

OBSERVACIONES a la contestación de Olegario Llamazares Gómez a mis comentarios sobre su artículo «La evaluación de los efectos externos de la carretera en los estudios de planificación», publicado en el número de febrero de 1985.

Por FRANCISCO BENJUMEA HEREDIA Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
Conde de Guadalhorce.

Aunque agradezco mucho la amable contestación de Olegario Llamazares a mi escrito de referencia, al encontrar puntos de discrepancia deseo aportar nuevas argumentaciones y reiterar otros por estimar que se trata de cuestiones de alto nivel y transcendencia que todos estamos obligados a esclarecer para que los gobernantes dispongan de la mayor información posible que les permita, acertar en sus decisiones. Para facilidad del lector trataré por separado los capítulos de la mencionada contestación, prescindiendo del primero por estar de acuerdo, y aprovecho la ocasión para considerar otra cuestión importante referente a la influencia del peaje en la utilización de las autopistas.

CONSIDERACIONES SOBRE UNA POLITICA DE TRANSPORTE COORDINADA

Suscribo cuanto se indica salvo en los dos últimos párrafos.

Sobre la cuestión 5.^a considero conveniente que se aporten soluciones, que, a mi juicio, pudieran ser la mejora del servicio ferroviario y que RENFE ofreciera una fórmula de colaboración a los transportistas de mercancías por carretera de forma que pudieran prestar el servicio de puerta a puerta utilizando el ferrocarril para los grandes recorridos, lo cual resulta en la actualidad fácil con el empleo de contenedores.

Respecto al último párrafo propongo una actuación más radical para que el Estado oriente en su planificación este cambio —como parece que hicieron los alemanes— pues si nos dejamos influir por lo que aparentemente desean los usuarios se irá empeorando la situación, ya que la carretera se está mejorando más rápidamente que el ferrocarril. Y digo aparentemente porque estos escogen en cada momento el me-

dio de transporte que les resulta más conveniente y después, naturalmente, entra en juego la fuerza de la inercia. Esto probablemente nos llevaría a un trasvase de consignaciones de la carretera al ferrocarril, lo cual puede ser doloroso para el MOPU pero conveniente para la economía nacional. Por otra parte sería recomendable que se modifique el código de circulación en lo referente a las cargas admisibles por eje simple y eje tandem, que deben disminuirse.

EL ITINERARIO BAILEN-ALMANSA

Estimo que elude los argumentos que invoco y en lugar de hacer un estudio comparativo con las autovías que figuran en el programa lo hace con obras de carácter local que deben atenderse con las cantidades presupuestadas para el programa de acondicionamiento de la red. A continuación preciso mis argumentos a favor de este enlace Andalucía-Levante:

1. El tramo que propongo formaría parte de la vía de comunicación entre Africa y Europa, según se puede ver en el plano que figura en la página 638 de esta revista, de julio-agosto de 1984, dedicada al enlace fijo entre estos continentes. Esta característica de itinerario internacional es la primera que se señala en el artículo que nos ocupa (página 695, septiembre 1984) para definir las carreteras que deberán proseguir a cargo del Estado, por lo que considero que tanto el que nos ocupa como el que une las fronteras portuguesas de Fuentes de Oñoro y francesa de Irún deben tener tratamiento preferente. Interesa también hacer referencia al artículo que se publica en el mismo número de la revista indicada (página 627) con el título «Infraestructuras del transporte internacional: Su financiación»,

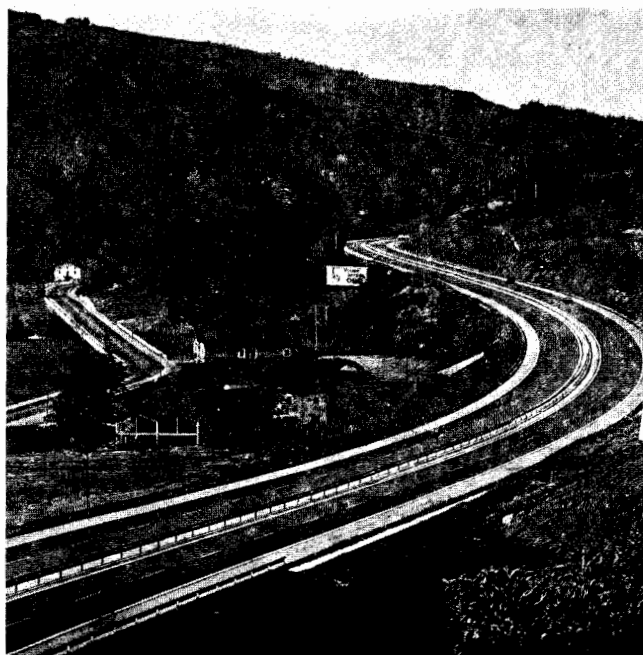
pues en él se señala que el Consejo de las Comunidades Europeas tiene en estudio una propuesta de reglamento para la ayuda financiera de estas infraestructuras, que pudieran llegar al 70 por 100 del coste de las obras.

2. Con el enlace que propongo se consigue el entramado homogéneo sobre el territorio nacional a que hace referencia la segunda condición para que estén a cargo del Estado, ya que la Comunidad de Andalucía y la Valenciana reúnen características agrarias similares y su conexión favorecería la industrialización coordinada de sus productos agrícolas para facilitar la exportación.
3. También mi propuesta está de acuerdo con la característica tercera para que se considere vía nacional, ya que evita una estructura marcadamente radial como son casi todos los itinerarios que figuran en el programa de autovías.
4. Conviene igualmente a efectos estratégicos de defensa militar, al comunicar por el interior dos costas de importantes interés defensivo. Además parece que por este trazado está proyectado por la OTAN un oleoducto para abastecer Europa desde la bahía de Algeciras.
5. Con el tramo que recomiendo se aumentaría el tráfico de las autopistas de Levante que no están saturadas y, por otra parte, se descongestionaría el nudo de Madrid, cuya solución es tan difícil y costosa.
6. Siendo tema de actualidad nuestra integración en la CEE, vale la pena insistir en que uno de los principales beneficios que podemos conseguir es la exportación de nuestra producción agraria de la antigua Bética, que comprende las provincias de Cádiz, Córdoba, Huelva, Jaén y Sevilla, por lo que conviene abaratar su transporte al máximo siguiendo el itinerario más corto y con mejor perfil, como es el que propongo.
7. También debemos facilitar la visita a la Exposición Universal de Sevilla en 1992,

que probablemente coincidiera con los juegos Olímpicos de Barcelona.

8. El argumento de que el itinerario Bailén-Linares-Ubeda-Villacarrillo-Alcaraz-Albacete-Almansa tiene poca intensidad de tráfico, salvo el último tramo no considero que sea suficiente, pues se trata —por lo que recuerdo—, de una carretera estrecha, con mal trazado y muchas travesías de pueblos, lo que puede justificar que los conductores prefieran tomar la E-25 a Madrid, pero nunca la N-340 de la costa, que interesa principalmente a Almería. Al enlazar en Puerto Lumbreras con la autovía procedente de Murcia que está programada quedará bien comunicada, no comprendiendo por qué se habla del acceso oeste de esta última población que va a quedar unida también por autovía con Cartagena y Alicante, y a través de esta población con Albacete, no debiendo en consecuencia preocupar tanto la carretera directa Murcia-Albacete.

En resumen, considero que por las razones expuestas merece estudiarse con detalle el itinerario Bailén-Almansa, pero no siguiendo su trazado actual sino el que más convenga para el corredor que nos ocupa y procurando no pasar por núcleos urbanos. Es posible que sea pre-



matura la doble calzada en este importante enlace Andalucía-Levante (el de la N-340 es secundario), pero podría empezarse con una sola de características geométricas y estructurales similar a los itinerarios REDIA y evaluar los beneficios que pueden obtenerse que creo que serán superiores a los que se conseguirán con la segunda calzada de varios de los tramos previstos en el Plan de autovías, como el de Adanero a Benavente si se construye el Madrid-Burgos, o viceversa, el de Talavera de la Reina a Mérida e, incluso, el Madrid-Bailén.

LA AUTOVIA DIRECTA A MALAGA

Más que pedir un nuevo acceso a Málaga llamo la atención de la necesidad de estudiar un buen trazado desde algún punto de la proyectada autovía Bailén-Córdoba a otro comprendido entre Málaga y Algeciras, que por la topografía del terreno debe estar entre Benalmádena y Torremolinos, con lo que no se complica más el nudo de la capital malagueña. Entre este tramo y el anteriormente señalado se completaría la ruta internacional Marruecos-Francia, lo que actualmente no está bien definido, pues a partir de Bailén se duda si seguir por Granada, si acortar por Montoro hasta Montilla o desviar de la general pasado Córdoba. Quizá ahora la mejor sea la primera, pero con un recorrido demasiado largo; y considero que Málaga, la Costa del Sol y el enlace internacional justifican que por lo menos se estudie un nuevo trazado que, a mi juicio, debería partir de Andujar, dirigiéndose directamente a Antequera y por la Hoya de Málaga conectar con la autovía de la costa.

LOS TRAMOS BAILEN-HUELVA Y MALAGA-ALGECIRAS

Sólo me permito comentar que sería un fallo muy grande de la Dirección General de Carretera, el que no pudieran terminarse estas obras para el gran acontecimiento de Sevilla de 92, que aumentará sensiblemente el número de turistas en casi toda Andalucía.

LA INFLUENCIA DE LOS PEAJES EN LA UTILIZACION DE LA AUTOPISTAS

Este es un tema que ni Llamazares ni yo hemos tratado anteriormente, pero lo considero de gran transcendencia, pues resulta lamentable que unas infraestructuras tan importantes y costosas se utilicen poco y en cambio se encuentren saturadas las antiguas carreteras que le son paralelas, en las que, a veces, se gasta dinero el Estado para mejorarlas. Tengo esto comprobado en la autopista Sevilla-Cádiz, que normalmente está casi vacía porque no les compensa a los usuarios el pago del peaje. Y esto que está ocurriendo con las carreteras normales pasará más en la elección de itinerarios cuando se presente la disyuntiva de seguir por una autopista que le sobra capacidad o utilizar la autovía, que es lo suficientemente buena y no cuesta nada. ¿No sería conveniente que el Estado subvencionara de algún modo las autopistas —por la misma razón que no cobra nada por otras calzadas— con el fin de sacarles más rendimiento al aplicar un peaje más bajo?

CONCLUSIONES

1. Hay que forzar la política de trasvase de parte del tráfico de la carretera al ferrocarril, aunque ello vaya en perjuicio de aquella por las modificaciones en el presupuesto del Estado que exija las mejoras ferroviarias.
2. Debe de estudiarse más a fondo el corredor Andalucía-Levante, así como el enlace de las autovías Bailén-Córdoba y Málaga-Algeciras, que permitirían entre otras cosas establecer un itinerario internacional, posiblemente subvencionable por el Consejo de las Comunidades Europeas, entre Algeciras y La Juncquera.
3. Debe buscarse alguna fórmula para que el coste del peaje en las autopistas no represente obstáculo para sacarle el debido rendimiento a tan importantes realizaciones.