



Las autoridades gerundenses en el acto de la inauguración de la exposición de la maqueta y material relacionado con las autopistas (Foto Sans)

LAS AUTOPISTAS LLEGAN A GERONA

125 pesetas le costará a un turismo el trayecto Barcelona - La Junquera.

Es necesario que los gerundenses se preocupen de estas vías de comunicación y los problemas que de ellas pueden derivarse.

por José V. GAY

Gerona ha conocido a través de una exposición en la Casa de Cultura «Obispo Lorenzana», de la Diputación Provincial, el proyecto de «Autopistas Concesionaria Española, S. A.», que es el que ha de conducir hasta tierras gerundenses la vía de comunicación más importante que se emprende en este país, por iniciativa, es decir dineros, del mismo, casi, casi desde la época en que se pusieron en servicio las primeras vías férreas peninsulares, que fueron las catalanas.

Un poco de historia.

Fue en un Consejo de ministros de 1961, cuando se aprobó el entonces llamado Plan General de Carreteras, el que comprendía ya diversos tramos de autopistas especialmente en accesos a grandes ciudades. Recordemos las breves autopistas que de los aeropuertos de Madrid y Barcelona conducen a los núcleos urbanos respectivos, y que se deben a este primitivo Plan General, del que por cierto en Gerona tenemos otro breve ejemplo de autopista, en el par de quiló-

metros de Sarriá de Ter, sin que naturalmente la concepción con que se construyeran aquellas autopistas, respondiera a la técnica, ni siquiera al concepto que en Europa y Norteamérica se tenía ya entonces de autorruta. Para aseverar nuestras palabras baste el lamentable ejemplo de la sucesión de accidentes que en estos ensayos tímidos de las autopistas nuestras se han venido sucediendo y sigue en la actualidad con un elevadísimo porcentaje de peatones víctimas, hecho impensable en una autopista realizada como tal, por el sencillo detalle de que los peatones no pueden acceder a la misma.

Pero el gran impulso a la red de autopistas españolas se consiguió unos años más tarde, con el informe de comunicaciones que presentó al Gobierno y a solicitud de éste al Banco Mundial para la Reconstrucción y el Fomento. En el citado informe se recomendaba, con carácter casi de urgencia al gobierno español la construcción de la autopista del Mediterráneo. El gobierno aceptó la sugerencia, o la recomendación, y se pusieron manos a la obra.

De La Junquera a Alicante

Una vez más la condición de nuestra provincia de puerta de España, ha servido para que figurásemos en los nomenclator de las nuevas vías de comunicación, y así la Autopista del Mediterráneo español será de La Junquera a Alicante. El ministerio de Obras Públicas para poner en marcha el complejo engranaje administrativo y técnico de estas nuevas vías de comunicación empezó por crear en Barcelona la llamada Oficina Regional de Proyectos, dependiente de la Dirección General de Carreteras.

Una de las primeras conclusiones a que llegó la citada Oficina de Proyectos fue la necesidad de disponer de dos vías de enlace con Barcelona con dirección al norte de la ciudad, una al sur y otra hacia el interior u oeste, que corresponden a los núcleos satélites de la Ciudad Condal. Exactamente una vía hacia Mataró, otra hacia Granollers, otra hacia Molins de Rei, otra hacia el Vallés con los centros fabriles de Tarrasa y Mataró. Vino luego la segunda cuestión. ¿Cuál de las dos rutas hacia el norte debía continuarse, de acuerdo con la recomendación del Banco Mundial, hacia tierras gerundenses? Por diversas razones, entre las que destacan, facilidad de recorrido, atravesar menos zonas populosas e industriales, y proximidad a núcleos turísticos del interior y del litoral, se resolvió dar continuidad hasta nuestra provincia a la autovía del interior, que en diversos tramos sería continuada, primero hasta conectar con la provincia de Gerona, por Massanet de la Selva, de este punto hasta Gerona capital y de Gerona en esfuerzo final hasta La Junquera.

Por lo que se refiere a la continuidad sur de la comunicación La Junquera - Alicante, se resol-

vería más tarde un sistema similar al norte, con una autopista breve hasta Molins de Rei, y un primer tramo prolongado hasta Tarragona, dividido en dos etapas, Barcelona - Vilafranca y de esta villa a la tercera capital catalana que contará con autopista.

La financiación

Cien millones de pesetas por kilómetro es lo que se calcula «a ojo» lo que cuestan las autopistas. Indudablemente estos precios son variadísimos si seguimos kilómetro a kilómetro la obra. Es fácil imaginar que no puede costar lo mismo un kilómetro de autopista en el arranque de la misma casi en el corazón de Barcelona, que un kilómetro en nuestra comarca de La Selva, pese a que en ambos casos las zonas a expropiar, por ejemplo, son de alto valor aunque por conceptos totalmente distintos. Mientras en el primer caso se debe al precio de unos terrenos edificables, en el segundo es por el gran valor y rendimiento agrícola. Pero, también es fácil suponer que no se trata de una operación fácil, solucionable con una aportación modesta, sino todo lo contrario. Estamos ante una de las empresas de mayor envergadura económica del país, y que únicamente con un esfuerzo económico colectivo es posible que la obra se realice en los plazos previstos, detalle éste muy importante si se desea conseguir un mínimo de seriedad y garantías hacia los futuros usuarios, clientes en definitiva, de este negocio nuevo entre nosotros.

El gobierno consciente de la inversión a realizar comprendió que sus disponibilidades económicas no le permitían financiar la obra, para que se realizara a un ritmo por todos deseado. Por ello tuvo que sacrificarse la libre circulación por las autopistas a la rapidez de su construcción, y recurrir en consecuencia a la iniciativa privada. Pero tampoco quiso el gobierno desentenderse en absoluto de unas obras que estaban destinadas a revolucionar el sistema de comunicaciones por carretera en nuestro país, y por ello, de una parte se quedó con la construcción directa y en consecuencia a régimen de autopistas libres, de diversos tramos de acceso a Barcelona y a las demás capitales catalanas, y respaldó la operación financiera de las autopistas de peaje.

Fue el 22 de julio de 1966 cuando se iniciaron los trabajos en las autopistas libres, es decir las realizadas directamente por el Estado, y que comprendían los dos accesos a Barcelona, Norte y Sur, pues los del oeste van unidos a los problemáticos túneles del Tibidabo. Mientras se resolvía la cuestión financiera de las demás autopistas, creándose una sociedad, en realidad hubo varias que acudieron a la licitación de estas autopistas, en cualquiera de ellas el Estado salía como avalador de la operación. El 6 de febrero de 1967, se resolvió el concurso a favor de la sociedad Autopistas Concesionaria Española, S. A.

Intervenían en la operación financiera un grupo formado por los más importantes Bancos nacionales y extranjeros, tanto europeos como norteamericanos.

El contrato entre el Estado y la sociedad se firmó en abril del mismo año. Según los términos del documento la concesión comprendía construir la autopista desde Barcelona a La Junquera y su posterior explotación por un período de treinta y siete años, pasados los cuales toda la obra revertirá en el Estado. Posteriormente la compañía concesionaria ha realizado una serie de emisiones de obligaciones, que han alcanzado gran popularidad entre los particulares y las entidades de ahorro que han visto incluirse en sus carteras de valores las obligaciones de «Autopistas».

Con este respaldo financiero las obras se iniciaron rápidamente, y con un lujo de medios que era realmente desconocido en nuestro país.

¿Caras o baratas?

Desconocemos oficialmente si las tarifas de peaje podrán ser aumentadas a lo largo de los años de explotación o si por el contrario, por el crecimiento previsible del tráfico por las autopistas los ingresos superiores obtenidos permitirán, compensar la devaluación lógica de la moneda. En este momento disponemos de las siguientes tarifas, pues ya se debían incluir en el momento de firmarse la concesión y posterior contrato con el Gobierno.

En realidad son cuatro las tarifas de que se dispone. Dos caras y dos baratas según los tramos. Los dos tramos caros son el Barcelona - Granollers y el Massanet - Gerona. Mientras que los baratos son el Granollers - Massanet y el Gerona - Figueras. En definitiva, el trayecto La Junquera - Barcelona costará exactamente 125 pesetas para un turismo o vehículo industrial con carga menor a los mil quilogramos, 200 pesetas para un camión de dos ejes y 250 para un camión de más ejes o remolque. El trayecto desde Gerona a Barcelona para un turismo costará unas cien pesetas y lógicamente unos cinco duros hasta la frontera.

En el momento de escribir estas líneas, resulta difícil aventurar un juicio sobre si estos precios, sobre los años setenta resultarán caros o baratos, o sobre si resultará conveniente utilizarlos o no. Teóricamente deberá mantenerse una red de carreteras paralelas a las autopistas que permitirá un viaje también cómodo, aunque evidentemente sin la rapidez de la autovía. Precisamente el tramo gerundense de la carretera nacional segunda, que tendrá su doble en la autopista, está incluida en el plan REDIA, (Red de Itinerarios Asfálticos) del ministerio de Obras Públicas y que significa unas notables mejoras para los sistemas viales en las principales carreteras españolas.



Los gerundenses acudieron a la Casa de Cultura "Obispo Lorenzana" a estudiar sobre la monumental maqueta y planos expuestos, las posibilidades de esta nueva vía de comunicación que representan las autopistas

Los enlaces

Otra cuestión importante, y que ha sido tema de preocupación en Gerona respecto a las autopistas ha sido el sistema de enlaces. ¿Cómo se accede y se sale de la autopista en su discurrir por nuestra provincia? Una fuerte corriente de opinión dice que la autopista a su paso por la provincia de Gerona no servirá para aportar, por ejemplo, un mayor contingente turístico a la Costa Brava, pues la fluidez del tráfico por la nueva vía no invita precisamente a dejarlas para internarnos por unas carreteras provinciales y encontrar el mar. Tal vez sea una postura extremista, pero no exenta de cierta razón. La verdad es que las veces que hemos circulado por una autopista de una cierta longitud, nos hemos ol-

vidado completamente de la zona que travesáramos, y nuestro objetivo eran las localidades extremas de la vía. Por otra parte no creemos que quien tenga por meta unas vacaciones en la Costa Brava, una vez en la autopista siga su camino, sin detenerse hasta Barcelona. En todo caso depende en gran parte del estado de la red de carreteras libres el que el turista que llegue a La Junquera escoja la autopista o prefiera la carretera, pues si tiene que recorrer solamente una veintena de kilómetros o aunque sea medio centenar antes de desviarse hacia la costa, y puede ahorrarse un dinero, porque la carretera libre está en buenas condiciones, el turista que vaya a la Costa Brava seguirá por la Nacional II.

Pero, nos hemos desviado un poco del objetivo de este capítulo, cual es estudiar los enlaces de la autopista con la Costa Brava. De norte a sur de nuestra provincia sabemos, que por lo menos en el proyecto existen los siguientes: El llamado Figueras norte, que enlazará con la red de carreteras que conducen al extremo norte de nuestro litoral, el Figueras sur, que permitirá enlazar con la zona que aproximadamente se integra entre San Pedro Pescador y Bagur. El Gerona norte que enlazará con el sector que va desde Bagur a San Feliu y el Gerona sur, que enlazará con la zona San Feliu a Blanes, sin olvidar el aeropuerto.

En cuanto al recorrido gerundense de la autopista sigue un curso, especialmente en sus tres cuartas partes norte prácticamente paralelo a la carretera nacional. No podemos silenciar que este trazado, ha creado una cierta contracorriente de opinión, pues muchos creen que podrían haberse seguido otros itinerarios menos coincidentes, y que de esta forma habrían podido dotar a Gerona de dos buenas vías de comunicación por zonas distintas. Otras voces se quejan de las zonas que van a ser expropiadas y que corresponden a lo mejorcito, en términos agrícolas de nuestra provincia, y por fin que esta construcción significará una auténtica muralla en el centro de la provincia que quedará partida exactamente por la mitad.

Como puede verse hay gustos para todo. Los propios residentes en la capital están preocupados por los puntos de enlace con la autopista, pues parece que el municipio gerundense no tiene todavía un criterio formado sobre cual ha de ser este punto, especialmente a lo que se refiere al Gerona sur. El enlace norte parece coincidirá a grandes líneas por la zona de Sarriá lo que alejará del centro de Gerona el tráfico proveniente o con destino a la autopista por el norte, pero el Gerona sur, que debe tener lugar por la zona llana comprendida entre Gerona y Viloví, parece que existe el riesgo que se prolongue en enlace hasta el propio centro urbano gerundense, lo que a opinión de muchos vendría a complicar el ya nada fácil tránsito por el centro de la ciudad, con un parque automovilístico enorme y creciente de continuo.

Creemos que la cuestión de los enlaces es una de las más importantes por lo que a la provincia de Gerona se refiere, en relación con las autopistas, pues serán el secreto tanto de nuestro enlace con estas obras como la facilidad o dificultad de acceder a Gerona por parte de quienes de la autopista deben venir a nosotros. Antes hemos puesto el ejemplo de los que embebidos en la comodidad de la autopista no se detengan en la Costa Brava y continúen hasta Barcelona. Evidentemente es un extremo, pero no es menos cierto que si los accesos no son buenos y cómodos la gente no va a venir, o va a venir mucho menos, pues la tentación de Barcelona, para los que procedan del norte y la de Francia para los barceloneses va a ser muy grande.

Las autopistas francesas

Ya que hemos citado a Francia tampoco queremos terminar este pequeño trabajo sin ocuparnos de las autopistas del otro lado de la frontera con las que en su día deberán enlazar las nuestras.

En el momento de escribir estas líneas, ni siquiera hay fechas previstas de iniciarse los trabajos de la autopista Perpignan - Le Perthus, que sería la que lógicamente debería empalmar con las nuestras. Por cierto que entre las opiniones recogidas en torno a la exposición que presentó el proyecto español en Gerona captamos unas que solicitaban que la autopista española llegara sólo hasta Figueras mientras los franceses tomaban una decisión. Pues según nos dijeron se corre el peligro que al realizarse proyectos distintos en uno y otro país el punto de enlace no sea el mismo. Creemos que esto escapa a toda lógica. En verdad sería peregrino que si la autorruta española llegaba a la frontera, vamos a suponer por el col del Perthus, la francesa lo hiciera por el lado de Agullana. Debemos suponer que si en su día los franceses deciden llevar sus autopistas hacia la frontera española, decisión acertada, por cuanto es evidente que las rutas del sur de Francia son las más congestionadas por el tráfico que afluye hacia el Mediterráneo español, al llegar a la frontera se buscaría precisamente que empalmara con la española y no situarla más a la derecha o a la izquierda de la ruta en España.

Parece, que en estos momentos la autopista francesa más próxima a la nuestra en decisión de construirla y de terminarla en paralelo con nuestra autopista será la que llegue a Narbona, por lo que al turista, al automovilista que llegue a la frontera, y debe seguir hacia Francia, le restarán entonces más de medio centenar de kilómetros sin autopista. Es un hecho lamentable, pero en el que los españoles poco o nada podemos hacer salvo esperar.

Gerona ante las autopistas

¿Cómo ha reaccionado Gerona ante la realidad de las autopistas? Creemos, en primer lugar que la oportunidad de presentarlas en forma de exposición como se ha hecho ha sido un gran acierto, para que todos aquellos que en verdad se interesaran por los problemas de Gerona pudieran tener por lo menos unos conocimientos aproximados sobre el particular. Creemos también que debe aclararse cuanto antes lo referente a los enlaces, ya señalados, especialmente sobre el Gerona sur, que puede plantear riesgos muy graves de circulación en el centro de la ciudad. Lo ideal sería que fueran muchos los gerundenses los que se interesaran por la cuestión de las autopistas, que este interés se tradujera en opiniones y comentarios, cartas, escritos, polémica si es necesario. De lo contrario caeremos en el eterno mal nuestro de la indiferencia por las cuestiones públicas, por los serios problemas que afectan a la comunidad.

Dentro de muy poco las autopistas estarán propiamente con nosotros. Van a empezar las expropiaciones, varias familias gerundenses, por no muchas, van a sentirse afectadas en sus bienes por estas vías de comunicación. Otros van a tener que cambiar de casa y hasta de trabajo. Como puede verse la tarea, los problemas serán muchos y no fáciles precisamente, es por lo que es de desear una colaboración y un interés de todos, sin el que no sería posible que esta obra en verdad única en el sistema general de comunicaciones del país consiguiera plenamente sus objetivos. Y por fin es de esperar que la propia sociedad que ha emprendido la obra sepa relacionarse con los gerundenses de la forma que la importancia de esta iniciativa impone. Encerrarse en un mutismo excesivo, o en una indiferencia hacia los pequeños problemas que las autopistas pueden acarrear, puede ser un principio de fracaso hacia una obra que no los merece. Las autopistas están con nosotros, nosotros queremos estar con las autopistas.