

ARTICULOS

La autovía Dos Mares

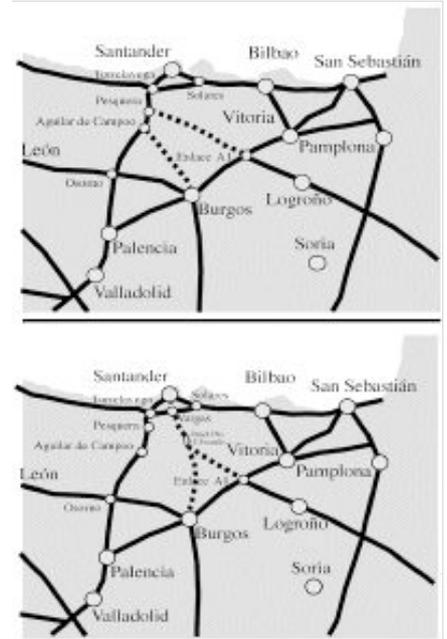
18.10.2007 - ROBERTO DE GUEZALA PORTILLO

En Cantabria, si observamos, se están volcando machaconamente todas las comunicaciones por un solo valle o eje; el de Torrelavega-Reinosa, transversal a la costa. Es el único que tiene posibilidades de desarrollarse y por lo tanto en nuestra comunidad este desarrollo es asimétrico. Por él no sólo discurre la carretera de Las Hoces de Bárcena, sino que discurre la Autovía de la Meseta, el tren de Alar, el trazado del AVE, las mercancías y ahora, por si fuera poco, se va a volcar el tráfico de Burgos a Torrelavega por Aguilar de Campoo. Además existe la intención de recargar un tramo de la Autovía de la Meseta con el trazado de la Autovía Dos Mares. Por supuesto que esta última autovía será muy bien recibida vaya por donde vaya al unir Cantabria y Asturias con el pujante eje del Valle del Ebro -con Logroño, Zaragoza, Valencia y Barcelona- evitando de esta forma el paso por el País Vasco, que está muy recargado al igual que nuestra autovía en la parte oriental. Es importantísimo para el desarrollo y vital para ampliar el interland natural de nuestro puerto.

Nos hemos anticipado a su ejecución creando el Instituto de Logística ya que uno de sus cometidos será crear cadenas de tráfico en esta dirección. Yo no sé qué clase de libertad tienen los ingenieros de Caminos a la hora de decidir los trazados. Lógicamente sólo deberían de influir los flujos de tráfico, la topografía y los núcleos poblacionales. Lo paradójico de todo esto es que si se produce un error en la decisión de algún trazado, con el tiempo resultará un desarrollo en estas zonas al atraer industria y como resultado, un asentamiento de población.

Resulta muy curioso que las capitales de las autonomías, ahora, como centros de presión política, sean un importantísimo foco de atracción de comunicaciones. Muy claro es el caso de Valladolid, como en su día sucedió con Madrid por su capitalidad. Está influyendo el factor rentabilidad política. Los trabajos subterráneos de los ministros vascos -¿qué bueno es tener ministros!- fueron tan efectivos que nunca se realizó el Santander-Mediterráneo, trazado que hubiera desarrollado zonas muy deprimidas de Cantabria y Burgos y particularmente el Puerto de Santander. Cualquiera que viva o tenga residencia en Trasmiera, para viajar a Madrid por autovía tiene que ir a Torrelavega o tiene que ir por Bilbao. Esto supone un aumento de tiempo y costes sin ninguna de las ventajas de las autovías como son seguridad y reducción de tiempos de viaje. Atravesar la cordillera por Las Hoces ha sido muy costoso, posiblemente el tramo más caro de toda España. Se puede argumentar que daría un servicio más equilibrado para toda la provincia por El Escudo aunque sea a través de un túnel, siempre más barato que viaductos como el de Las Hoces de 140 metros de altura, resolviendo muy favorablemente los problemas medioambientales. Actualmente la tecnología de túneles está muy desarrollada. Se ha tratado de evitar otra travesía de la cordillera y es de esperar que una autovía no inaugurada aún quede saturada. Yo creo que el sol sale para todos y también para El Escudo y Trasmiera; no sé el tiempo que tendrán que esperar para disponer de unas comunicaciones modernas que permitan su desarrollo no sólo turístico sino productivo, industrial y poblacional ya que la zona actualmente sólo está servida por la Autovía del Cantábrico.

Ahora vamos a ver la toma de decisiones poniendo un ejemplo de los nuevos trazados de la autovía Dos Mares y el trazado de Burgos a Torrelavega por Aguilar de Campoo. Sigo pensando que los ingenieros de Caminos no tienen libertad para decidir los trazados con criterios técnicos. El tramo Burgos- Aguilar, por su propio tráfico, no justifica una autovía entre esos dos puntos. Con esta solución tenemos resuelta la conexión de Madrid y Burgos con Torrelavega, y por otro lado Asturias y Torrelavega con Logroño y Valle del Ebro. Aunque observando los planos parece que se ha diseñado exclusivamente la solución Asturias-Logroño. Hay que tener en cuenta que el puerto de Cantabria -y de Castilla- está en Santander. Propongo otra solución; de Santander por Vargas y El Escudo a Burgos-Madrid y por otra parte a Logroño, Zaragoza, Valencia y Barcelona en forma de "Y", como se observa en el esquema adjunto.



Tendríamos el coste de este trazado contra el de Burgos-Aguilar más el de Pesquera a la conexión con Logroño. Estoy seguro de que si la capital de Castilla-León hubiera sido Burgos, el trazado se hubiera realizado por El Escudo.

Tenemos muy claro que la solución de Las Hoces dejaría a media provincia sumida en una sombra de posibilidades de comunicación modernas. Todo el territorio que va desde Somo a Laredo tiene unas posibilidades increíbles pero sólo tiene buen servicio por la autovía del Cantábrico. En este momento se está industrializando paulatinamente y tiene un fuerte potencial turístico pero le falta conexión con Madrid.

La solución combinada de la autovía Vargas-Burgos-Logroño nos daría un recorrido directo de Santander a Burgos y de Vargas-Autovía del Cantábrico a la conexión con Logroño. La zona oriental de la provincia tendría un servicio aceptable con esta solución. Además desarrollaríamos otro eje y ampliaríamos el de El Escudo mejorando a la vez el interland del puerto.

Ahora vamos a comparar los dos trazados. La solución por Las Hoces (ver gráfico comparativo) no tiene la necesidad de atravesar la cordillera. La que proponemos se realizaría mediante un túnel para atravesar El Escudo y el servicio sería mejor. A simple vista el trazado de la autovía Dos Mares actual parece como si su propósito fuera la conexión de Asturias con Logroño a través de Torrelavega.

Tradicionalmente en España hemos mantenido el sistema radial, cuya filosofía era que todo pasase por Madrid. De esta forma la hemos saturado peligrosamente haciendo necesarias la M-30, M-40 y M-50, que también alargan el recorrido cuando se atraviesa la península.

Actualmente se va imponiendo un criterio de racionalidad. Tenemos como ejemplo la Autovía de la Plata y la de Sagunto a Somport: ninguna de las dos pasa por Madrid, lo que se llama ahora «red mallada».

Si adoptamos una solución para la Autovía Dos Mares por Las Hoces, tan asimétrica, tendremos como resultado un 50% de la región con una sombra que no le da la luz de las vías de comunicación modernas, que son las auténticas venas por donde circula la sangre del desarrollo.

No desaprovechemos la ocasión de ampliar el interland por carretera hasta Burgos. Sólo hay que ver los kilómetros que hay desde Santander a Logroño por la Autovía Dos Mares, no olvidándonos que el puerto está en Santander. Sólo intento con esto llamar la atención y aportar una opinión. Como final, el tramo Burgos-Aguilar, haciéndose la Dos Mares, es absurdo por ser dos autovías paralelas y cercanas.