

La autopista Toledo-Guadalajara: un catalizador para la Región Centro

The Toledo-Guadalajara Motorway: a catalyst for the Central region

Francisco Javier de Águeda Martín. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Ex-Director General de Carreteras de la Comunidad de Madrid. tairona@taironaconsultores.es

Resumen: La Región Centro del país está geográficamente dominada por la Sierra de Guadarrama y el valle del Tajo. La Autopista Toledo-Guadalajara tendría un trazado paralelo a estos accidentes y, además, en mitad de su trazado se planifica el futuro aeropuerto de Campo Real. El futuro de ambas capitales tomaría un nuevo rumbo con la autopista, y Madrid quedaría parcialmente descongestionado.

Palabras Clave: Planificación; Carreteras; Campo Real

Abstract: The central region of Spain is geographically dominated by the Sierra de Guadarrama and the Tajo valley. The Toledo-Guadalajara Motorway will run parallel to this mountain range and valley and the future Campo Real airport will be built at the halfway point of the motorway. The future of both cities will take a new course as a result of the motorway and Madrid will be partially decongested.

Keywords: Planning; Roads; Camp Real

1. La Región Centro: su geografía y sus comunicaciones

En una pincelada rápida, la Región Centro puede considerarse formada por Madrid y su Corona Metropolitana, los llanos del sur de la provincia de Madrid y del norte de la de Toledo, la región llana del Este con las estepas cerealistas entre el Jarama y la zona de Alcalá de Henares, y la meseta del Noreste de la provincia de Guadalajara.

Al Noroeste de esta región campea la sierra de Guadarrama, como barrera natural que define una estructura geográfica que provoca que las comunicaciones que atraviesan toda la región para comunicarla con el norte sean mucho más dificultosas que las que se dirigen en sentido paralelo a ella. Así pues, la Región Centro ha sido conformada geográficamente por la madre naturaleza como una estructura en banda de dirección Noreste-Suroeste, cuyo límite superior es la propia sierra y cuyo borde inferior podría quedar configurado idealmente por sucesivas líneas imaginarias que, paralelas a ella, pasan por el límite Noroeste de la aglomeración urbana de Madrid, por los valles de los ríos

Jarama y Henares y finalmente por el amplio valle del río Tajo.

En el extremo Sur de esta estructura en bandas está la línea imaginaria que une Toledo con Guadalajara, igualmente paralela a la sierra de Guadarrama y siguiendo las pautas geográficas de la Región. Parece obvio que intentar formar una malla de infraestructuras en contra de las grandes líneas que ya ha marcado la propia naturaleza conducirá a sobrecostes inútiles, que además no mejorarán la comunicación entre las diferentes zonas de la Región y que sólo podrían entenderse desde posturas ajenas a la lógica.

Los que nos precedieron en el planeamiento de infraestructuras, concibieron ya desde comienzos del siglo XX una malla de carreteras y ferrocarriles de estructura radiocéntrica, con origen en una ciudad de Madrid mucho más reducida que la actual. Surgieron así los embriones de las grandes carreteras nacionales que, partiendo del centro geográfico del país, iban hacia los cuatro puntos cardinales. Esta concepción global tuvo su reflejo posterior en el diseño de las infraestructuras viarias dentro del propio municipio de Madrid, como polo princi-

pal de atracción de toda la Región, induciendo la aparición en años sucesivos de la M-30, la M-40 y la M-50.

Incluso para las líneas ferroviarias, como demuestra por ejemplo el diseño de la línea 6 (circular) de Metro, subyace el mismo esquema radiocéntrico. Sin embargo, al pasar el territorio objeto de actuación del ámbito del municipio de Madrid al ámbito regional, e incluso al supra-regional, los círculos concéntricos sucesivos se topan con el obstáculo de la sierra de Guadarrama y sus otras consecuencias naturales (el parque de la Cuenca Alta del Manzanares y el Monte de El Pardo), lo que dificulta la extrapolación del modelo. Fruto de ese encuentro ha sido, por ejemplo, la falta de cierre por el norte, por ahora, de la M-50.

2. La Región Centro: un cambio de estrategia

En 1996, la M-45 supuso la aparición de otro concepto: con su trazado globalmente paralelo a la sierra de Guadarrama intentó desviar el modelo de comunicaciones existente hacia otro esquema no ya basado en el municipio de Madrid como centro de todas las líneas de transporte público o privado, sino como un polo más entre los diferentes núcleos de población que espontáneamente se habían ido formando en la Corona Metropolitana con el paso del tiempo. El origen conceptual del trazado de la M-45 fue unir de forma autónoma las grandes poblaciones del sur de la Comunidad de Madrid (lo que se ha dado a llamar la "Ciudad del Sur") con el llamado Corredor del Henares, que cuenta también con núcleos de población muy significativos. También la nueva autopista autonómica M-203 actualmente en construcción, que une Alcalá de Henares con la R-3 en Mejorada, sigue la misma idea.

Sin embargo, junto a la nueva tendencia que pretendía introducir la M-45, siguió existiendo subyacente y conjuntamente el concepto radiocéntrico, cuya manifestación más próxima son las autopistas radiales de Madrid: la R-2, la R-3, la R-4 y la R-5. Aunque generalmente los ciudadanos de la Región Centro consideran un defecto el hecho de que estas autopistas sean de peaje, la realidad es que si no lo hubiesen sido el resultado habría sido difícil de soportar para la parte del municipio de Madrid incluida dentro de la M-40: gracias a los ba-

jos tráficos que el peaje induce en dichas autopistas radiales, los madrileños hemos tenido por ahora la suerte de que el tráfico por carretera hacia Madrid no provoque aún el colapso total del núcleo central del territorio. A largo plazo, la ampliación prevista para la M-40 supondrá sólo un ligero paliativo de este fenómeno.

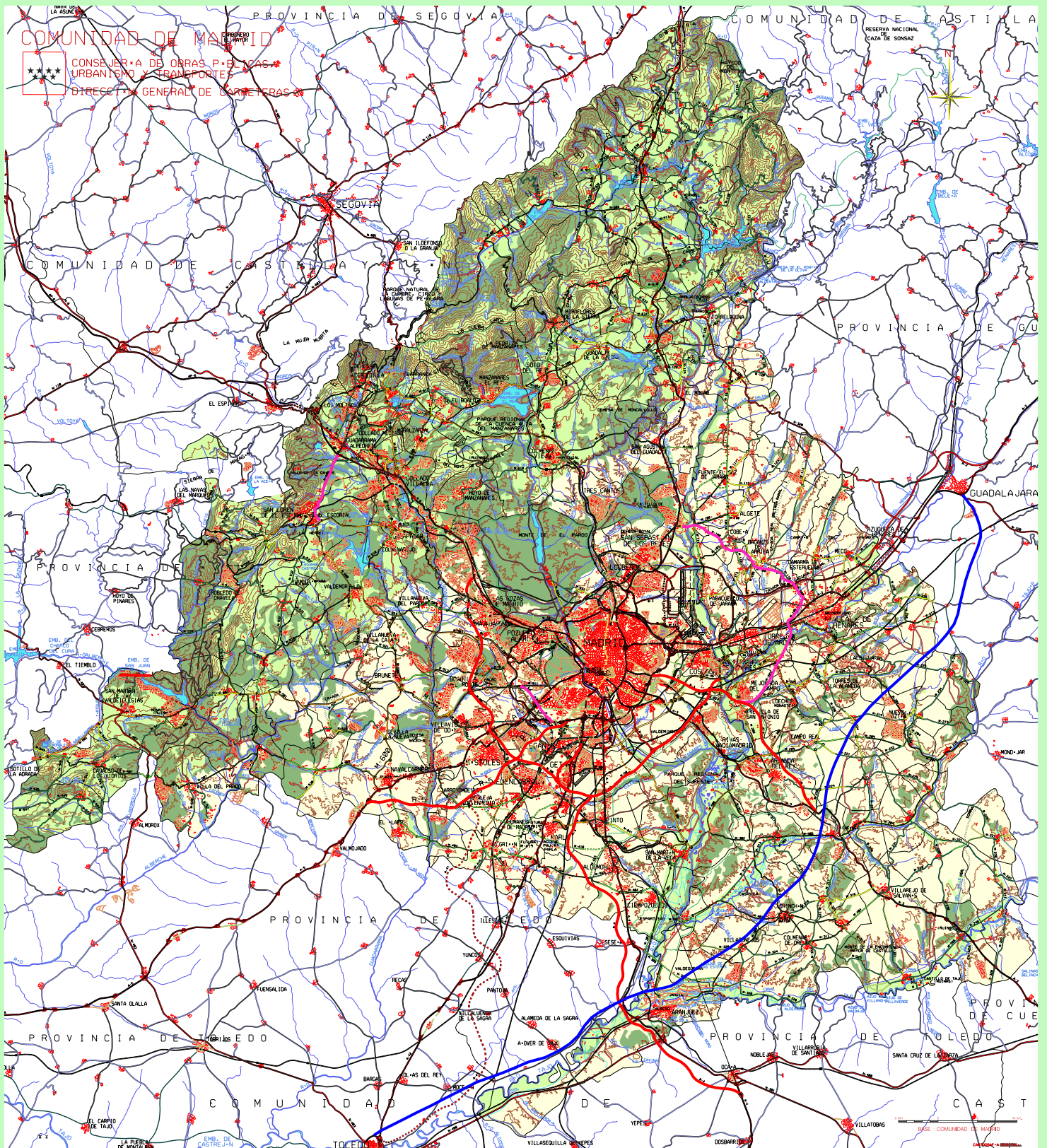
El futuro de las radiales no puede ser más que el aumento de su utilización por parte de los habitantes de la Región Centro, con peaje o sin él, y por tanto los defectos que en el siglo XXI supone el diseño radiocéntrico del pasado siglo se pondrán desgraciadamente de manifiesto dentro de pocos lustros. Conviene pues que desde ahora pensemos en la alternativa, a la vista del largo plazo que requiere la maduración de los grandes proyectos de transporte.

El recurso al transporte público, fundamentalmente ferroviario, para resolver este problema no deja de ser más que la expresión de un voluntarismo que no corroboran las estadísticas. En la práctica totalidad del resto de regiones del mundo, como también en la de Madrid, los datos demuestran de forma machacona que el transporte por carretera genera tasas de utilización muy superiores a las del transporte ferroviario: la relación entre uno y otro suele estar alrededor del 9 a 1. El transporte público ferroviario puede resolver los problemas de comunicación en una zona muy restringida del territorio pero no se vislumbra que en un próximo futuro pueda servir para asegurar el transporte de toda la población dentro de una zona más amplia. Incluso los efectos del llamado Metrosur, como brillante idea base para la vertebración de la "Ciudad del Sur", tardarán décadas en hacerse realidad, como demuestran las insuficientes tasas relativas de utilización que esta infraestructura tiene actualmente.

Sólo el arrinconamiento progresivo de la estructura radiocéntrica de transportes, fundamentalmente por chocar con el hecho geográfico que representa la sierra de Guadarrama, para su sustitución por una red de lados rectangulares orientados en sentido paralelo y perpendicular a la sierra, puede resolver el problema a largo plazo.

3. La autopista Toledo-Guadalajara

Una de las infraestructuras viarias que se perfilan como básicas en un horizonte no tan lejano para la



conformación del borde inferior de dicha red, que en muchos lugares de la Región Centro ya se está creando de forma espontánea, sería la autopista Toledo-Guadalajara. Examinando el plano del centro de España se ve que, por una parte, su trazado podría ser compatible con los ámbitos medioambientalmente protegidos de su zona, tanto del Sureste de la Comunidad de Madrid como de las zonas adyacentes de Castilla-La Mancha y que por otra parte, y con un trazado paralelo a la sierra, aproximadamente a mitad de su trazado está Campo Real, con lo que de repente su construcción aporta factores sumamente atractivos.

Se trata de una zona llana y de gran superficie en la que desde hace varias legislaturas, tanto los decididores de la Comunidad de Madrid como los de la Administración Central del Estado planean y discuten sobre la construcción de un gran aeropuerto que pudiese a largo plazo sustituir al de Barajas que, cada vez más, se encuentra rodeado por poblaciones densamente habitadas y que se ven perjudicadas por los impactos acústicos muy graves que su ubicación actual produce. La zona de Campo Real es una extensión urbanísticamente casi virgen, que podría acoger perfectamente lo que sería el mayor aeropuerto del país, en el que se han llegado a prever hasta 8 pistas de despegue y aterrizaje.

El trazado inicial tentativo de la autopista Toledo-Guadalajara atraviesa el centro de la extensión prevista para el futuro aeropuerto de Campo Real. De tal forma, si esta autopista se hiciese realidad ambas capitales de provincia podrían estar a unos 50 Km. del mayor aeropuerto del país, o, si consideramos que la distancia se mide hoy en tiempo y no en kilómetros, a media hora aproximadamente del mayor intercambiador de transporte del sur de Europa. Esto cambiaría completamente la fisonomía actual de las dos ciudades, convirtiéndolas en polos de atracción tanto para la industria como para posibles nuevos habitantes, ya que la autopista colocaría a ambos núcleos de población sobre un eje de comunicación fácil y rápida con todo el entorno geográfico, próximo o lejano, que pondría a su alcance el nuevo aeropuerto.

Para la ciudad de Madrid la autopista supondría una descongestión tanto de población como de industria, lo que aliviaría enormemente el tapón que origina el modelo radiocéntrico que rige las

comunicaciones actuales. Así pues, aunque en una primera lectura pudiese parecer que la autopista Toledo-Guadalajara podría restar importancia a la Corona Metropolitana de Madrid, en el largo plazo la calidad de vida, medida en tiempos de transporte, reducción de la contaminación atmosférica, y tantos otros inconvenientes que produce la excesiva aglomeración, compensarían sobradamente el desvío económico que supondría el crecimiento paralelo de las dos capitales de provincia que quedarían unidas por la Autopista.

4. La visión actual del futuro de la autopista Toledo-Guadalajara

El concepto de la autopista Toledo-Guadalajara tiene una antigüedad de 5 ó 6 años. De forma uniforme, todas las personas individuales o Administraciones Públicas que han tenido conocimiento del proyecto han apreciado su enorme valor estructurante y la posibilidad de transformación que esta carretera podría aportar al modo de vida de los habitantes del Sureste de la Comunidad de Madrid y del Noroeste de la de Castilla-La Mancha. Sin embargo, siempre se ha dado la paradoja de que para unir por autopista dos capitales de provincia de la misma Comunidad Autónoma (Toledo y Guadalajara son ambas de Castilla-La Mancha), aproximadamente la mitad del trazado debía discurrir por otra Comunidad Autónoma diferente (la Comunidad de Madrid).

El problema con que ha topado su realización durante todo este tiempo siempre ha sido el hecho de que, por una parte, debían intervenir dos Administraciones Autonómicas distintas —el diferente signo político que ha gobernado en ellas nunca ha sido un impedimento— y que por otra parte, de no mediar acuerdo entre ellas e incluso probablemente habiéndolo, se requería la intervención de la Administración General del Estado, cuyas competencias en materia de carreteras comprenden precisamente la interconexión entre Comunidades Autónomas limítrofes.

El interés de la Comunidad de Madrid en hacer esta infraestructura siempre ha sido muy reducido, porque se ha considerado que en realidad venía a resolver un problema de Castilla-La Mancha. Por su parte Castilla-La Mancha, al intuir esa falta de

interés de Madrid, ha buscado otras soluciones, sustituyendo la unión entre ambas capitales de provincia por un itinerario de dos ejes que, en líneas generales, forman un ángulo recto cuyo vértice se sitúa aproximadamente en Tarancón y cuyo trazado estaría íntegramente dentro de su propio territorio, y desde luego muy lejos del futuro aeropuerto de Campo Real. Estos proyectos están ya muy avanzados en la actualidad.

A la situación actual de la autopista Toledo-Guadalajara caben varias salidas. La primera evidentemente es la intervención de la Administración General del Estado; sin embargo, la visión desde el Gobierno Central de la necesidad de una unión directa entre las dos capitales no es muy alentadora: siempre se ha pensado que, en definitiva, ya estaban conectadas entre sí a través de las autopistas A-2 y A-42, utilizando al llegar a la corona de Madrid, ya sea la M-40, ó bien la M-45 ó la M-50. Este planteamiento adolece del defecto de alargar el trayecto, sobre todo en tiempo, a la vista de la congestión habitual de la corona metropolitana de Madrid, y por supuesto impide aprovechar la ventaja que representaría pasar por Campo Real.

Otra vía alternativa de solución sería la firma de un Convenio entre la Comunidad de Madrid y la de Castilla-La Mancha para la realización de la autopista, con los repartos de competencias y costes que fuesen pactados en su momento. Esta segunda vía de solución requeriría a su vez una apuesta decidida por el nuevo aeropuerto de Campo Real, con las implicaciones de todo tipo que esto lleva consigo para ambas Comunidades Autónomas, lo que no está exento de dificultades.

Las Administraciones locales directamente afectadas por el trazado aquí propuesto, como son las dos capitales de provincia origen y destino de la infraestructura y las poblaciones que como Aranjuez y Arganda, aunque situadas dentro del territorio de la Comunidad de Madrid se verían muy beneficiadas por su construcción, ya manifestaron en su momento un gran interés por esta infraestructura viaria, con lo que en principio el proyecto podría contar con su beneplácito activo. Hay pues razones para confiar en que la coordinación de todas las Administraciones implicadas dé vía libre a un proyecto que, por unas u otras razones, beneficiaría a un buen número de habitantes de la Región Centro. ♦