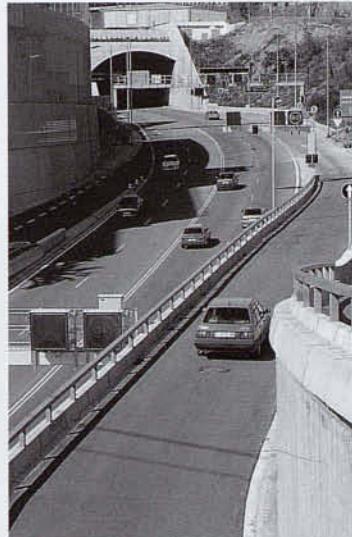


CATALUÑA, NUEVO MAPA DE CARRETERAS



© ELOI BONJOCH

EL MAPA DE CARRETERAS Y AUTOPISTAS CATALANAS HA MEJORADO NOTORIAMENTE EN LOS ÚLTIMOS AÑOS. NO SÓLO SE HAN ARREGLADO TRAMOS DEFECTUOSOS, SINO QUE SE HAN CREADO MUCHOS NUEVOS.

JOAN SUBIRÀ I ROCAMORA PERIODISTA

El mapa de las carreteras y autopistas en servicio de Cataluña ha mejorado substancialmente en los últimos diez años. No sólo se han ensanchado y arreglado muchos tramos defectuosos o insuficientes, sino que se han creado gran cantidad de otros nuevos. El volumen de la obra viaria realizada en diez años en Cataluña debe ser muy superior a lo que se había construido durante los cuarenta años anteriores.

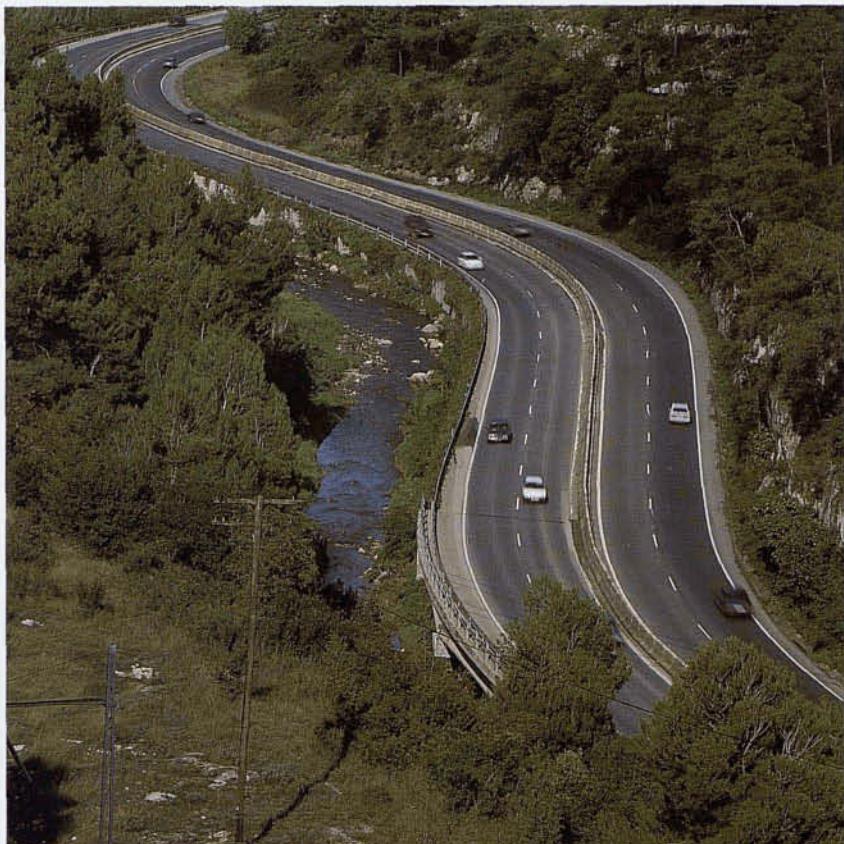
Pero el aspecto más innovador de estas obras –mayoritariamente atribuibles al ministerio de Obras Públicas y a la Generalitat– es que se han adaptado a una planificación establecida por el Parlamento catalán. Ahora hay un

mapa oficial de carreteras que rompe el esquema radial anterior y, esencialmente, recupera el diseño cuadriculado que ya se había planificado en tiempos de la Generalitat de la Segunda República. El plan que se va haciendo realidad asegura que todas las poblaciones de Cataluña tengan comunicación vial con una ciudad o población potente, de más de 10.000 habitantes, a menos de tres cuartos de hora en coche.

Hace diez años, Cataluña tenía tres autopistas radiales desde Barcelona: a Mataró (A-19), a Granollers (A-17) y a Terrassa (A-18), respectivamente; y dos autopistas más que enlazaban con las de fuera del Principado: la A-7, de la frontera francesa al País Valencià –que

pasa por Girona y Tarragona–; y la A-2, de Barcelona a Zaragoza, que pasa por Lleida. Como caso curioso, un buen tramo de la A-2 coincide con uno de la A-7, desde el Papiol a la Bisbal del Penedès. El tramo de la A-2 entre el Papiol y Barcelona, junto con la A-17 de Barcelona a Montmeló, hace que la autopista A-7, paralela al litoral, sea prácticamente una vía radial centrada en Barcelona. La carretera N-II, de Lérida a Girona y a la frontera, también pasa por Barcelona siguiendo un criterio radial respecto a la capital de Cataluña.

El esquema radial de la autopista A-7, cercana a la franja del litoral, ha sido causa y efecto de la concentración de-



CARRETERA N-152 DE BARCELONA A VIC

© ELOI BONJOC H

mográfica e industrial de esta faja de tierra. Del Pirineo al Ebro, en una franja que no llega a los cincuenta kilómetros de anchura, se concentran tres cuartas partes de la población catalana.

Con el fin de equilibrar el país y mejorar la comunicación con el interior de Cataluña, el plan de carreteras diseñó unos ejes norte-sur y unos transversales. El primero que se fue haciendo realidad fue el Eix del Llobregat, de Barcelona a Puigcerdà, eje que forma parte del itinerario europeo E-9. Su obra más emblemática, que marcó un hito en las comunicaciones catalanas, fue el túnel del Cadí y sus accesos. El túnel no sólo comunicaba el Bages, el Berguedà y la Cerdanya, sino que eliminaba una barrera natural entre los valles del Llobregat y el Segre. Y, de rebote, entre el Barcelonés y el Pirineo por el camino más recto hacia París.

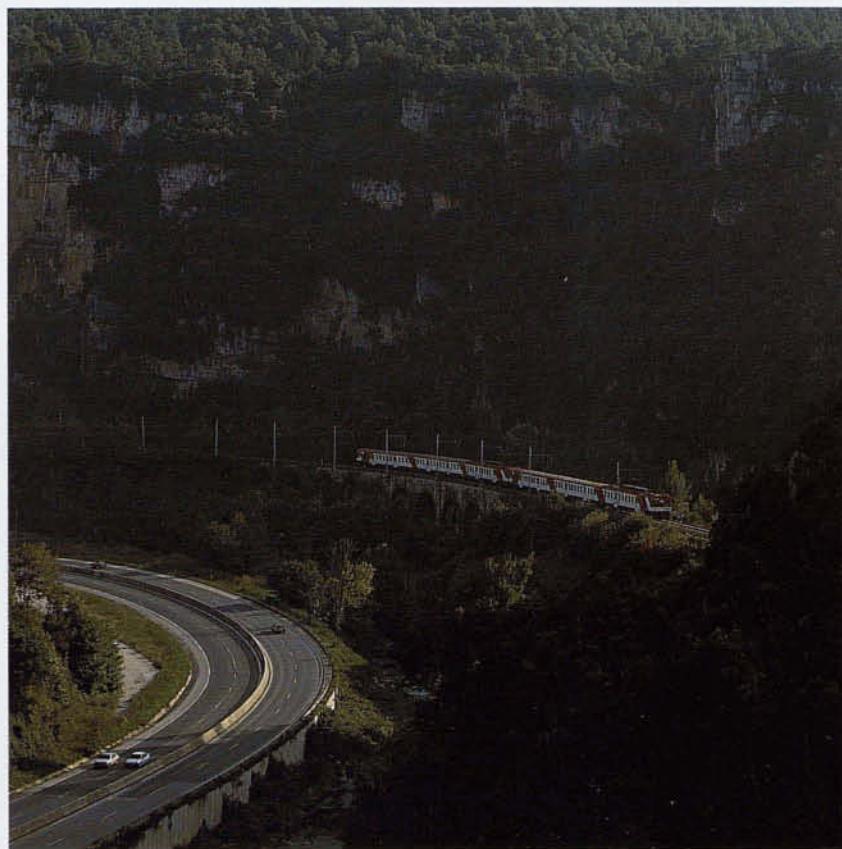
El eje del Llobregat se ha potenciado con la mejora de la carretera C-1411, de Abrera al túnel del Cadí. Se han desviado todas las traveseras de po-

blaciones del Llobregat, incluidas Manresa y Berga, con variantes de dos carriles ampliables a cuatro. Por otra parte, se ha abierto la autopista de Montserrat –desde Manresa a Terrassa, Rubí y Sant Cugat del Vallès– que es de peaje. En Sant Cugat enlaza con otra realización emblemática de las recientes obras públicas: los túneles de Vallvidrera, que abren un nuevo acceso del Vallès a Barcelona por Sarrià. El éxito de este último tramo del Eix del Llobregat –los túneles de Vallvidrera, que son cinco– ha sorprendido incluso a los promotores. En cambio, la autopista de Sant Cugat a Rubí y Manresa no tiene tanta acogida.

El segundo eje norte-sur que se ha completado casi totalmente, con una calzada de dos carriles por cada lado, es la carretera N-152 de Barcelona a Vic. El ensanche ha exigido obras importantes, como los dos túneles gemelos en el Figueró y unas traveseras sobre el lecho del río Congost en el Figueró y Aiguafreda, además de diversas va-

riantes de gran volumen como la de Mollet del Vallès y la de Tona. Al norte de Vic, aunque por el momento no habrá desdoblamiento de carriles, se han hecho mejoras en el tramo del Purgatori y ahora se están haciendo en los desvíos de Orís y de Terradelles hasta Ripoll, con un túnel en el desvío de la Farga de Bebié. Anteriormente se había hecho la variante de Ripoll que enlaza con las recientes obras de mejora del tramo Ripoll-Ribes de Freser.

Por la parte de poniente, el eje más potenciado con obras de rectificación de trazado y ensanchamiento de calzada ha sido el del Ebro. Está prácticamente acabado entre Amposta y Maials. Ya falta poco para que llegue a Lleida. Al norte de la capital del Segrià se está terminando el ensanche de la carretera de Balaguer a Sort, que atraviesa dos impresionantes desfiladeros: el de Terradets y el de Collegats. En cada uno de ellos se han hecho túneles, uno para cada sentido, para no estropear demasiado el paisaje. El tramo de



CARRETERA Y LÍNEA FÉRREA DE BARCELONA A VIC

© ELOI BONJOC H

Collegats corre a cargo del MOPT (Ministerio de Obras Públicas y Transportes) porque forma parte del Eix del Llobregat. El de Terradets, a cargo de la Generalitat.

La obra que más ha de romper el esquema radial de las grandes carreteras de Cataluña es la del Eix Transversal. Ha de unir Girona con Lleida sin pasar por Barcelona. Por la parte oriental, la Generalitat ha iniciado las obras del tramo Girona-Vic tras muchos años de dudas y discusiones para definir el trazado. Pero es por la parte de poniente donde la obra está más avanzada, porque entre Lleida y Cervera coincide con el desdoblamiento de la N-II y corre a cargo del ministerio. Los tramos entre Lleida capital y Tàrrega ya están en funcionamiento. Ahora se trabaja en las variantes de Lleida —que desviará el tráfico por el norte de la ciudad— y Cervera, y en el tramo de Cervera a Tàrrega. El desdoblamiento de la N-II de Igualada a Martorell es también una realidad, con un segundo túnel del Bruc para el

sentido oeste-este y una variante de Esparraguera con viaductos importantes. Es inminente la canalización del Llobregat de Martorell a Molins de Rei, obra que servirá para continuar el desdoblamiento de la N-II con cuatro carriles desde Martorell hasta la ronda Litoral de Barcelona. Así quedará potenciado el tramo más meridional del Eix del Llobregat.

Otra obra importante puesta en marcha es la autopista del Garraf (A-16), de Castelldefels a Sitges. La orografía y la urgencia de proteger el terreno ha obligado a la realización de toda una serie de túneles y viaductos. En un futuro muy próximo, esta autopista de peaje continuará hasta el Vendrell.

Quedan aún por citar notables mejoras de carreteras, como algunas de la Costa Brava con variantes para evitar colapsos veraniegos. El Eix Pirinenc ha mejorado entre Puigcerdà y la Seu d'Urgell; así como entre Besalú y Olot; y se han comenzado las obras de los túneles de Capsacosta o Bianya. Se ha

mejorado también el tramo de Pastoral a Amer en la C-152; y la de Girona a Banyoles con la variante de la capital del Pla de l'Estany; y las de Valls a Montblanc y de Igualada a Capellades; la variante de la C-1313 se ha desviado por el embalse de Rialb.

Mientras la autopista A-7 se ensancha con un carril por cada lado entre Granollers y Hostalric, la Generalitat ha empezado una nueva autopista que unirá Granollers y Mataró con un túnel por debajo de la collada de Parpers. Esta nueva vía de comunicación del Maresme con el Vallès Oriental será el primer tramo de un futuro "cuarto cinturón" de Barcelona, que llegará a Sabadell, Terrassa y Martorell. El ministerio, por su parte, ha empezado la variante de Mataró que formará parte de la autopista del Maresme, continuación de la A-19 hasta Palafolls. Esta prolongación, que se había concebido como variante de la N-II —y, por tanto, gratuita como la carretera—, finalmente se hace como vía de peaje.