

Comentario al artículo

"Metodología de Revisión de un Plan de Carreteras",
por Jaime Aldama Cabo, publicado en la ROP de Julio-Agosto de 1994.

"LA DESCENTRALIZACIÓN DEL SISTEMA NACIONAL DE CARRETERAS"

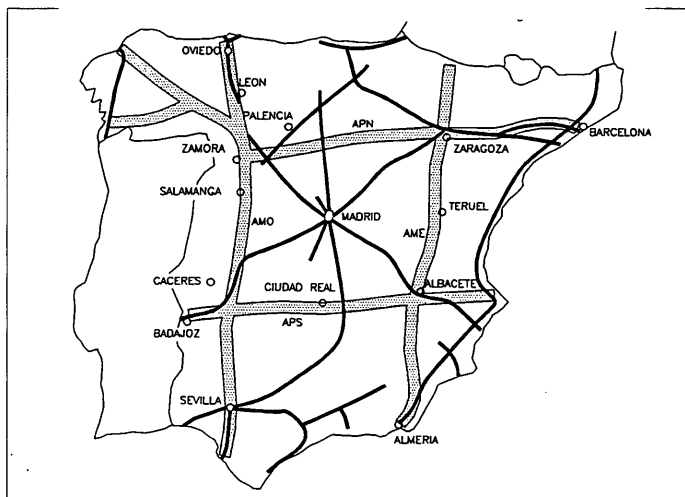
por Manuel Mateos Vicente

Dr. Ingeniero de Caminos, C.y P. M.SC y Ph.D. (Iowa State University).

En relación con el tema del artículo me permito insistir sobre la absoluta necesidad de tener en España autopistas interiores, previamente a cualquier otra actuación a nivel nacional del conjunto actual. Viendo el mapa de las grandes carreteras, o sea autopistas y autovías, de España, se ve claramente que necesita ser complementado, pues la tendencia fue de construir autopistas y autovías (autopistas-vías) radiales y costeras. Es sistema perjudica el desarrollo de grandes zonas interiores. Se sigue padeciendo del centralismo en materia de transporte que hace que Madrid sea el eje de las carreteras principales, que salen como radios de una rueda hacia seis puntos de la periferia. Así tenemos las carreteras nacionales N-I a N-VI. Los cinturones de descongestión de Madrid son a veces colapsados por automóviles y camiones que se mueven entre regiones distantes de Madrid. El centralismo vial perjudica al tránsito interprovincial de paso, así como al local de la provincia de Madrid. Hay que mejorar el sistema radial y el costero introduciendo uno que está más de acuerdo con el desarrollo integral de España y se adapte a la orografía, ya que las cadenas montañosas españolas no son radiales.

Propuse en 1989 que se necesitaba una autovía o autopista, para ampliar una de las carreteras no radiales, la N-630 o Vía de la Plata, que llamo la Autopista Meridiana Oeste o AMO. (Ver referencias 1 a 5 al final). La propuesta fue aceptada y se va a construir tal autopista.

En mi análisis general de los grandes ejes viales llegué a proponer un plan con otra Autopista meridiana (La AME), y dos



*Autopistas y autovías existentes (trazo negro).
Autopistas propuestas por el autor (bandas en puntos);
Las Meridianas: oeste (AMO) y este (AME),
y las Paralelas: norte (APN) y sur (APS).*

de Paralelo la Norte, o APN y la Sur o APS). Ver referencia 6 al final.

Este planeamiento nos deja un rectángulo en el centro, que considero una vía de circunvalación de Madrid, o Ronda Extraprovincial de Madrid (REM).

En cuanto al coste económico hay que tener en cuenta que las autopistas necesarias se pueden autofinanciar por su baja tasa de accidentes. Este fue el motivo principal para aprobar en 1957 el Plan Interestatal de Autopistas de Estados Unidos. En mi análisis económico para el Proyecto de la Autopista Barcelona-Molins de Rey, en 1964, hallé que se autofinanciaba esta autopista, por reducción de los accidentes y debido a la alta siniestrabilidad de la carretera existente (tramo de la N-II). Se puede objetar que el programa de la autopistas AMO, AME,

APN y APS propuestas puede no ser rentable si consideramos los itinerarios actuales y su ocupación; sin embargo hemos de recordar el bien conocido ejemplo de la carretera M-1 de Boston, que se supuso tardaría 20 años en estar saturada, basándose en prognosis matemáticamente lógicas y que se saturó tan solamente en un año.

Referencias:

- 1.- "La provincia de Salamanca necesita una autovía", por M. Mateos, El Adelanto, 24 de marzo de 1989.
- 2.- "Una autovía para potenciar el desarrollo de Extremadura", por M. Mateos, Extremadura, 11 de octubre de 1989.
- 3.- "Una autovía del medio oeste facilitaría el desarrollo económico de la provincia (de Zamora)", por Javier López Delgado, El Correo de Zamora, 6 de Agosto de 1989 (Comenta el autor la propuesta de M. Mateos).
- 4.- "Una autovía para potenciar el desarrollo de la provincia de Avila", por M. Mateos, El diario de Avila, 22 de Marzo de 1989.
- 5.- "La Autopista Meridiana Oeste en el desarrollo del Principado de Asturias", por M. Mateos, XVII Semana de la Carretera, Oviedo 1989.
- 6.- "Un plan de autopistas para potenciar el desarrollo", por M. Mateos, Cimbra (Revista del Colegio de Ingenieros de Obras Públicas), Marzo 1989. ■