

EL PLAN DE CARRETERAS DE CATALUÑA. EVOLUCIÓN DE SU RED VIARIA

EL PLAN DE CARRETERAS DE CATALUÑA, DE 1985, DEFINE LA RED BÁSICA HASTA EL AÑO 2000. PARA LLEVAR A CABO ESTE PROYECTO SE HAN TENIDO MUY EN CUENTA CRITERIOS Y OBJETIVOS DE CARÁCTER SOCIAL Y ECONÓMICO Y DE EQUILIBRIO TERRITORIAL. UNA VEZ AVANZADO EL PROYECTO, SE PREVÉ INTERVENIR DENTRO DE POCO TIEMPO EN LOS ITINERARIOS DE LOS EJES HORIZONTALES DEL PAÍS.



Cataluña se halla inmersa en un profundo proceso de modernización sin precedentes, hecho que convierte su infraestructura en una exigencia de primer orden, tanto en el sentido cualitativo como en el cuantitativo, especialmente porque se tiene el absoluto convencimiento de que constituye un extraordinario instrumento equilibrador del país.

La preocupación por mejorar la red de comunicaciones de Cataluña se reflejó en la redacción y aprobación del Plan de Carreteras de 1985, documento base que guía las intervenciones que permiten superar los grandes déficits acumulados y que comporta: la mejora de la red arterial de Barcelona y su conexión con las comarcas vecinas; la mejora de los ejes verticales de Catalu-

ña, el de Vic-Ripoll, el que sigue el río Llobregat, los accesos a las comarcas montañosas del Pallars y del Alt Urgell, y del eje que, siguiendo el curso del río Ebro, se dirige a las comarcas de Occidente; la mejora de la accesibilidad a las tierras del interior y también del litoral. Todo ello comporta, por otro lado, la creación de nuevas vías reestructuradoras del esquema viario existente, el eje transversal, el cuarto cinturón (que rodea Barcelona a través de las comarcas limítrofes), y la permeabilidad de la zona de la cordillera de los Pirineos.

Triple jurisdicción

En 1977 la Ley española de Obras Públicas dividió las carreteras en tres tipos: las del Estado, las provinciales y

las vecinales. Hoy todavía, en Cataluña, coexisten diversas instituciones con competencias viarias en un mismo territorio, una triple jurisdicción, del Estado español, de la Generalitat de Cataluña y de las Diputaciones provinciales que encarece y distorsiona la gestión y es causa de problemas para el administrador. No obstante, por lo que respecta a las vías provinciales, el problema se resolverá con las transferencias que, según se prevé, serán aprobadas por el Parlamento de Cataluña. Por lo que se refiere al Estado español, no se ha llegado todavía a acuerdo alguno que permita, la posibilidad de una gestión única, sobre todo en beneficio del usuario.

El traspaso efectivo de las competencias de las carreteras catalanas a la



© INSTITUT CARTOGRÀFIC DE CATALUNYA



© INSTITUT CARTOGRÀFIC DE CATALUNYA



Generalitat de Catalunya se produjo en 1980, una red de 4.755 km de largo que excluye precisamente las vías de interés general, que ya entonces fueron reservadas al Estado español. No sólo se consolidaba un déficit de más de veinte años en las inversiones viarias, sino que no existía programación de futuro alguna, por lo que se inició simultáneamente la redacción del citado Plan de Carreteras de Catalunya que, por necesidad de coherencia con su ámbito de aplicación, sólo abarcó las carreteras de competencia estatal y provincial, al tiempo que se tenían muy en cuenta criterios y objetivos de carácter social, económico y de equilibrio territorial. Se trataba, en definitiva, de coordinar mejor la planificación viaria con la ordenación general del país. Por lo tanto, no se trataba sólo de un programa sencillo de actuaciones viarias sino de un verdadero Plan que estableciera el esquema viario para el año 2000.

Una retícula

El citado Plan establecía el detalle de la red básica y definía la normativa correspondiente para desarrollar las redes comarcales y locales, y también la futura incorporación de los caminos homologables, para acabar de preveer una clasificación total de carreteras catalanas sin exclusión, que se distribuyan en 4.185 km de red básica, 4.000 km de red comarcal y 6.000 km más de red local, aproximadamente.

Así se ha establecido un esquema viario basado en una serie de ejes o itinerarios principales dispuestos preferentemente en sentido N-S y E-O, para la formación de una retícula que permita alcanzar los objetivos de jerarquización, descongestión, accesibilidad y conectividad.

La Generalitat ha actuado en un 51,4% de la red total, con una inversión media anual aproximada, en este decenio, de 2,11 millones de pesetas por km en obras de mejora y 0,25 millones de

pesetas por km en conservación. Entre otras obras, cabe citar, por su excelencia, la ejecución del llamado Puente del Milenario, sobre el río Ebro, en Tortosa, y una larga lista de obras de acondicionamiento y ejecución de variantes, sin olvidar las realizaciones que actualmente se llevan a cabo en el eje de río Llobregat, el itinerario E-O de la red esmeralda de interés europeo (única de esta clasificación que pertenece a una red de competencia autonómica), entre otras actuaciones.

También se están iniciando operaciones de gran envergadura, en el eje Transversal y en el eje de los Pirineos, y actuaciones en itinerarios E-O muy difíciles y de elevado coste porque se han de atravesar en sentido N-S sucesivos valles, hecho que exige la construcción de puentes, viaductos y túneles.

Fuertes inversiones

Por otra parte, en el presente ejercicio se pone en funcionamiento un programa de refuerzos de pavimento para el que de momento se prevé un alcance cuatrienal ampliable en el futuro. A partir de unos presupuestos anuales de unos 18.000 millones de pesetas, durante los próximos años se distribuirá un 50% en grandes obras de nuevos trazados y acondicionamientos de la red básica, un 25% en actuaciones para las demás redes y un 25% para conservación, refuerzos de las demás redes, pequeñas obras y seguridad vial. Actualmente, una de las grandes preocupaciones de la Generalitat de Catalunya se centra en las actuaciones precisas para mejorar las infraestructuras viarias que tienen relación con la celebración de los Juegos Olímpicos de 1992 que, sobre todo, compromete la realización de fuertes inversiones en la red metropolitana de Barcelona. A fines de 1987 se firmó un convenio con el Ayuntamiento de Barcelona por el que la Generalitat se comprometía a realizar la totalidad de las obras del llamado II.º

Cinturón, inversión que supondrá para este capítulo la cifra de 20.000 millones de pesetas, cosa que da idea de la complejidad de la vía por su capacidad y la dificultad que comporta su realización en ámbitos absolutamente urbanos, así como del esfuerzo que supone para todas las administraciones, no sólo en esta obra en concreto, sino también en otras infraestructuras que serán posibles gracias al esfuerzo unánime de todas las instituciones.

Autopistas

Por lo que respecta a las autopistas, la Generalitat adoptó desde el primer momento una política claramente favorable al financiamiento de este tipo de obras por el procedimiento del peaje. Desgraciadamente, la elección, para determinadas vías de interés urgente, ha sido sencilla: las disponibilidades lógicamente limitadas de la financiación autonómica han impedido, en la mayoría de los casos, cargar los elevadísimos presupuestos en las partidas ordinarias presupuestarias de carreteras. Basándose en el criterio del peaje, no sólo se ha podido disponer del túnel del Cadí y de sus accesos, sino que se ha puesto en marcha la concesión de otras autopistas y túneles, todas han sido bien recibidas por el plúbico y por las instituciones, porque los usuarios saben comprender el preferible adelantado de la construcción de esta clase de vías, aunque comporte el pago de peaje.

Ante problemas como el que está generando el progresivo crecimiento del parque automovilístico que, en Catalunya, está superando de un modo notable las previsiones, será preciso aguardar la evolución de la demanda que se produzca en los próximos años, pero en cualquier caso, no cabe duda de que el conjunto viario construido, junto con el proyectado, responden a las demandas previstas para el equilibrio homogeneizador que se pretende. ●