terrestre -tales como las carreteras-, fueron notablemente sólidos y suficientemente verosímiles como para intentar eclipsar, tanto a nivel nacional como internacional, la realidad de una dictadura que mientras vendía sueños mercantilistas no alcanzables por todos, reprimía los derechos y libertades sociopolíticas de la población española.

Conviene hacer notar que a juzgar por los registros analizados de los archivos del NO-DO, a fin de cuentas las grandes obras modernizadoras de carreteras, iniciadas entre 1959 y 1973, no fueron extendidas con espíritu equitativo y racionalizador por la totalidad de España, sino que fundamentalmente se procuró satisfacer dos objetivos: por un lado, el espíritu centralista y de fuerza centrípeta con el que se configuraba Madrid, la capital nacional, irradiando y recibiendo automóviles de forma masiva de todo el Estado y del extranjero; y por otro lado, el carácter turístico asociado a la línea litoral-prelitoral del mar Mediterráneo, que la convertiría en receptáculo del autoturismo interior y también exterior mediante la enorme autopista del Mediterráneo. Queda claro, por consiguiente, cuáles serían los dos ejes principales de desarrollo infraestructural en carreteras en torno a los cuales

se concentraría gran parte de la riqueza nacional durante el desarrollismo franquista, y que serían objeto de significativo alarde y ostentación.

Sin embargo, cabe decir que el NO-DO siempre ofrecía una visión parcial, sesgada e interesada del mundo, maquillada por el régimen franquista, por lo que no es de extrañar que en ningún momento se hable de la corrupción político-económica tejida detrás de las grandes obras públicas para automóviles que se enseñan, fruto de pactos no regulados entre las autoridades franquistas y una burguesía bancaria y constructora en auge (Balfour, 2012, pp. 24-25), al tiempo que también se silencia el importante papel de las carreteras secundarias utilizadas por autóctonos y extranjeros para desplazarse hasta aquellos lugares donde no llegaba el ferrocarril (Fuentes Vega, 2017, pp. 117-124), lo cual tiene su sencilla explicación en que su antigüedad, así como también el hecho de no haber sido inauguradas ni reformadas por la dictadura franquista, llevaba a considerar que no brindaban ningún beneficio autolegitimador al régimen y por lo tanto eran obviadas.

## Referencias


Abella, R.; Cardona, G. (2008). *Los años del Nodo. El mundo entero al alcance de todos los españoles.* Madrid: Destino.

Anta, J. L. (2018). El NO-DO como mal de archivo. De locución propagandística a imaginario social. *Antropología Experimental*, 18 (extraordinario), 53-60.

Balfour, S. (2012). La modernització autoritària franquista a Barcelona: arrels intel·lectuals i contradicció. In S. Balfour (Ed.). *Barcelona malgrat el franquisme. La SEAT, la ciutat i la represa sense democràcia* (pp. 13-26). Barcelona: Museu d'Història de Barcelona (MUHBA).

Cañellas, A. (2006). La tecnocracia franquista: el sentido ideológico del desarrollo económico. *Studia Historica. Historia Contemporánea*, 24, 257-288.

Caparrós, J. M. (2017). *El pasado como presente: 50 películas de género histórico*. Barcelona: UOC.

Cardona, G. & Losada, J. C. (2009). *La invasión de las suecas. De la España de la boina a la España del bikini*. Barcelona: Ariel.

Cazorla, A. (2016). *Miedo y progreso: Los españoles de a pie bajo el franquismo, 1939-1975*. Madrid: Alianza.

Crusells, M. (2007). La piel quemada. In J. M. Caparrós; M. Crusells; R. De España. *Las grandes películas del cine español* (pp. 156-160). Madrid: JC Clementine.

Crusells, M. (2015). Franco, ¿protagonista del No-Do?. In J. M. Caparrós; M. Crusells; F. Sánchez-Barba (Eds.). *Memoria histórica y cine documental* (pp. 91-118). Barcelona: Universitat de Barcelona.

De Riquer, B. (2010). *La dictadura de Franco*. Barcelona: Crítica / Marcial Pons.

Ellwood, S. M. (1987). Spanish newsreels 1943-1975: the image of the Franco régime. *Historical Journal of Film, Radio and Television*, *7*(3), 225-238.

Ferro, M. (1995). *Historia contemporánea y cine*. Barcelona: Ariel.

García Ochoa, S. (2019). En transición: las primeras *road movies* del cine español (1975-1978). *Liño: Revista anual de historia del arte*, 25, 115-126.

Heredia, F. (1997). Industria e ideología. La "modernidad" como legitimación del Franquismo: los casos de CITESA y Amoníaco Español. *Isla de Arriarán. Revista cultural y científica*, 10, 247-258.

Hermet, G. (1977). La España de Franco: formas cambiantes de una situación autoritaria. In VV. AA. *Ideología y sociedad en la España contemporánea. Por un análisis del Franquismo* (pp. 103-130). Madrid: EDICUSA.

Hobsbawm, E. J. (1995). *Historia del siglo XX: 1914-1991*. Barcelona: Crítica.

Hofmann, A. (2023). *Una modernidad autoritaria. El desarrollismo en la España de Franco (1956-1973)*. Valencia: Publicacions Universitat de València.

Maluquer de Motes, J. (2014). *La economía española en perspectiva histórica*. Barcelona: Pasado & Presente.

Mayayo, A.; Lo Cascio, P.; Rúa, J. M. (2011). *Economía franquista y corrupción. Para no economistas y no franquistas*. Barcelona: Flor del Viento.

Payne, S. G.; Palacios, J. (2014). *Franco. A personal and political biography*. Madison: The University of Wisconsin Press.

Preston, P. (2017). *Franco. Caudillo de España*. Barcelona: DeBolsillo.

Redshaw, S. (2004). Roads for change: changing the car and its expressions. In L. Buys; C. Bailey; D. Cabrera (Eds.). *Social Change in the 21st Century: Conference Proceedings*. Brisbane: Queensland University of Technology (QUT).

Risques, M. (2015). La dictadura franquista. *Revista Reflexão e Ação*, *23*(2), 170-197.

Rodríguez, A. (2008). *Un franquismo de cine. La imagen política del Régimen en el noticiario NO-DO (1943-1959)*. Madrid: Rialp.

Rodríguez, S. (1999). *El NO-DO. Catecismo social de una época*. Madrid: Editorial Complutense.

Rosich, R. (2022). *Franquisme sobre rodes. Discurs, imaginari i cultura de l'automòbil a l'Espanya del desenvolupisme (1950-1975)*. Madrid: Faber and Sapiens / Ápeiron Ediciones.

Rosich, R. (2023a). El noticiario del NO-DO: un breve estudio radiográfico. *FILMHISTORIA Online*, 33(2), 23-46.

Rosich, R. (Coord.) (2023b). Monográfico 80.º Aniversario del noticiario del NO-DO (1943-2023b). *FILMHISTORIA Online*, *33*(2), 1-676.

Tranche, R. R.; Sánchez-Biosca, V. (2000). *NO-DO. El tiempo y la memoria*. Madrid: Cátedra.

Vallejo, R. (2015). ¿Bendición del cielo o plaga? El turismo en la España franquista, 1939-1975. *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 37, 89-113.

## Filmografía

NO-DO, n.º 517 A, "Accesos a Madrid. La prolongación del Paseo de la Castellana", 01-12-1952.

NO-DO, n.º 985 A, "Modernización de las carreteras españolas. El Plan General del Ministerio", 20-11-1961.

NO-DO, n.º 996 A, "Mejoras de carretera en Cataluña. El camino hacia Francia por la Junquera", 05-02-1962.

NO-DO, n.º 1171 B, "Los accesos a Madrid. Autopista Las Rozas-Villalba", 14-06-1965.

NO-DO, n.º 1256 B, "Ingente programa del Ministerio de Obras Públicas. Carretera en obras desde Gerona hasta Alicante", 30-01-1967.

NO-DO, n.º 1312 A, "Obras Públicas. Nuevas autopistas en construcción en Cataluña. Obras del tramo Montgat-Mataró. Nuevos accesos por carretera a Málaga. Mejoras en su aeropuerto", 26-02-1968.

NO-DO, n.º 1325 A, "Inauguración del "Scalextric" en la glorieta de Atocha de Madrid", 27-05-1968.

NO-DO, n.º 1344 B, "Dinamita para el progreso. Un túnel vuela en la carretera de Madrid-Irún", 07-10-1968.

NO-DO, n.º 1346 B, "Nuevos accesos de Madrid. Franco inaugura doscientos kilómetros de autopistas", 21-10-1968.

NO-DO, n.º 1402 A, "La construcción de la "Autopista del Mediterráneo"", 17-11-1969.

NO-DO, n.º 1415 B, "Las autopistas del Mediterráneo. Nuevo tramo: "Granollers-Cardedeu"", 16-02-1970.

NO-DO, n.º 1478 A, "IV Feria Internacional de la Construcción y Obras Públicas", 03-05-1971.

NO-DO, n.º 1489 A, "La autopista Barcelona-Gerona. Nuevo tramo", 19-07-1971.