

EL PANTANO DE CONTRERAS Y LA VARIANTE DE LA CARRETERA DE MADRID A VALENCIA

Por JESUS ALBEROLA BENAVENT,
Ingeniero de Caminos.

Se comenta acertadamente en el presente artículo un folleto que pretende probar que la construcción del Pantano de Contreras no es procedente, y se alegan atinadas razones en pro de su ejecución haciendo pasar la variante de la carretera de Madrid a Valencia por la coronación de la presa.

Hace unos meses llegó a nuestras manos un lujoso folleto, editado por la Unidad Sindical de Usuarios del Júcar, en el que con profusión de apéndices y abundancia de datos legales y estadísticos se pretende probar la improcedencia de la construcción del proyectado Pantano de Contreras, con la capacidad de 880 millones de metros cúbicos, para lo que hace falta construir una presa-vertedero de gravedad de 99 metros de altura sobre el cauce, ubicada unos 250 metros aguas arriba del actual puente de Contreras, en la carretera nacional R-III de Madrid a Valencia; y dicho sea sin pretender molestar a nadie, estimamos que muy lejos de convencer a los que, por ser ajenos a los intereses de los usuarios de toda índole del río Júcar, podemos y debemos mirar estas cuestiones con manifiesta imparcialidad, nos induce a creer que es necesaria y urgente la construcción del mencionado pantano con las características propuestas por la Confederación Hidrográfica del Júcar,

pues todas las razones que alega para rebatir los argumentos expuestos en los escritos de 30 y 31 de octubre de 1951 por la expresada Confederación, se vuelven en su contra, ya que todas ellas se basan en apreciaciones particularísimas o en datos estadísticos que, al referirse a un período tan corto como el de 1946 a 1950, en pleno régimen de sequía, no ofrecen garantía alguna; mas si examinamos la relación de caudales registrados en Alarcón, Contreras y confluencia Júcar-Cabriel, observaremos que siempre arroja mayor caudal el Cabriel en Contreras que el Júcar en Alarcón y, en muchos meses, más del doble; por consiguiente, si las aportaciones del Júcar han aconsejado la construcción de un pantano en Alarcón de 1.100 millones de metros cúbicos de capacidad, no constituye ninguna utopía el pensar en construir un pantano en Contreras de 880 millones de metros cúbicos para regular los mayores caudales del río Cabriel.

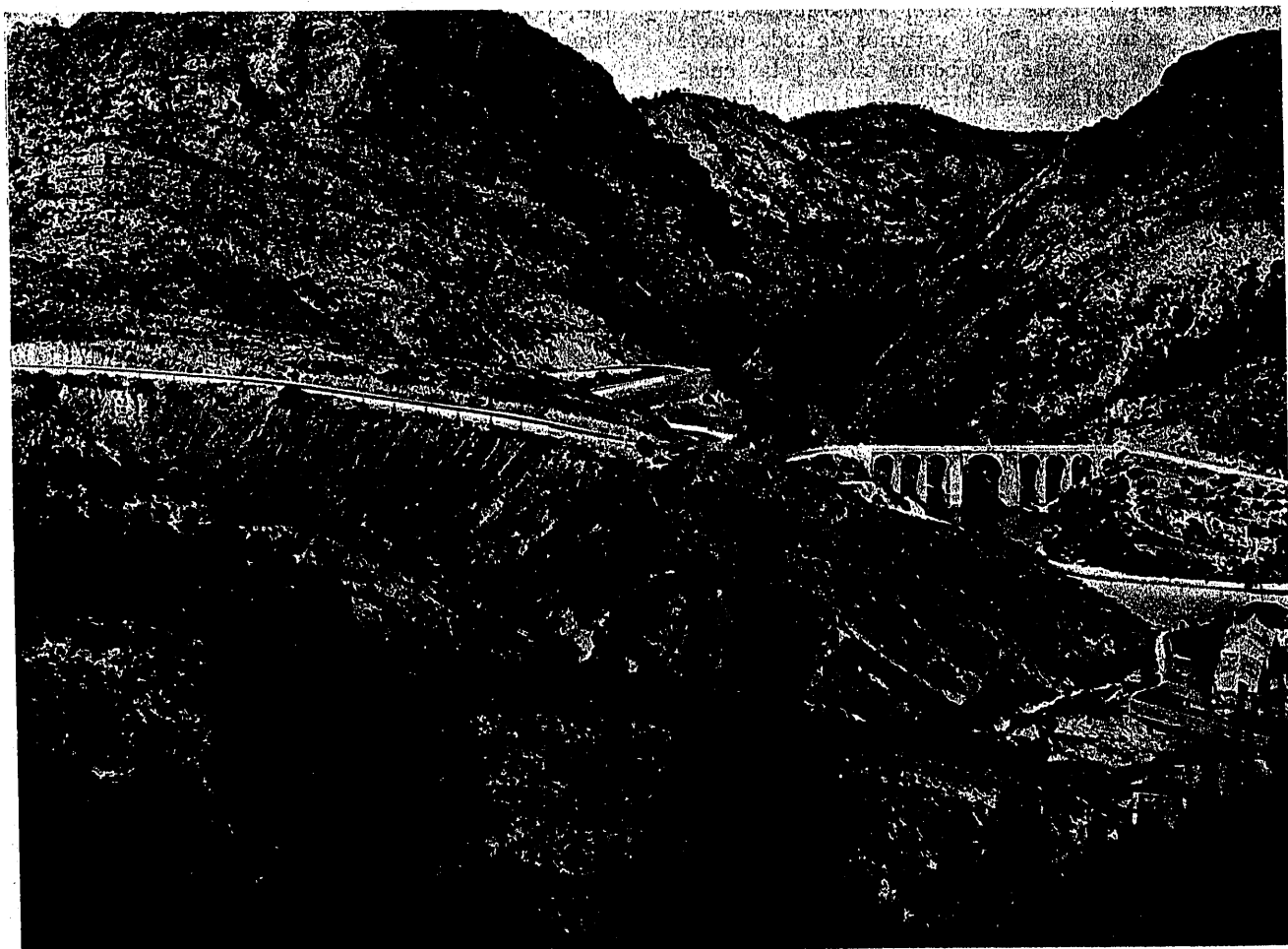


Pero el argumento que más nos llama la atención, por lo pueril y poco meditado, y que es, a mi ver, el que más interesa a la economía nacional, es el que figura como apartado *b)* en la página 19, en el que, al contestar a la afirmación de la Confederación Hidrográfica del Júcar, que dice: "*b)* Sobre la coronación de la presa ha de pasar la variante de la carretera de Madrid a Valencia, con supresión de las Cuestas de Contreras y reducción en ocho kilómetros de recorrido, lo que supone una economía considerable de carburantes, reparación y tiempo, que hay que obtener cuanto antes", se dice sencillamente:

"*b)* Tenemos entendido que hace años se iniciaron las obras de la variante de Contreras, las que se paralizaron al pensarse en la construcción del pantano. Seguramente ya podrían estar terminadas y en funcionamiento el puente proyectado, cuyo coste, por elevado que fuese, seguramente no alcanzaría a los intereses anuales y legales de la cantidad de 300 millones a que asciende el presupuesto de ejecución de dicho pantano de Contreras"; sin separar la parte de esos millones que costaría la construcción del panta-

no con la capacidad por ellos propuesta, ni recurrir a la diferencia de consumo en gasolina, grasas, mayor desgaste de motores, mayor tiempo invertido en el recorrido, etc., gastos que al afectar al transporte en general repercuten en la economía nacional. queremos intentar hacer algunas pequeñas observaciones de carácter económico, comparando sencillamente los tres posibles trazados de la carretera de Madrid a Valencia a su paso por Contreras, y el transporte que por ellos circularía.

En la copia fotográfica del plano que se acompaña, se distinguen los tres trazados posibles del llamado Puerto de Contreras: el trazado actual, dibujado con dos líneas negras finas y paralelas, cuya longitud es de 17 073 metros; el trazado anterior a la idea de la construcción del pantano de Contreras, dibujado con trazo continuo, tiene una longitud de 11 189 metros; y el trazado pasando sobre la coronación de la presa de Contreras, dibujado de trazos, con una longitud aproximada de 10 245 metros. Por consiguiente, aprovechando como paso del río Cabriel la presa del pantano del mismo nombre, hay una econo-



mía de recorrido sobre la carretera actual de 6 828 metros, y sobre el proyecto de carretera independiente del pantano, de 4 884 m., habida cuenta de que por haberse proyectado con pendientes superiores al 5 por 100 y siendo norma del Plan de Modernización de carreteras, en el que está incluida la que nos ocupa, no rebasar esa pendiente, su trazado se alargará en un 10 por 100 aproximadamente.

De los datos de tráfico que obran en la Jefatura del Servicio y que fueron publicados en el *Boletín de la Asociación Española de la Carretera*, de abril de 1950, resulta que la R-III tiene registrada una circulación media diaria de 666 645 toneladas/kilómetro y 239 875 325 Tm./Km. anuales, o sea que por kilómetro corresponden: $\frac{666\,645}{350} = 1\,904$ Tm./Km. y

$$\frac{239\,875\,325}{350} = 685\,358,07 \text{ Tm./Km., respectivamente.}$$

Como la economía en el recorrido es de 17,073 — 10,245 = 6,828 Km., suponiendo un coste medio del transporte de dos pesetas por Tn./Km., tendremos anualmente una economía de:

$$2,00 \times 6,828 \times 685\,358,07 = 9\,359\,249,80$$

que capitalizado al 4 por 100 nos produce un impor-

te de 233 981 290 pesetas, sensiblemente el 78 por 100 del importe total de las obras del pantano y de la variante de la carretera, conjuntamente.

Todo ello sin tener en cuenta los enormes beneficios que la construcción del pantano de Contreras reportaría a los intereses hidroeléctricos y agrícolas, ni la expansión espiritual y artística que representaría la contemplación, por los viajeros, desde la coronación de la presa, del pequeño mar que contemplarían ante su vista, como anticipo de la azul inmensidad del Mediterráneo, enmarcado en el abrupto paisaje que muestra la fotografía adjunta, lo que aconseja la rápida construcción del pantano de Contreras, según el proyecto aprobado, y la variante de la carretera pasando por la coronación de la presa, o en caso contrario, ordenar la inmediata reanudación de las obras de la modificación de las obras de las Cuestas de Contreras, según el proyecto aprobado, que constaba de cuatro trozos, de los cuales el 1.º y el 4.º estaban subastados y en ejecución; el 3.º, adjudicado, pero sin empezar las obras, y el 2.º, pendiente de subasta, pues no se pueden despreciar anualmente más de ocho millones de pesetas que economizaría cualquiera de las dos posibles modificaciones de las Cuestas de Contreras.