

10.000 KILOS DE MIEL Y 5.000 DE POLEN

Cándido Martín se ha pasado la vida cuidando colmenas en el término municipal de Caminomorisco.

Y se extiende en consideraciones para hacer comprender que el término de su pueblo es propicio para la apicultura, aunque la pro-

ducción esté bajando como consecuencia de las repoblaciones de pinos, que acababan con las plantas de cuyas flores se nutre la abeja.

Los apicultores, según él, son manipulados además por el comprador, quien se aprovecha de los momentos de mayor

producción, que, según este experto, es de 10.000 kilos de miel y 5.000 de polen de promedio anual.

Los precios, para la miel, oscilan entre las 100 y las 150 pesetas kilo, y van de 300 a 400 para el kilo de polen.

nario (el veterinario vive en Pinofranqueado). El médico y el practicante pasan consulta diariamente en todas y cada una de las alquerías, pero no disponen de consultorio y en cada sitio ha habido que habilitar un aula escolar para tales menesteres. En Caminomorisco pasan consulta en el propio domicilio. Carecen de casa-médico y de consultorio.

Quedan fuera del servicio sanitario Riomalo de Abajo y Arrolobos, que están anexionados, por cercanía, a Ladrillar.

El veterinario, comparado con Pinofranqueado, acude diariamente al Ayuntamiento de Caminomorisco, donde despacha con quienes acuden a reclamar sus servicios.

En cuanto a la enseñanza, tiene Caminomorisco un grupo de ocho unidades escolares, suficientes para la población escolar de la localidad y de las alquerías, desde donde llegan los alumnos en transporte escolar.

En Arrolobos existe y funciona una escuela unitaria que atiende a los escolares de la alquería. Riomalo de

Abajo sólo cuenta con tres niños en edad escolar y han sido internados en una guardería de Caminomorisco y en otra de Nuñomoral.

Veinticinco niños de edad preescolar, de Caminomorisco y sus alquerías, no pueden asistir a la escuela porque no funciona aún, pese a estar construida.

Cuenta Caminomorisco con una Escuela-Hogar en la que están internados 125 niños del pueblo, que sus padres trabajan en el campo y otros puntos de la provincia.

Y de los pequeños a los mayores. Los jubilados, los jubilados, los de la tercera edad, no disponen de un Club del Pensionista. Para distraerse hacen reuniones en la calle, al sol en invierno y a la sombra en verano. Matan el tiempo jugando a las cartas o contándose mutuamente sus «batallitas».

La juventud siente y se resiente de la falta de campos de deportes. Por ejemplo, el equipo de fútbol juega en una pequeña explanada natural. Y aunque el alcalde asegura que pronto habrá instalaciones, los jóvenes no lo ven claro.

Sin embargo, cuentan en esta localidad con una hermosa piscina natural y otra artificial que está a punto de terminarse.

La juventud también reclama un Centro Social con biblioteca.

LAS ACEITUNAS Y LOS CERDOS

Destaca en el aspecto industrial la Cooperativa de aderezo de aceitunas y varias cooperativas dedicadas al cebo del cerdo.

Para mantener el ritmo de cebado de estos últimos se cuenta con un total de 1.000 cabezas reproductoras, lo que les confiere una capacidad de cebado de 6.000 cabezas en diferentes partidas. Algo falla, sin

embargo. La organización, según algunos cooperativistas, no es perfecta y, por tanto, el rendimiento no alcanza las metas propuestas. Para algunos, como Juan Jiménez, el problema está en que todos quieren disponer y falta una mano rígida que lleve las riendas.

UNA RIQUEZA EN EL AIRE

Para los morisqueños, según el alcalde de Caminomorisco, el futuro se presenta halagüeño. Tienen puestas las esperanzas en los pinares, en tantos miles de pinos que fueron sembrados hace cuarenta años y que ahora empiezan a dar fruto.

Cuando se inicien de manera continuada las cortas y se generalice la extracción de resinas, habrá trabajo para todos los del término e incluso para obreros que lleguen de fuera.

Esas son las previsiones. Amargados por la preocupación, porque a veces los pinos arden —¿quién los quema?— y la riqueza futura se hace cenizas.

Esperanza que se esfuma, con continua frecuencia, en tierra de muchos pinares, pero sin industrias transformadoras de los productos que generalicen puestos permanentes de trabajo. Por el fuego y las carencias, Caminomorisco tiene en sus pinos una riqueza en el aire.

EMILIO JARAIZ

Divulgue
ALCANTARA



La provincia de Cáceres, aquí donde la ve quien la anda, la rueda, la vuela o la sobrevuela —ministros incluidos—, no es moco de pavo. Ni de pavo ni de nada. No son moco de pavo sus casi veinte mil kilómetros cuadrados (19.945), tanta tierra en país, España, cuya extensión total apenas sobrepasa los quinientos mil (504.750).

Cáceres, segunda provincia española por sus dimensiones (la primera es Badajoz, con mil setecientos kilómetros cuadrados más), ocupa casi el cuatro por ciento (el 3,95) del territorio nacional.

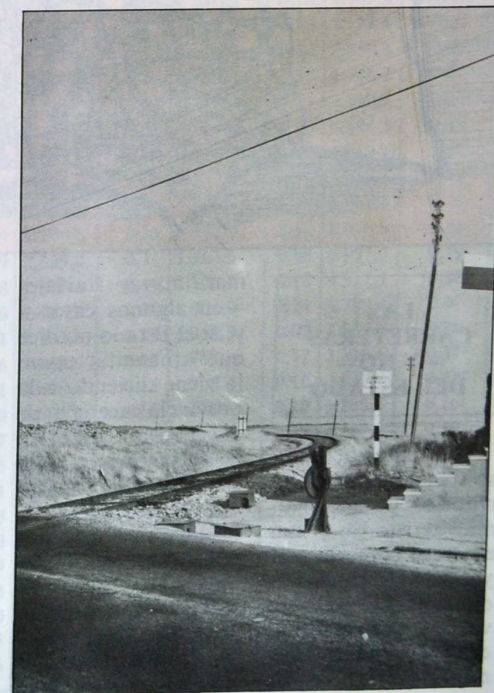
No es moco de pavo, pues, provincia como la de Cáceres, que gana en dimensiones a Kuwait y a Puerto Rico, a Jamaica y a Gambia, a Las Bahamas... y a un gran número de naciones más; que es casi tan grande como El Salvador, Israel, Qatar o la Somalia Francesa; que llenaría las dos terceras partes de Holanda o de Albania o la mitad de Suiza o de Dinamarca...

Ancha provincia de Cáceres. Ancha y larga. Entre su extremo más meridional y su punta más septentrional, hay como 226,25 kilómetros; de poniente a levante, 162,50. Eso, en línea recta, naturalmente; línea recta que es la distancia más corta entre dos puntos.

En las líneas nada rectas de las vías de comunicación, escasas, más bien malas y un tanto embrolladas en la provincia de Cáceres, entre Ladrillar, el pueblo más al norte de la provincia, y Madrigalejo, el de más al sur, o entre Cedillo y Villar del Pedroso, al occidente aquél y éste al oriente, vaya usted a averiguar los kilómetros de carreteras que hay que rodar, las curvas que sortear, el polvo que tragar y los baches en los que brincar.

Cáceres, 19.945 kilómetros cuadrados. Se dicen pronto. Pero hay que pararse a pensar, por ejemplo,

en que son tantos como los que juntan las provincias de Granada y Cádiz; más de los que suman las de Huelva y Málaga o Málaga y Sevilla; tanto como las

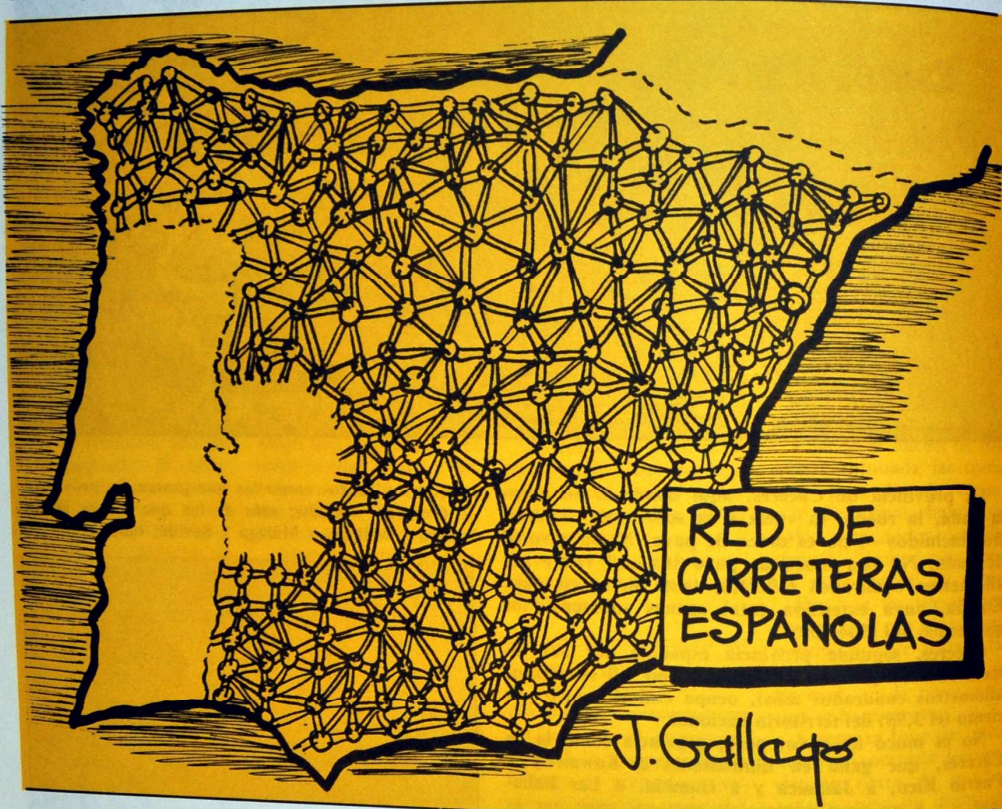


de Madrid y Guadalajara; dos veces Valladolid y, más o menos, lo mismo que la suma de Logroño, Palencia y Santander o la de Barcelona y Lérida o Barcelona, Gerona y Tarragona o La Coruña, Orense y Pontevedra; más tierra de la que suponen León y Salamanca, doble que Zamora, poco menos de dos Murcias y casi tanto como Valencia, Alicante y Cas-

tellón de la Plana juntas; más que Vascongadas y Navarra; diez Guipúzcoas, ocho Vizcayas, seis Alavas, dos Navarras...

Ancha y larga la provincia de Cáceres. Y largas y anchas deberían ser, en consecuencia, sus vías de comunicación.

Pero, ¿lo son...? ¿O no lo son?



LAS CARRETERAS —Y NO— DEL ESTADO

Un territorio, incluso Cáceres, que es territorio y nacional, más territorio y tan nacional como la mayoría de las provincias españolas restantes, se vale para sus comunicaciones de carreteras, de vías férreas, de vías

marítimas y fluviales —en algunos casos— y, si el Estado no dice que «¡nanai!», como le viene diciendo a la provincia cacereña, de vías aéreas.

Y las carreteras lo son del Estado y a cuenta del Estado o de las Diputaciones y a cuenta de las Diputaciones. Las líneas férreas lo son aquí de RENFE. Las marítimas y fluviales, como en Cáceres no hay, de

no importa quién. Las vías aéreas... ¿Para qué citarlas en este punto, siendo, como son, tal cual mentar la sog a en la casa del ahorcado?

Hablemos, en primer lugar, de las carreteras estatales.

Y digamos, para empezar que, según datos del INE (Anuario Estadístico de 1980), en 1979 —año y piquito hace de esto— había en toda

España 79.936,7 kilómetros de carreteras del Estado.

En buena ley, ley de buen padre que trata igualmente a todos sus buenos hijos, y teniendo en cuenta que Cáceres es el 3,95 por ciento de la extensión nacional, de tantos kilómetros deberían corresponderle no menos de 3.158. 3.158 kilómetros de carreteras estatales.

Pero, ¡cá...! El Es-

tado, padre de unos territorios y así como padrastro enfurecido de otros, en Cáceres no tenía ni mantenía más que 1.930,5 kilómetros de carreteras. Lo que equivale a decir que, si echamos las cuentas sobre la base del promedio nacional, el Estado español estaba debiendo a la provincia de Cáceres no menos de 1.227 kilómetros de carreteras, carreteras construidas y atendidas con el erario nacional, que es también erario del pueblo cacereño.

De carreteras, el Estado español no había plantado ni conservaba en Cáceres sino 96 metros por kilómetro cuadrado. ¡96 metros, que son casi nada, y menos todavía si se piensa que el promedio nacional estaba en 158 metros!

Huelva, que ganaba a Cáceres por poco, más de 100; Vizcaya, que ganaba por mucho, más de 310; Pontevedra se andaba en los 335 largos; Barcelona en más de 180; Tarragona no se dejaba ahorrar por menos de 220; Valladolid estaba por encima de los 190... (Cuadro I).

Véase el Cuadro I y advierta quien quiera tomar consciencia de este otro agravio comparativo, que Granada y Cádiz, por ejemplo, en conjunto más pequeñas que Cáceres, tenían 1.000 kiló-

metros de carreteras estatales más; 500 más Huelva y Málaga, y Málaga y Sevilla casi 1.500; Asturias, que es la mitad de la provincia de Cáceres, superaba a ésta en 700 kilómetros; Madrid y Guadalajara la doblaban; Palencia, Logroño y Santander casi la triplicaban; Barcelona, Gerona y Tarragona, que no suman más extensión que Cáceres, la duplicaban y un poco más en kilóme-

tros de carreteras del Estado.

AUTOPISTAS, AUTOVIAS Y DEMAS

Volvamos a los citados datos del INE. Según los cuales, en 1979, había en España 1.745 kilómetros de autopistas (libres algunos y de peaje otros), 136,6 de autovías y 551,8 de carreteras con calzadas se-

paradas. En Cáceres, dicen los datos del INE, y la cosa resulta bastante fácil de comprobar, ni un centímetro de autopista ni un metro de autovía y nada más que 6,2 kilómetros de carreteras con calzadas separadas (Cuadro II). En buena justicia distributiva, debería contar al menos con 69 kilómetros de las primeras, 5,35 de las segundas y 21,79 de las últimas.

CUADRO I

	A	B	B:A	C	C:A	B+C	(B+C):A
Alava	3.047	—	—	1.226,4(1)	0,40	1.226,4	0,40
Albacete	14.858	1.883,0	0,12	1.461,6	0,10	3.344,6	0,22
Alicante	5.863	1.491,0	0,25	916,3	0,16	2.407,3	0,41
Almería	8.774	1.006,5	0,11	1.170,9	0,13	2.177,4	0,24
Avila	8.048	1.381,0	0,17	949,4	0,12	2.330,4	0,29
Badajoz	21.657	2.396,8	0,11	2.149,4	0,10	4.546,2	0,21
Baleares	5.014	1.341,6	0,26	758,6	0,15	2.100,2	0,41
Barcelona	7.733	1.424,5	0,18	1.969,8	0,25	3.394,3	0,43
Burgos	14.269	2.549,4	0,17	2.090,8	0,15	4.640,2	0,32
Cáceres	19.945	1.930,5	0,09	1.847,8	0,09	3.778,3	0,18
Cádiz	7.385	1.304,1	0,17	658,4	0,09	1.962,5	0,26
Castellón	6.679	1.290,0	0,19	782,9	0,12	2.072,9	0,31
Ciudad Real	19.749	2.329,0	0,11	1.567,5	0,08	3.957,5	0,19
Córdoba	13.718	1.977,4	0,14	2.339,7	0,17	4.317,1	0,31
Coruña (La)	7.876	1.885,2	0,23	1.904,2	0,24	3.789,4	0,47
Cuenca	17.061	2.303,1	0,13	1.252,5	0,07	3.555,6	0,20
Gerona	5.886	1.483,6	0,25	733	0,12	2.216,6	0,37
Granada	12.531	1.648,6	0,13	1.208,4	0,10	2.857	0,23
Guadalajara	12.190	1.987,3	0,16	1.178	0,10	3.165,3	0,26
Guipúzcoa	1.997	436,2	0,21	751,7	0,38	1.187,9	0,59
Huelva	10.085	1.071,9	0,10	890,5	0,09	1.962,4	0,19
Huesca	15.671	2.628,0	0,16	490,7	0,03	3.118,7	0,19
Jaén	13.498	1.685,0	0,12	1.732	0,13	3.417	0,25
León	15.468	2.272,9	0,14	1.836,1	0,12	4.109	0,26
Lérida	12.028	1.670,6	0,13	845,9	0,07	2.516,5	0,20
Logroño	5.034	1.036,6	0,20	551,3	0,11	1.587,9	0,31
Lugo	9.803	1.766,6	0,18	2.649,5	0,27	4.416,1	0,45
Madrid	7.995	1.869,0	0,23	1.322,1	0,17	3.191,1	0,40
Málaga	7.276	1.389,1	0,19	782	0,11	2.171,1	0,30

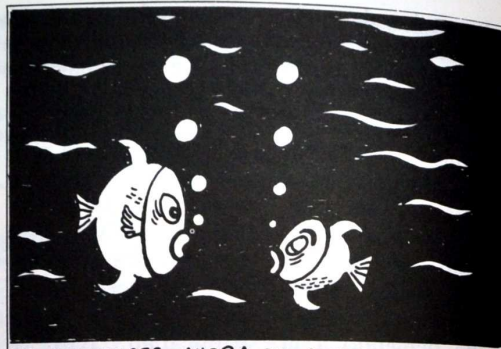
EL ESTADO DE LAS CARRETERAS... DEL ESTADO

Carreteras del Estado (los 79.936,7 kilómetros de 1979) consideradas unas como Red Básica, otras como Red Complementaria y otras como Red Regional.

En el citado año, Cáceres tenía apenas 409,3 kilómetros de carreteras de Red Básica, cuando por la extensión de sus tierras, si a ellas se aplicaran los promedios nacio-

nales, le corresponderían 631,27. Apenas 513,5 kilómetros de Red Complementaria, de la cual hubiera debido tener 747,45. Su Red Nacional llegaba a los 1.007,7 kilómetros, en lugar de alcanzar los 1.768,08, que hubiese tenido si todos los territorios españoles, iguales por ley y por justicia, no fueran en la práctica «unos más iguales que otros» (Cuadro III).

Estos datos, facilitados por el MOPU al INE en 1979, no coinciden exactamente con los proporcionados recientemente a la re-



TE CONVENCES AHORA DE QUE EN ESTE BACHE DE LA CARRETERA TENEMOS MÁS AMPLITUD QUE EN EL RÍO. JINO NERIA

vista ALCANTARA por la Jefatura Provincial de Carreteras, según la cual (Cuadros IV, V y VI), la Red Básica cacereña está en 408 kilóme-

tros, la Complementaria en 579 y la Regional en 1.016. Dadas las mínimas diferencias entre unos números y otros, a la hora de establecer comparaciones, ALCANTARA recurrirá a los del INE.

En el Cuadro VII se echa de ver, además, que en el conjunto de las carreteras estatales (Red Básica, Red Complementaria y Red Regional) para todo el país, 364,90 kilómetros eran de pavimento adoquinado, del cual carece por completo la provincia de Cáceres; como carece igualmente de carreteras estatales con pavimento de hormigón de las que hay en España 198 kilómetros. Todas las de Cáceres están trazadas con tratamiento superficial (la mayoría, 1.593,8 kilómetros) y con aglomerado asfáltico, de las que junta 336,7 kilómetros.

¿Y cuál es el estado en que se encuentran

	A	B	B:A	C	C:A	B+C	(B+C):A
Murcia	11.317	1.688,1	0,14	1.580,8	0,14	3.268,9	0,28
Navarra	10.421	—	—	3.418(1)	0,33	3.418	0,33
Orense	7.278	1.310,0	0,17	1.642,3	0,23	3.268,9	0,40
Oviedo	10.565	2.672,9	0,25	2.226,4	0,21	4.899,3	0,46
Palencia	8.029	1.816,8	0,22	949,2	0,12	2.766	0,34
Palmas (Las)	4.065	783,5	0,19	1.248,3	0,31	2.031,8	0,50
Pontevedra	4.477	1.501,1	0,33	1.497,2	0,33	2.998,3	0,66
Salamanca	12.336	1.570,0	0,12	1.979	0,16	3.549	0,28
Sta. Cruz Tenerife	3.208	934,7	0,29	999,2	0,31	1.933,9	0,60
Santander	5.289	1.547,0	0,29	882,4	0,17	2.429,4	0,46
Segovia	6.949	1.082,2	0,16	1.221	0,18	2.303,2	0,34
Sevilla	14.001	2.060,8	0,15	1.676	0,12	3.736,8	0,27
Soria	10.287	1.332,7	0,13	1.188	0,12	2.520,7	0,25
Tarragona	6.283	1.375,1	0,22	984,1	0,16	2.359,2	0,38
Teruel	14.804	2.000,7	0,14	918,8	0,06	2.919,5	0,20
Toledo	15.368	2.676,7	0,17	859,9	0,06	3.536,6	0,23
Valencia	10.763	1.345,5	0,12	2.089	0,19	3.434,5	0,31
Valladolid	8.202	1.559,5	0,19	1.328,4	0,16	2.887,9	0,35
Vizcaya	2.217	690,7	0,31	752,4	0,34	1.443,1	0,65
Zamora	10.559	1.632,2	0,15	871,8	0,08	1.632,2	0,23
Zaragoza	16.194	2.620,1	0,15	952,9	0,06	3.573	0,21

A: Territorio.

B: Kms. carreteras del Estado.

C: Kms. carreteras de Diputación y Cabildos.

(1) Forales.

Fuente: «Anuario Estadístico 1980».

Cuadro II
CARRETERAS ESTATALES ESPECIALES

	Total	Autopistas		Auto-vías	Carreteras con calzadas separadas
		Libres	Peaje		
Nacional ...	1.745	251,9	1.493,2	135,6	551,8
Cáceres ...	6,2	0	0	0	6,2

Fuente: «Anuario Estadístico 1980».

Cuadro III
CARRETERAS DEL ESTADO

	Total	Red básica	Red complement.	Red regional
Nacional ...	79.936,7	15.975,7	18.915,8	44.745,2
Cáceres ...	1.930,5 (2,45%)	409,3 (2,56%)	513,5 (2,71%)	1.007,7 (2,25%)

Fuente: «Anuario Estadístico 1980».

Cuadro IV
CARRETERAS DEL ESTADO
Red básica

	Carretera	Kms.	Clase de pavimen.	Estado
N-V	Madrid-Portugal por Badajoz	134	M.A.	B.
N-521	Trujillo - Portugal por Valencia de Alcántara	48	M.A.	B.
N-523	Cáceres-Badajoz	38	R.A.	B.
N-630	Gijón-Sevilla	174	M.A. 835 R.A.	B.
C-503	San Martín de Valdeiglesias-Almadén	14	R.A.	B.
	Total Kms.	408		

Abreviaturas: M.A.: Mezclas asfálticas. R.A.: Riego asfáltico. B: Bueno.

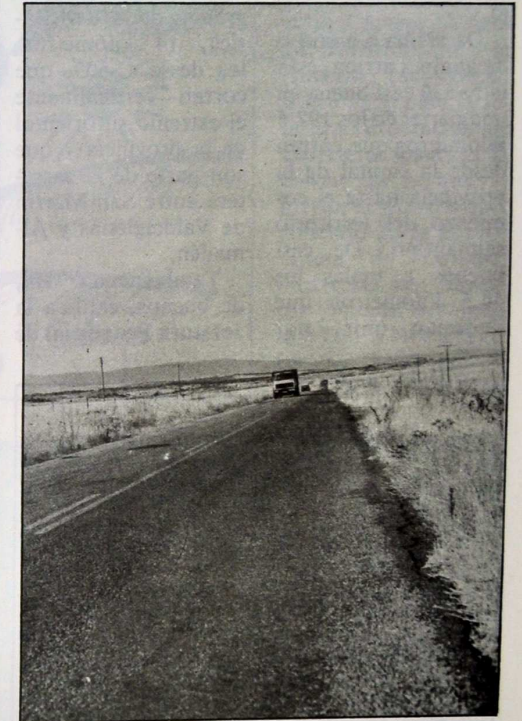
Fuente: Jefatura Provincial de Carreteras.

las carreteras del Estado que circulan por Cáceres, tanto las de tratamiento superficial como las del aglomerado asfáltico?

Empecemos por la Red Básica. Por los 408 ó 409 kilómetros de carreteras de Red Básica que el Estado

res corre desde un par de leguas antes de llegar a Navalmodal de la Mata hasta un par de leguas después de rebasar Miajadas.

En buena lógica, que por tierras y cuestiones cacereñas casi nunca se da, la N-V debiera haber segui-



español tiene y mantiene —?— en la provincia de Cáceres y cada uno de los cuales está calificado con la «B» de bueno, por la Jefatura Provincial de Carreteras (Cuadro IV).

De ellos, 134 se los lleva la N-V; la N-V, que discurre entre Madrid y Lisboa y que en la provincia de Cáce-

do, por Cáceres, hasta Badajoz, beneficiando así a las dos capitales de las provincias extremeñas. Pero vaya usted a saber por qué —y por quién—, no. Y se trazó otra carretera, la N-521, que pasara por Cáceres, camino de Portugal y que en Cáceres empalmaría con la que sale hacia Badajoz: la

N-521. En su primer tramo, Trujillo-Cáceres, recientemente adecuados y considerados como parte de la Red Básica, está francamente bien. Francamente bien, pero menos, pues por muchos puntos se deteriora a ojos vista, los kilómetros cacereños de la N-V.

De arriba a abajo o de abajo a arriba, está la N-630 casi buena en una parte: en los 192,5 kilómetros que corren desde la capital de la provincia hasta el comienzo del territorio salmantino. De casi buenas a malas los 44,5 kilómetros que deberían unir, por

Mérida, a las dos provincias extremeñas.

Tan malos —o peores—, los 38 kilómetros cacereños de esa N-523, carretera que separa a Cáceres de Badajoz y que, en su día, hasta merecieron comentarios jocosos de algún ministro.

Quedan, como integrantes de la Red Básica, 14 kilómetros, los de la C-503, que cortan verticalmente el extremo suroriental de la provincia y que son parte de la carretera entre San Martín de Valdeiglesias y Almadén.

También con «B», de buenos, califica la Jefatura Provincial de



Carreteras los 579 kilómetros de la Red Complementaria cacereña, de los que única-

mente 31 están hechos con aglomerado asfáltico; los demás han sido despachados con

un tratamiento superficial —¡y gracias!— (Cuadro V).

Con «B», de bue-

nos, figuran los 53 kilómetros de la N-110, que corren desde Plasencia por todo el Valle y truncan o hacen particularmente difíciles muchas de las posibilidades de tan rica comarca cacereña. Con «B» los 104 de la N-521, que ponen pavor a quienes circulan entre Cáceres, Valencia de Alcántara y la frontera portuguesa. Buenos son para la Jefatura Provincial de Carreteras los 88 de la C-401, en la que se juegan la vida los que, viniendo desde la provincia de Toledo, atraviesan las Villuerca y llegan a empalmar con la N-V a la altura de Miajadas. Y los 72 de la C-526, que



Cuadro V
CARRETERAS DEL ESTADO
Red complementaria

Carretera	Kms.	Clase de pavimento.	Estado
N-110 Soria-Plasencia	53	R.A.	B.
N-521 Trujillo-Portugal por Valencia de Alcántara.	104	12-M.A 92-R.A.	B.
C-401 Toledo-Mérida por Guadalupe	110	R.A.	B.
C-501 Alcorcón-Plasencia por San Martín de Valdeiglesias	88	69-M.A. 19-R.A.	B
C-511 Navalmoral de la Mata-Frontera portuguesa ...	44	R.A.	B.
C-524 Plasencia-Zorita	108	R.A.	B.
C-526 Ciudad Rodrigo-Cáceres	72	R.A.	B.
Total Kms.	579		

Abreviatura: M.A.: Mezclas asfálticas. R.A.: Riego asfáltico. B.: Bueno.

Fuente: Jefatura Provincial de Carreteras.

ORIGEN Y ACTUALIDAD DE LAS COMUNICACIONES PROVINCIALES

En tiempos de Felipe V, en 1718 se dictó una larga ordenanza sobre la construcción de caminos. De ella arranca la disposición de la red vial española, con centro en Madrid y que persiste en la actualidad. Era la centralización que se plasmaba en la geografía económica peninsular.

La potenciación de Madrid como centro político y de consumo (para lo cual fue preciso, entre otras cosas, hacer que todos los caminos confluyeran allí) debilitó en gran medida la actividad económica de los

ejes Norte-Sur, «ruta de la plata», entre otros.

Más tarde, en el siglo XIX, cuando se comenzaron a contruir las primeras líneas férreas, éstas se dispusieron de manera similar a la red de carreteras.

El trazado radial de la red ferroviaria limitó considerablemente su contribución a la creación de la base técnica sobre la que pudiera asentarse el desarrollo del mercado interior. Más que responder a la lógica de la articulación entre los núcleos industriales existentes y los mercados agrícolas, las líneas ferroviarias fueron diseñadas y construidas fundamentalmente en función de las expectativas y los intereses del extranjero (constructor de las líneas férreas) tenía depositadas en la explotación de los yacimientos mineros, y de los intereses de los grandes terratenientes, deseosos de contar con un medio de transporte idóneo para conducir sus productos a los mercados periféricos y a los puertos marítimos, desde donde serían embarcados a los restos coloniales.

Según J. Nadal («El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913»): «...desde el principio el grueso del tendido estuvo pensado como instrumento de colo-

nización y de explotación, mucho más que como instrumento de auténtico desarrollo».

Con unas vías de comunicación así estructuradas, el enlace interprovincial de regiones como Extremadura ha sido algo que no se ha planteado como medio de acercamiento económico de ambas provincias, sino cuando es ya demasiado tarde, estando el problema del enlace interprovincial e intercomarcal intimamente conectado con la situación de inferioridad en que se encuentra la región.

El modelo territorial seguido en nuestro país desde hace tiempo ha sido y sigue siendo en parte:

— Orientación del crecimiento hacia las grandes áreas metropolitanas como resultado de la concentración en las mismas de la población, el empleo y el capital.

— Desertización del resto del territorio.

— Jerarquización del crecimiento de las áreas metropolitanas.

A ello ha contribuido en regiones como Extremadura la deficiente conexión existente entre las distintas zonas. El transporte, que se generaría en una relación comercial dentro de una misma región, es parte de la estructura económica de una zona. Si ésta es deficiente, aquél es deficiente.

Esto se constata comprobando el porcentaje que corresponde al tráfico intrarregional sobre el tráfico total, así como el parque de vehículos existente.

	Cáceres	España
1978. N.º de camiones.	6.804	861.761
1978. Automóviles	39.076	6.530.428

Cáceres cuenta con 16 camiones y 92 automóviles por cada 1.000 habitantes. En España la relación es de 25 camiones y 179 automóviles.

Para cualquier habitante de esta región es fácil observar que la comunicación vial con Madrid es asunto diferente. Se han tratado de disminuir los costes de las comunicaciones con Madrid e incrementarlas entre las dos provincias y las comarcas en general. Se ha articulado un sistema de exportación al centro de los productos extremeños. No se ha tratado de potenciar las relaciones interprovinciales e intercomarcales. El mercado regional e intercomarcal es prácticamente inexistente.

Proyectos como el Plan de Badajoz (ley 7 de abril de 1952), Plan de obras, colonización, industrialización y electrificación de la provincia de Badajoz», incluían una Badajoz, mejora que, como es evidente, no se llegó a efectuar, pues las intenciones

declaradas por los poderes públicos son unas y los hechos y la realidad son diferentes.

El excesivo centralismo no ha permitido la flexibilidad necesaria para una actuación eficiente en las regiones y las intervenciones del Estado ha ayudado y potenciado la configuración del modelo territorial antes descrito, al crear las infraestructuras y los servicios que posibilitan su crecimiento. Siguiendo esta lógica, el capital privado orienta sus inversiones hacia los puntos fuertes del territorio en detrimento de otras áreas.

Por ello, un cambio en la estructura productiva regional generaría unas mejores vías de comunicación y más transporte intrarregional, pues la localización de la actividad económica en los más importantes núcleos de población de la periferia, en Cataluña, Levante, Norte y el centro geográfico del país, hace que las redes viales, y como consecuencia, el transporte gravite con mayor intensidad entre estas zonas, permitiendo un cierto abandono en las del interior de menor importancia.

El desarrollo regional puede tener un gran significado en relación con la mejora de las comunicaciones y del transporte, si bien resulta un tanto difícil elevar el nivel de actividad económica de una determinada región si no se dispone de una red de transporte eficaz.

Antonio MARCELO

	Carretera	Kms.	Clase de pavimento	Estado
C-401	Toledo-Mérida por Guadalupe	24	R.A.	B.
C-426	Miajadas-Don Benito ...	7	R.A.	B.
C-512	Salamanca-Coria por Las Hurdes	76	R.A.	B.
C-513	Hervás-Portugal por Hoyos	138	R.A.	B.
C-520	Cáceres-Medellín	60	R.A.	B.
C-521	Cáceres-Alburquerque ..	14	R.A.	B.
C-522	Garrovillas-Valencia de Alcántara	55	R.A.	B.
C-523	Cáceres-Portugal por Alcántara	68	R.A.	B.
C-530	Valencia de Alcántara-Badajoz	9	R.A.	B.

arranca de la N-630 y asciende, por Coria y Moraleja y el extremo occidental de la Sierra de Gata, hasta Ciudad Rodrigo, y buenos los 88 de la C-501, que sale de Plasencia y culebrea, bacheando, por toda la Vera cacereña. Buenos, con «B», se califican los 108 de la C-524, Plasencia-Zorita por Trujillo. Buenos deberán ser, a pesar de que se trazan con tratamiento superficial, los 44 que hay hasta ahora de la C-511, Navalmoral-Monfortinho.

Así son, casi uno por uno, los 409 kiló-

metros de Red Básica que el Estado tiene y mantiene —?— en la provincia de Cáceres. Y los 579 de la Red Complementaria. Apenas veinte metros y medio por kilómetro cuadrado de la primera; ni siquiera treinta de la segunda.

El resto de las carreteras estatales que corren por la provincia, forma parte de la llamada Red Regional. 1.007,7 kilómetros, según el INE; 1.016, según la Jefatura Provincial de Carreteras, a decir de la cual todos ellos merecen también la «B» de

buenos, aunque ninguno tenga tratamiento superior al del «riego asfáltico» (Cuadro VI) y aunque circular por buen número de ellos ponga los pelos de punta a más de un conductor (a los que habría que decir que «menos viajar y más leer»).

Cuarenta y cuatro carreteras en total for-

man parte de la Red Regional cacereña, de las cuales la más larga es la C-513, entre Hervás y Portugal, pasando por Hoyos; la más corta, la CC-910, que corresponde a la travesía de Almaraz. De longitud media, 68 kilómetros, la C-523, de Cáceres a Portugal, por Alcántara; 60 la C-520, Cáceres-Mede-

llín; la C-522, entre Garrovillas y Valencia de Alcántara, 55 kilómetros, y con la misma longitud la CC-912, de Cáceres a Torrejón el Rubio...

Especial énfasis, más especial todavía, habría que poner en la «B» de los 73 kilómetros que cuesta ir por la CC-713, desde Navalmoral de la Mata

hasta Guadalupe y nada en los 76 de la que viene desde Salamanca hasta Coria, pasando por Las Hurdes (C-512).

Por otro lado, la Red Regional de carreteras en Cáceres tiene menos longitud que las de Albacete, Badajoz, Ciudad Real, Córdoba, La Coruña, Cuenca,

CC-200	Ramal de C-521 a Las Mestas	3	R.A.	B.
CC-201	Camino de Las Mestas a La Alberca	2	R.A.	B.
CC-204	Camino de Plasencia a Pozuelo de Zarcón	35	R.A.	B.
CC-210	Enlace de N-630 a C-526	12	R.A.	B.
CC-211	Camino de Portezuelo a Ceclavín	27	R.A.	B.
CC-212	Ramal de CC-213 a Ceclavín	12	R.A.	B.
CC-213	Ramal de C-523 a Zarza la Mayor	15	R.A.	B.
CC-214	Camino de Moraleja a Zarza la Mayor	29	R.A.	B.
CC-220	Enlace N-521 a C-523 por Membrio	28	R.A.	B.
CC-221	Ramal de N-521 a Cedillo	36	R.A.	B.
CC-222	Camino de Cedillo al puerto fluvial del Sever.	7	R.A.	B.
CC-223	Ramal de CC-221 a Herrera de Alcántara ...	9	R.A.	B.
CC-224	Camino de Herrera de Alcántara al puerto fluvial de Herrera	4	R.A.	B.
CC-230	Ramal de CC-214 a frontera portuguesa	11	R.A.	B.
CC-502	Ramal de C-521 a Villar del Rey	7	R.A.	B.
CC-700	Enlace N-430 a C-401 por Campo Lugar	9	R.A.	B.
CC-701	Ramal de N-430 a Madrigalejo	5	R.A.	B.
CC-702	Camino de Zorita a Madrigalejo	19	R.A.	B.
CC-703	Travesía de Miajadas ...	2	R.A.	B.

CC-711	Enlace de N-430 a C-401 en Puertollano	27	R.A.	B.
CC-712	Ramal de C-401 a Guadalupe	4	R.A.	B.
CC-713	Camino de Navalmoral de la Mata a Guadalupe	73	R.A.	B.
CC-800	Camino de Trujillo a Montánchez	41	R.A.	B.
CC-801	Enlace N-630 a CC-800.	12	R.A.	B.
CC-802	Ramal de N-630 a Cáceres	1	R.A.	B.
CC-900	Camino de Venta de San Julián a Madrigal de la Vera	5	R.A.	B.
CC-901	Acceso de C-501 a Talaveruela	2	R.A.	B.
CC-902	Camino de Viandar de la Vera a Talaveruela.	2	R.A.	B.
CC-903	Acceso de C-501 a Viandar de la Vera	2	R.A.	B.
CC-904	Camino de Navalmoral de la Mata a Jarandilla.	33	R.A.	B.
CC-910	Travesía de Almaraz ...	1	R.A.	B.
CC-911	Ramal de C-501 a Serrejeón	14	R.A.	B.
CC-912	Camino de Cáceres a Torrejón el Rubio ...	55	R.A.	B.
CC-913	Acceso de C-501 a Monasterio de Yuste ...	2	R.A.	B.
CC-914	Enlace de C-501 en Jarraiz de la Vera a CC-904.			
	Total Kms.	1.016		

Abreviaturas: M.A.: Mezclas asfálticas. R.A.: Riego asfáltico. B.: bueno.

Fuente: Jefatura Provincial de Carreteras.

Guadalajara, Huesca, León, Lugo, Oviedo, Palencia, Pontevedra, Salamanca, Santander, Teruel, Toledo y Zaragoza, provincias cuyas extensiones están reflejadas en el Cuadro I, todas ellas, a excepción de Badajoz, con menos territorio que la cacereña y casi todas con algunos kilómetros de pavimento adoquinado, de hormigón y de aglomerado asfáltico. En Cáceres, salvo 1,9 kilómetros de aglomerado asfáltico, toda la red está a base de tratamiento superficial.

CARRETERAS DE LA PROPIA PROVINCIA

Si a la acción del Estado estuvieran reducidas las carreteras de la provincia de Cáceres, ésta se hallaría con que 117 de sus municipios, que ya son municipios y tierra, no tendrían acceso por carretera. Ni por nada.

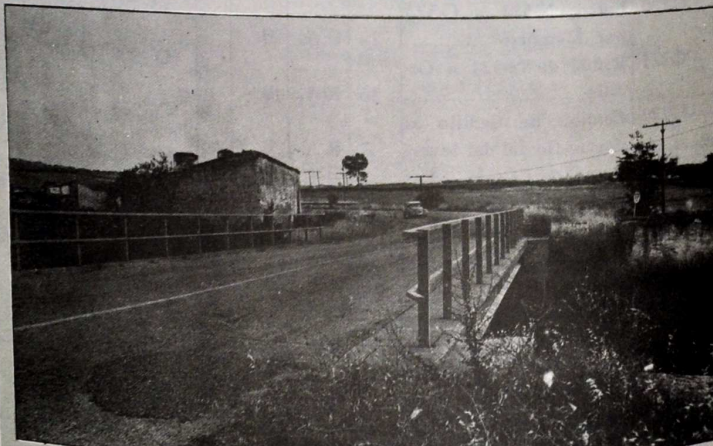
La Diputación provincial ha debido suplir tanta carencia con su red de carreteras y caminos vecinales, tan larga como la estatal en sus tres categorías. Poco menos extensa, hay que decir para ser exactos, pues frente a los 96 metros de carre-

Cuadro VII
CARRETERAS DEL ESTADO POR TIPO DE PAVIMENTO

	Adoquinado	Hormigón	Tratamiento superficial	Aglomerado asfáltico
RED BASICA				
Nacional ...	57,3	64,5	6.004,7	9.809,2
Cáceres ...	0	0	88,4	302,9
RED COMPLEMENTARIA				
Nacional ...	102,4	62,1	14.627,1	4.124,2
Cáceres ...	0	0	499,6	13,9
RED REGIONAL				
Nacional ...	205,2	71,4	41.926,6	2.542
Cáceres ...	0	0	1.005,8	1,9
Totales ...	364,9	198	62.558,4	16.475,4

Fuente: «Anuario Estadístico 1980».

LA UNICA CARRETERA NACIONAL CACEREÑA QUE EMPALMA CON PORTUGAL



La carretera N-521 adolece de un viejo trazado, con curvas y estrecheces, en sus 104 kilómetros de re-

corrido, desde la capital de la provincia hasta la tradicional frontera de Puerto Roque, por la histó-

rica villa de Valencia de Alcántara. Resulta increíble que carretera de tanta importancia y abo-

teras estatales por kilómetro cuadrado de extensión, la provincia no llega más que a 92; 92 metros por kilómetro cuadrado, naturalmente.

En total, la Diputación provincial tiene y mantiene 1.847,8 kilómetros de carretera (Cuadro I), por ninguno de los cuales, todos ellos con calzada de cuatro metros, pueden en puridad circular los grandes vehículos de transporte.

Nada más que ocho provincias españolas (Badajoz, Barcelona, Córdoba, La Coruña, Lugo, Palencia, Salamanca y Valencia) tienen más kilómetros

cuadrados por cuenta de sus respectivas Diputaciones. Navarra también, pero en Navarra el total de la red es de competencia Foral. Los mismo que en Alava.

EN DEFINITIVA, LA PROVINCIA CON MENOS METROS DE CARRETERA POR KILOMETRO CUADRADO

Sumadas las carreteras estatales y las provinciales (Cuadro I), el resultado es

largo, por ser final español del trayecto más corto que une a Madrid con el Atlántico portugués, a través de Trujillo, Cáceres y la dicha Valencia de Alcántara, permanezca en tales condiciones, ya en las proximidades del siglo XXI.

He aquí las enfermedades o achaques que padece, y en cuya reseña ha colaborado con nosotros el destacamento de Tráfico con sede en Valencia de Alcántara:

ENFERMEDADES EN SU CALZADA: Ancho de unos 6,30 metros, con firme de riego asfáltico (excepto entre los kilómetros 79 y 91, que es de aglomerado) en mal estado de conservación y rodadura, y además, careciendo de arce-



que Cáceres goza —?— de una red de carreteras que se alarga hasta los 3.778,3 kilómetros.

Red de carreteras que, en cifras absolutas, es de las más largas de España, únicamente superada por

Badajoz, Burgos, Ciudad Real, Córdoba, La Coruña, León, Lugo y Oviedo.

Otra cosa son las cifras relativas, las que relacionan la extensión del territorio con los kilómetros de carreteras, esto sin entrar en si son buenas, malas o regulares.

Pocos buenos, algunos regulares y muchos malos, la provincia de Cáceres, sumadas vías del Estado y vías de la Diputación, se queda en 198 metros de carretera por kilómetro cuadrado de provincia y ocupa en el tema, también en este tema, el último lugar del «ranking» provincial.

198 metros de carretera por kilómetro cuadrado de territorio es menos de la mitad de lo que tienen Alava, Alicante, Baleares, Barcelona, La Coruña, Lugo, Madrid, Orense, Oviedo,

Las Palmas y Santander, y menos de la tercera parte (en metros por kilómetro cuadrado) de lo que tienen Guipúzcoa, Pontevedra, Santander y Vizcaya.

El promedio nacional, con ambos sumandos, está en 291 metros, 93 por encima de la nada consoladora realidad cacereña, que queda, pues, en solamente un 68 por ciento de la realidad española, de la que en cifras absolutas dista

estar señalizada con señalizaciones para la noche en sus orillas porque carece, como queda dicho, de arcones practicables, y ello supone un grave peligro, pues hay lugares en que la orilla y el desnivel en abismo se confunden.

CURAS QUE SE PUEDEN REALIZAR: No hay señalizaciones verticales para cambios de rasante, que son muchos, si bien hay señalizaciones horizontales, y el conductor no percibe en la noche a lo lejos ese aviso importante de cambio de rasante.

Una carretera con pasado de reconocida importancia, con presente de reconocido olvido y desprecio, exige ya a gritos un futuro inmediato con modernización de su trazado y de su anchura. Hay que pensar que pronto será Lisboa el puerto de esta zona

La C-501

40.000 HABITANTES INCOMUNICADOS POR UNA CARRETERA

La C-501 (Plasencia-Alcorcón) es, ante todo, la arteria de comunicación y el eje en torno al cual gira la vida de los 18 pueblos que constituyen una de las más ricas y bellas comarcas del norte extremeño: La Vera.

Son 90 kilómetros de carretera desde



fronteriza y de Madrid, incluso, y por la N-521 el kilómetro es mucho más corto.

Así lo entendió Portugal y aprobó el proyecto de modernización de su entrada 246-I, que empalma con la referida N-521. La primera fase de las obras comprende los 10 kilómetros primeros, entre el puesto de Los Gallegos y la villa de La Portagem, se eliminarán curvas, se rectificarán perfiles transversales y longitudinales y la calzada se eliminarían 9 metros, más dos metros, uno a cada lado, para arcones, lo que da un total de 11. Eso es saber interpretar la importancia de una vía internacional, cuyo futuro es prometedor.

Eustasio LOPEZ

Fotos: Chando

Plasencia hasta Madrigal de la Vera, cuya garganta de Alardos —a 1 kilómetro del casco urbano— marca el límite geográfico con la provincia de Avila. Hasta allí, todo un circuito de pruebas para la mecánica del automóvil y para los nervios del conductor: calzada estrecha (con suerte, 4 metros), trazado donde la recta es un sueño y la curva el reloj despertador, puentes estrechos (casi una decena) y bordes cortantes... El único sosiego, el premio: ese maravilloso paisaje que hace de La Vera un regalado rincón de belleza.

Tanto el firme como la señalización en el tramo comprendido entre Jaraíz y Plasencia podríamos decir que son buenos, pues en estos dos últimos años se ha invertido unas pesetas para mejorar su aglomerado, si

bien aún está inconcluso el trozo desde el cruce de Vallejas hasta Plasencia.

Pero si nos metemos de lleno en la que se denomina en sí «carretera de La Vera» —desde Jaraíz hasta Madrigal—, veremos que el panorama es francamente desalentador. A los inconvenientes más arriba apuntados (algunos de ellos en cierto modo lógicos, por ser un trazado casi de montaña), hay que sumar la falta de visibilidad en muchos tramos por la ubérrima vegetación que gana cada día terreno a las cunetas. Otro factor negativo son sus puentes, no aptos para el paso de camiones de gran tonelaje. Pero quizá lo peor de todo venga dado por ese intensísimo tráfico pesado que hubo de aguantar la C-501 hace ya más de dos años, a raíz del hundimiento del puente

de 1.858 kilómetros de carreteras.

Buenas, regulares o malas, Cáceres debería contar con una red de no menos de 5.636 kilómetros de carreteras. Y así no cabría la fundamentada sospecha de que todos los territorios sí, son iguales, pero «unos más iguales que otros».

EL TREN..., CON RETRASO Y ESCASO

En 1848 —de ello hace ya la friolera de ciento treinta y tres años— se pusieron sobre el territorio español de Cataluña los



de la Calva (o Carava, que también dicen) en la carretera local 914, que va a enlazar con el camino vecinal a Casatejada (Majadas, Almaraz, etc.), y con el otro camino vecinal (904), que lleva a Naval Moral de la Mata, a través de Talayuela. Esto provocó que, en tanto se construía un puente «provisional», gran parte del tráfico se desviara por el tramo verato de la C-501, lo que trajo como consecuencia ese alabeo que hoy se observa en la carretera, dando la sensación de que se circula sobre una barra de plastilina o sobre un tobogán de feria.

Quede claro, pues, que la C-501 es una excelente «vía de comunicación», que no permite que los prestigiosos productos veratos tengan salida y fácil acceso al mercado, del mismo modo que hace del viaje entre unos y otros pueblos una aventura muchas veces no deseada.

Para completar el cuadro deberíamos hablar de la red de carreteras locales y

caminos vecinales que parten y confluyen en la C-501, lo cual desbordaría todos los espacios. En general, cuentan con los mismos defectos apuntados para la comarcal, acentuados en la mayor parte de los casos por tratarse de caminos de menor importancia y, por ello, menos atendidos.

Y no hay que dejar pasar este capítulo sin hablar del ya mencionado puente de la Calva: estructura —«provisional»— de hierro y madera, que se viene aguantando ya más de dos años (y a pesar de que el proyecto de ejecución del nuevo puente hace ya meses que se aprobó y adjudicó en pública subasta, hasta hace un par de semanas no se han comenzado las obras).

Las múltiples denuncias y peticiones de la Mancomunidad Turística de La Vera —que no ha hecho casi otra cosa desde su constitución— y otras voces de particulares y entidades preocupadas por el tema comienzan ya a dar frutos. Sa-

bido es que desde 1978 está sobre la mesa del despacho del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo el tema de la mejora de la C-501 (y cualquiera puede reconstruir la historia de los avatares atravesados, tomando como guía las publicaciones regionales que se han ocupado del asunto).

Lo primero que se va a abordar es el tramo Madrigal-Jaraíz, por considerarse más urgente, y del que ya podemos decir que ha sido adjudicada por el M.O.P.U. a la «Agrupación de Ingenieros, S. A.», la redacción del anteproyecto, con un plazo de ejecución que finaliza el 31 de diciembre de 1981.

Como contrapartida pesimista, hay que decir que la anchura «7-3» que se solicitaba va a quedar en una «6-2»: 6 metros de calzada y 1 metro de arcén a cada lado.

Menos da una piedra...

Angel CEPEDA HERNANDEZ

primeros 28 kilómetros de riales. Y circuló el asombro del primer tren, con el que se abriría la «era del progreso».

Se abriría, claro, donde se abrió, donde se seguiría abriendo en años sucesivos. Hacía 1855 el total de la red ferroviaria española, casi toda ella en manos extranjeras, se alargaba hasta los 442 kilómetros. Cinco años después, en 1860, los kilómetros sumaban la cifra de 1.859. Y 4.463 en 1865 y 6.968 en 1880...

En 1880, con treinta y dos años de retraso, llegó a Cáceres, por fin, el tren, llegó esa «era de progreso» que anunciaba una locomotora humeante y, más o menos renqueante, más bien más que menos.

«...línea férrea —describía un año después el entonces gobernador civil, a punto de recibir a los reyes de España y de Portugal— que nos pone en comunicación

directa con Lisboa y con los principales pueblos de Europa» y que «...cambia por completo la situación moral y material de esta provincia abriendo dilatados horizontes a la actividad y desarrollo en el porvenir...».

LOS CAMINOS DEL IRYDA

El que el Instituto de Reforma y Desarrollo Agrario (IRYDA), dependiente del Ministerio de Agricultura, se dedique a construir carreteras, caminos más bien, se debe al hecho de unir los poblados construidos por él en épocas pa-

sadas y los núcleos rurales diseminados.

La provincia está dividida en tres zonas o áreas de influencia del Instituto: la regable de los pantanos de Borbollón, Gabriel y Galán, Orellana (concretamente los pueblos cacereños de Madrigalejo y Miajadas), Rosarito y Salor, y Peraleda y Matón de los Iñigos; la de concentración parcelaria, con caminos construidos en veintiséis pueblos; y las comarcas de ordenación, divididas en tres secciones, norte de Cáceres, con nueve caminos construidos, la zona de regadíos locales, con

otros nueve, y la zona de Trujillo, con quince.

En la zona regable hay trazados actualmente cuatrocientos ochenta y cuatro kilómetros; en la concentración parcelaria, seiscientos setenta y cinco; en las comarcas de ordenación norte de Cáceres, regadíos locales y Trujillo, los kilómetros totales son trescientos ochenta y dos.

En total en la provincia se puede transitar por un total de mil quinientos cuarenta y dos kilómetros de camino construidos por el Instituto de Reforma y Desarrollo Agrario.

El taxi en la provincia

UTILIZADOS UN DIA COMO TRANSPORTE COLECTIVO, CADA AÑO SON MENOS LOS KILOMETROS QUE RECORREN

En la provincia de Cáceres hay un taxi por cada 500 habitantes, y en Cáceres capital, uno por cada mil.

No existe ningún pueblo cacereño que carezca de taxis, y el que menos tiene cuenta con dos; incluso un gran porcentaje de ellos están saturados, como



Madroñera, Brozas, Coria y Navalmaral.

El taxi en Cáceres se ha utilizado casi siempre como transporte colectivo. Pero a medida que se ha ido progresando, con las mejoras de las líneas de Auto-Res, Luansa, Autocares

por lo que a la provincia de Cáceres respecta, ya que desde entonces para acá no ha visto aumentar la longitud de los railes asentados sobre su tierra más que en 103 kilómetros. 103 kilómetros, poquísimo más

de un kilómetro por cada uno de los cien años —¡cien años!— que van desde aquel ayer a este hoy.

Cien años, en los cuales las vías férreas españolas, sumadas las de ancho normal y las estrechas, han

aumentado hasta los 15.758 kilómetros. 8.798 kilómetros en cien años y, de ellos, para Cáceres, nada más que el 1,17 por ciento, con lo que la participación cacereña en la red ferroviaria española ha descendi-

do del citado 3,17, que tan eufórico puso al gobernador civil de turno, hasta el 2,18 por ciento actual.

Y esto, esto que la provincia de Cáceres tiene ahora, son apenas diecisiete metros de railes por cada kilómetro cuadrado de provincia. La media nacional está por encima de los treinta y uno.

Diecisiete metros de railes de vía única, ancha (que aquí no han hecho su «agosto») las líneas de vía estrecha, tan rentables para algunos gracias a la ancha generosidad del Estado) y sin un solo centímetro electrificado (ni pensamiento de que en un futuro, siquiera lejano, se vayan a electrificar).

El turismo y las vías de comunicación

EL ESTADO DE LAS CARRETERAS, FACTOR DECISIVO PARA EL DESARROLLO TURISTICO

Según Gonzalo de Felipe, delegado de Turismo de Cáceres, la importancia que para el desarrollo del turismo tienen las vías de comunicación, especialmente las carreteras, es fundamental. Mas todo si es un turismo como el que recibe Cáceres, no estacionario, sino de paso.

Señala que las zonas más visitadas de la provincia son, además de la capital, Trujillo, Guadalupe y los valles del Jerte y de la Vera, y que llegar a alguno de estos sitios es toda una aventura, no sólo por el estado de las carreteras, sino también por la señalización más que deficiente de algunos tramos.

Aunque las condiciones naturales son adecuadas para atraer al turismo, pues Cáceres tiene, según Gonzalo de

Felipe, una gran variedad de bellos paisajes naturales, amén de los monumentales, el modo de llegar está muy lejos de ser el ideal para cualquier turista.

Las agencias de viajes, ante las perspectivas tan poco halagüeñas en lo referente al estado de las carreteras, optan por desviar el turismo hacia otros lugares.

Con el ánimo de mejorar las cosas, el año pasado se aprobó un plan de señalización turística para la provincia, con un total de 265 señales, de las que 77 son para carreteras y 188 interiores. Los municipios favorecidos por este plan son: Cáceres, Alcántara, Coria, Trujillo, Guadalupe, Plasencia, Valencia de Alcántara y Serrejón, Serradilla, Jaralcejo, Monroy, Torrejón, Casas

de Miravete y Toril, estos últimos del Parque de Monfragüe.

M.J.R.

de Gran Lujó, etc., la utilización del taxi ha quedado mayormente para emergencias, y aun éstas se han venido abajo porque la Seguridad Social abarca casi todo el transporte de los enfermos mediante ambulancias.

Aunque normalmente los taxis son de cinco plazas, en la provincia de Cáceres se utilizan también con más (7) las DKW.

El número de viajeros que transportan los 750 taxis de la provincia de Cáceres está en una media de 500.000 al año. La media de kilómetros de un taxi, que antes era de 50.000 a 60.000 kiló-

metros al año, ha bajado a 30.000.

Hace tres años se creó en la provincia la Agrupación Provincial de Trabajadores Autónomos del Taxi. Su sede social está en el número 1 de la Calle Arequipa, y el 75 % de los taxistas cacereños están afiliados.

Las tarifas máximas aplicables en Cáceres para los servicios de viajeros son las siguientes:

El trabajo de auto-taxi se establece en consideración a 44 horas semanales y 46 semanas de trabajo al año (4 semanas de vacaciones y 2 semanas de averías).

M.ª A. Moredo

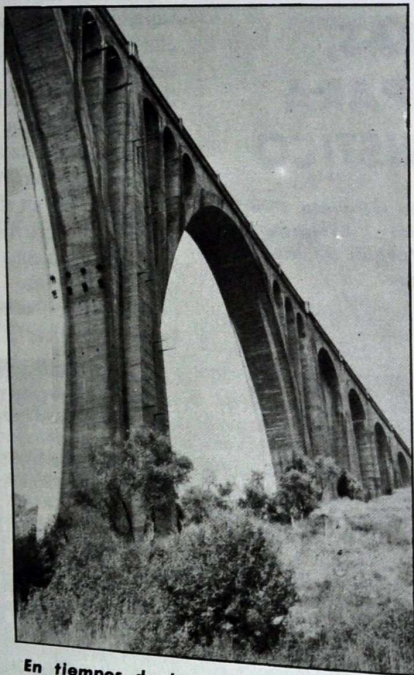
Gobernador de los buenos o de los normales, lo que no cabe duda es que aquel hombre exultaba entusiasmo y se mostraba tan optimista como han seguido mostrándose casi todos los gobernadores que han «virreinado» la provincia cacereña. El,

caso, con alguna razón, porque los 241 kilómetros de vía férrea que cruzaban entonces el territorio cacereño de este a oeste, suponían nada menos que el 3,17 por ciento del total nacional. Y aquéllo no era más que el comienzo.

Y casi el final, el fin

Un tren que ni anda ni pita

A FALTA DE VEINTE KILOMETROS DE TRAZADO, SE PARALIZARON LAS OBRAS DE LA LINEA FERREA ENTRE VILLANUEVA DE LA SERENA Y TALAVERA



En tiempos de la dictadura de Primo de Rivera se cambió la línea férrea entre Talavera de la Reina, en la provincia de Toledo, y Villanueva de la Serena, en la de Badajoz. Poco después, en la propia dictadura, se iniciaron las obras, acometiéndose el trabajo en ambos sentidos. Todo se in-

terumpió al estallar la guerra civil, y aunque cuando ésta concluyó se reanudaron a trancas y barrancas, en 1962 se hizo un paso que dura hasta hoy, diecinueve años después.

No está claro por qué y circulan dos versiones: una, que las dificultades geológicas de los terrenos de las zonas de

Guadalupe y Puertollano fueron muchas y los ingenieros que llevaban la obra carecían de maquinaria adecuada y no pudieron con ellos; la otra versión afirma que el presupuesto se había agotado.

El proyecto abarcaba una longitud de 178 kilómetros y cuando se paralizaron las obras quedaban para su terminación unos veinte. El tramo comprendido entre Villanueva de la Serena y Guadalupe, entre otros, se terminó hasta en los más mínimos detalles, con estaciones, viaductos, cargaderos, etc. En Guadalupe, valga de ejemplo, se levantó un viaducto que está considerado como uno de los mayores del mundo.

Un entendido en la materia manifestó a ALCANTARA que si se actualizase el valor de las obras realizadas, se alcanzaría la cifra de los dos mil quinientos millones de pesetas tiradas hasta ahora en el proyecto.

Esta línea de ferrocarril había disminu-

Si dentro de la igualdad que todos sabemos que existe entre las provincias españolas, no hubiera algunas «más iguales que otras», Cáceres contaría hoy con el doble de número de kilómetros de vías, y de ellas, al menos tantos como se le pusieron en 1880, deberían estar electrificados. Y las campañas publicitarias de RENFE, tan hábiles, no sonarían en los oídos cacereños como un sarcasmo.

Pero la provincia de Cáceres, para la que también habrá de amanecer el siglo XXI, es probable que llegue a él sin otra cosa que lo que tuvo cuando se vislumbraba el XX. Más los 40 kilómetros de vías que bajan desde Cáceres hasta el límite con la provincia de Badajoz y los 63 que suben desde Plasencia hasta los

do en cien kilómetros la distancia entre Huelva y Madrid, uniendo las cuencas del Guadiana y del Tajo.

Desde que las obras quedaron estancadas, Cáceres, Badajoz y Huelva vienen pidiendo frecuentemente la terminación de las mismas. El costo no sería excesivo. Y las ventajas para la región pueden ser significativas.

E. J.

límites de la tierra salmantina. 40 y 63 kilómetros, poca ganancia para los cien años transcurridos desde que el tren, que llegaría hoy con el doble de número de kilómetros de vías, y de ellas, al menos tantos como se le pusieron en 1880, deberían estar electrificados. Y las campañas publicitarias de RENFE, tan hábiles, no sonarían en los oídos cacereños como un sarcasmo.

Provincia en la cual el tren no para y carga o descarga más que en veintisiete puntos.

UN VEHICULO POR CADA SEIS CACEREÑOS Y MEDIO

Camino viene de caminar (o caminar de camino) y carretera debe venir de carretear con carros o carretas. No hay, pues, camino sin caminantes, que son los que hacen —u obligan a hacer— los caminos; ni hay carreteras sin carros, carréts o sus más modernos y eficaces sustitutos, tanto para el transporte de las personas como para el de las mercancías que entran o salen o se llevan de un punto a otro dentro de la misma provincia.

De cuántos carros y carretas queden aún en la provincia de Cáceres, que en algunos aspectos se diría más, cerca del siglo XIX que del XXI, mejor no hablar. Hablemos

El aeropuerto, en el aire

MAS DE 35 MILLONES DE PESETAS GASTADAS POR LA DIPUTACION... PARA NADA

En el año 1972, la Subsecretaría de Aviación Civil del entonces Ministerio del Aire se dispuso a lle-

bitantes, sin contar otros 58 de la provincia de Badajoz, entre los que se encuentran Mérida, Don

de urgente ocupación, a efectos de expropiación forzosa, de los terrenos necesarios, 273 hectáreas, que sufragó la Diputación y el Ayuntamiento de Cáceres a cambio de la cesión de los terrenos del viejo campo de Aviación.

La Diputación, por su parte, contrajo el compromiso de subvencionar el estudio y redacción de la planificación general del aeródromo y de las obras de infraestructuras básicas del mismo, estudio que se concluyó en el mes de febrero de 1976.

La Diputación realizó también las obras de abastecimiento de agua, suministro de energía eléctrica, saneamiento y aceras, e inició los movimientos básicos de tierra con más de ochocientos metros de pista explotada. En todo ello gastó 35 millones de pesetas.

A finales de 1978 quedaron paralizadas las obras del aeropuerto. Se han presentado posteriormente mociones en Plenos de la Corporación Provincial, las cuales fueron elevadas al Gobierno. Pero en la actualidad las obras siguen paralizadas.

J.

var a cabo en el país un plan de infraestructuras aéreas. Según el mismo, la provincia de Cáceres, surcada en su aire por rutas transoceánicas, debía contar con unas instalaciones al menos para casos de emergencia.

Realizados los estudios previos, se estimó conveniente la construcción de un aeropuerto de cierta categoría. Se tuvo en cuenta que en un radio de 60 kilómetros se hallan enclavados 70 municipios, con una población de 180.000 ha-

Benito, Montijo, Medellín, Albuquerque y otras; en un radio de cien kilómetros queda incluida la capital pacense, Zafra, etcétera.

Por iniciativa expresa del entonces Ministerio del Aire, se encargó el proyecto del aeropuerto de «La Cervera», a 17 kilómetros al sur de la capital cacereña, próximo a la carretera nacional 630, y un Consejo de Ministros aprobó el Decreto 3.071/73, de 23 de noviembre, por el que se declaraba la utilidad pública y

únicamente del número de vehículos a motor que se deslizan o brincan por las carreteras del territorio cacereño.

Según datos de la Jefatura Provincial de Tráfico, referidos a 1980, por las más o menos carreteras cacereñas circularon en dicho año poco más de nueve millones de vehículos (9.061.000), cifra que representa el 1,97 por ciento de los 757.010.000 que lo hicieron por el total de las carreteras españolas.

De aquellos nueve millones, casi uno y medio (1.460.000) utilizaron la N-V y más de dos y medio (2.555.000) la N-630. Entre ambas, en consecuencia, absorbieron cerca de la mitad de todo el tráfico provincial.



Las menos transitadas fueron la CC-222, de Cedillo al Puerto Fluvial del Sever, y la CC-223, ramal de la 221 que lleva a Herrera de Alcántara. Ni una ni otra sobrepasaron los doscientos vehículos diarios.

¿Y qué clases de vehículos?

Pues, al margen de los que entran y salen y contribuyen a las citadas cifras, la provincia de Cáceres cuenta actualmente, es decir, tiene matriculados con su CC-63.765 vehículos: uno por cada seis cacereños y medio. Cifra realmente baja, ya que, según la

misma Jefatura Provincial de Tráfico, en 1979 el parque nacional llegaba a 9.586.802 matrículas: una por cada tres personas. En dicho año se matricularon en toda España 779.101 vehículos y en Cáceres 5.057 (el 0,65 por ciento del total).

EL TRANSPORTE POR CARRETERA

Matriculados o, al menos, censados en Cáceres hay en la actualidad 98 autobuses dedicados al transporte regular de viajeros. 98 autobuses —con una capacidad media de 60 plazas cada uno— y con dos ciudades a las que convergen: la capital de la provincia y Plasencia.

De Cáceres salen y a Cáceres llegan varias líneas de viajeros que

unen a la capital con muy diversos pueblos y, en ocasiones, a distintas horas del día, según las solicitudes de los presuntos usuarios. Hasta seis expediciones diarias hacen los autobuses que cubren el servicio de cercanías con Malpartida de Cáceres y Arroyo e la Luz; cinco los que van y vienen de Sierra de Fuentes y Casar de Cáceres; cuatro los que ponen en comunicación a la capital con Plasencia, con Valverde del Fresno y con la comarca de Gata, cogiendo de paso a Coria y Moraleja; tres es el promedio de servicios de que vienen gozando garrovillanos y montanhegos para sus desplazamientos a Cáceres... Una sola tienen los que viajan desde Alcántara, Valencia de Alcántara, Guadalupe, Logroñán, Madrigalejo...



En Plasencia, por otro lado, convergen líneas de viajeros que van y vienen a Serradilla, Trujillo, Torre de Don Miguel, Gatacilleros, Zarza de Granadilla, Valdeobispo, Pinofranquedo, Puebla de Argeme

(por Galisteo), Navalmoral de la Mata (por Jaraiz de la Vera)... Todas ellas con una sola expedición diaria, reforzada en parte, según las necesidades, los martes de cada semana, que es cuando Plasencia, por su mercado, reciben el mayor número de personas de los alrededores.

TRAFICO INTER-PROVINCIAL Y TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA

Aparte del tráfico interprovincial, hay líneas interprovinciales —no muchas, desde luego— que unen a Cáceres con Madrid, Salamanca, Badajoz, Sevilla y Valladolid, las dos primeras con cuatro expediciones diarias —más en determinadas fechas del año— y las tres últimas con dos.

Hay censados, además, 180 autobuses de transporte escolar y 153 de transporte público discrecional. Aparte, 780 licencias de taxi, cuyos propietarios en gran mayoría han de reforzar sus ingresos con alguna otra actividad.

Para el transporte regular de mercancías por carretera, la provincia de Cáceres, ma-



NO SE DE QUÉ NOS QUEJAMOS. YA ESTA EN MARCHA LA AUTOPISTA GIJÓN-SEVILLA VIA CÁCERES, SOLO QUE SOLO HAN HECHO LOS ACCESOS DE SALIDA DE GIJÓN Y DE LLEGADA A SEVILLA. LO DEL MEDIO LO IRAN COMPLETANDO EN LOS SIGLOS VENIDERS...



triculados o al menos censados en su ámbito, dispone de los servicios de cinco vehículos, que hacen el servicio al completo; más 35, que lo prestan en carga fraccionada, más 36 que no pueden salirse de la órbita local (50 kilómetros a la redonda), más 798 que se extienden a lo comarcal (para la propia provincia y territorios limítrofes), más 634 que alcanzan a la totalidad de la geografía española, más 3.723 que hacen el transporte privado de mercancías. En total, 5.231 vehículos.

El número de ellos en todo el territorio nacional (autobuses, camiones y furgonetas) se eleva a 105.813.

TRANSPORTE LIMITADO

Transporte limitado el que cabe hacer en la provincia de Cáceres y, en consecuencia, agravado por algunos puntos en la que, a consecuencia de puentes de poca consistencia o lo que sea, existen limitaciones de carga.

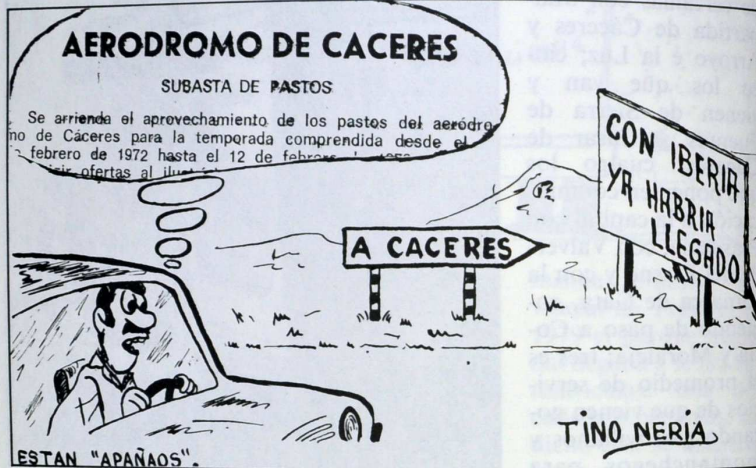
No más de 26 toneladas pueden transitar por dos puntos de la N-110 (Plasencia-Soria); la C-501 (Plasencia-Alcorcón, por San Martín de Valdeiglesias) tiene cuatro pun-

tos donde se da esta limitadora circunstancia; dos tiene la CC-911 y uno la C-511 (Navalmoral-Monfortinho); tres la CC-900 (de Ventas de San Julián a Madrigal de la Vera) y otros tres la CC-702, entre Zorita

Con carga de 40 toneladas o más no cabe circular entre Trujillo y Cáceres (N-521), ya que tal es el límite permitido en los puntos kilométricos 19,500 y 39,500; ni desde Plasencia a Salamanca (N-630), pues a la al-

FINALMENTE, LO DEL TREN

Se ha dicho —y se dice pronto— que los cacereños no hacen mucho uso del tren y



ESTAN "APAÑADOS".

y Madrigalejo; dos la CC-700 (que es enlace entre la N-430 y la C-401, por Campo Lugar); uno y uno la CC-211 (de Portezuelo a Ceclavín) y la CC-212 (ramal de la CC-213, que muere en Ceclavín), y dos y dos la CC-214 (de Moraleja a Zarza la Mayor) y la C-513 (de Hervás a Portugal, por Hoyos)...

Analizado incluso someramente, ¿qué significan estas limitaciones? Pues que por ninguna de las carreteras citadas, a menos que se encuentren los oportunos desvíos, pueden circular transportes con peso superior a las 26 toneladas.

tura del punto kilométrico 123,800 existe idéntica limitación.

Sobre las carreteras provinciales pesaron hasta hace poco prohibiciones análogas. Y fue necesario arbitrar una política de «ojos que no ven» para evitar que infinidad de puntos de la provincia quedaran condenados al transporte de medio para abajo.

que, por ello, desde la óptica de la RENFE, que es posiblemente la empresa más deficitaria de España y no parece que tal cosa le impida mucho si se trata de otros territorios nacionales, la provincia de Cáceres no es rentable.

Quizá no resultarían rentables los 237.228 cacereños que en el pasado año hicieron

Suscribase

ALCANTARA

uso del tren (Cuadro VIII). No muchos, desde luego, frente a los 205 millones de españoles que viajaron por railes (de vía ancha o estrecha) en el año anterior. Sólo el 0,09 por ciento.

Pero lo que resulta innegable —y debería serlo incluso para la RENFE, que a lo mejor lo niega—, es que no todos los cacereños que en el citado período hubieran querido hacer uso del tren, por gusto, comodidad o economía, pudieron hacerlo. No lo harían, en parte, porque después de pasados cien años desde aquel primer tren, que traía treinta y dos de retraso, sigue siendo materialmente imposible para la casi totalidad de los vecinos de la provincia que papá salga de casa y vuelva a casa en tren; en parte, porque los trenes que cruzan la provincia de Cáceres no son, ni por asomo, los más cómodos y modernos de España.



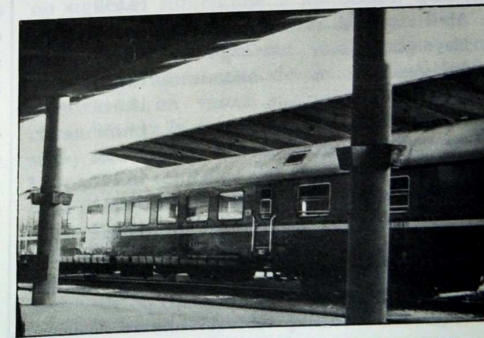
Cuadro VIII
NUMERO DE VIAJEROS POR TREN DURANTE 1980

Enero	17.758
Febrero	14.104
Marzo	14.742
Abril	20.152
Mayo	18.782
Junio	19.829
Julio	22.565
Agosto	28.175
Septiembre	22.917
Octubre	19.557
Noviembre	18.066
Diciembre	20.581
Total	237.228

Fuente: RENFE.

Solamente los papás de 11 pueblos de la provincia pueden venir o partir en tren para hacer el recorrido sin trasbordos entre Valencia de Alcántara y Madrid o entre Lisboa y Madrid, línea que cuenta diariamente con un tren expreso y un Ter. Hay, además, un tren correo diario, que nace en Cáceres y muere en Madrid. De éste apenas se benefician ocho pueblos.

Del Ter llamado «Ruta de la Plata», diario, no se benefi-



cian directamente más que los vecinos de 16 pueblos cacereños, los mismos que tienen a pie de pueblo el Expreso que corre de sur a norte de la provincia y que, en tierras castellanas, ofrece desvíos hacia Bilbao y San Sebastián.

14 son los pueblos cacereños por los que atraviesa el Madrid-Lisboa, Ter, que se adentra en la provincia de Badajoz. Y ocho los que, sin trasbordos, pueden viajar entre Plasencia y Badajoz, por Mérida, línea que dispone de un ómnibus diario.

Once pueblos en un caso, ocho en otro, en otro dieciseis, catorce en otro y ocho en otro... Parecen muchos pueblos. Y no lo

son, porque, en definitiva, se repiten y quedan reducidos únicamente a 27, entre los cuales no están ni Coria, ni Moraleja, ni Trujillo, ni Jaraiz de la Vera, ni...

En lo que al transporte de mercancías

por tren se refiere —mercancías cacereñas a transportar fuera del territorio provincial— durante 1980 se llegó a 172.373 toneladas, el 0,38 por ciento de las 44.351.000 que circularon por las vías de todo el país en 1979 (Cuadro IX).

Este transporte, que exige tres trenes de mercancías diarios, se dirige principalmente hacia Sevilla, Cataluña y Portugal, y entre su carga destacan las

del corcho y la madera, que se van sin elaborar. También el tabaco y también sin elaborar, fue mercancía importante en este transporte; el tabaco, que se dirigió hacia Sevilla, Valencia, Gijón y Tarragona.

Y vale para el transporte de mercancías casi todo lo dicho con respecto al transporte de viajeros.

Domingo Tomás NAVARRO

Para la elaboración de este reportaje-informe han sido especialmente valiosos los datos que facilitaron y la colaboración que ofrecieron la Delegación Provincial de Obras Públicas, las Jefaturas Provinciales de Carreteras, Tráfico y Transportes, la RENFE y el Gabinete Socioeconómico de la Diputación Provincial.

Para estar enterado

ALCANTARA



opinión

reflexiones de un DISPUTADO

EL TALENTO, EL TALANTE Y LOS PARTIDOS POLÍTICOS

Ni le pida usted peras al olmo ni aliente bonanzas si se ha dedicado —usted— a sembrar tempestades; ni cuente con un mar limpio al que vierten —sobre todo, usted— caudalosos ríos llenos de suciedad. No espere tampoco un todo bueno, bueno del todo, si las partes de que se compone y lo configuran son malas, muchas por culpa de usted.

Esto tan simple y perogrullesco y al alcance casi del más tonto de cada pueblo, ése del que se dice destinado a volar el día que vuelen los tontos, es algo que, por lo que se ve y se palpa no ha entrado en las sesudas cabezas de los talentos políticos españoles. Ni de sus talentos.

Ni en sus talentos ni en sus talantes, con tanto como es de presumir que tengan de lo primero y tantísimo como ellos presumen de tener de lo segundo, parecer caber que la democracia, como sistema político de convivencia y organización de un país, España en este caso, o es olmo y da nueces o peral y da peras o es bonanza y se resuelve en bonanza o es tempestad y de rayos y centellas o son aguas claras o ríos turbios. O es cosa buena —sólo si sus partes lo son— o algo que no funciona, en cuanto sus partes no están hechas de cara al buen todo pretendido.

Talentos y talantes que, por lo uno y por lo otro han configurado o contribuido a configurar el espectro político español a través de los vehículos de que se sirven todas las democracias del llamado mundo occidental para armar su sistema, sistema democrático; es decir, los partidos.

Los partidos, que no son ni pueden ser el fin, que no son ni pueden ser la democracia.

Que son simplemente vehículos o partes de ese todo, de ese sistema de convivencia y de organización al que llamamos democracia y que es, en definición de urgencia, el gobierno ejercido por delegación de la soberanía popular.

Partidos como partes. Son partes por cuanto en ellos se agrupan, en militancia más o menos activa, aquellas personas que se sienten afines en una ideología o en un programa, en un programa coherente con la ideología que lo anima, y quieren ejercer influencia directa en la depuración ideológica y programática.

Partidos como vehículos. Vehículos lo son por cuanto constituyen el medio organizado para que ideología y programa, sin aplastar opciones distintas e incluso contradictorias, prevalezcan y sean la base sobre la que organizar la vida de la comunidad.

Así debieran ser, partes del todo y vehículos en los que viajar, y así serían, para bien de la democracia española, si determinadas personas que a ellos se han encaramado —a todos— no sigieran subiéndose a los olmos, que ellos han plantado y regado, con la pretensión de coger peras; ni siguieran sembrando truenos para luego asombrarse de las tempestades; ni persistieran en verter suciedad para después clamar contra la contaminación. Así tendría que ser, y será buena, buena la democracia, cuando las partes y vehículos del sistema, los partidos, sean parte democrática del fin democrático que se persigue y no autarquías para la democracia; vehículos donde pueda ejercitarse la soberanía popular y no lastres, cauces y no diques, caminos y no trampas.

¿Están siendo esto los partidos del espectro

**Cuadro IX
TRANSPORTE DE MERCANCIAS
POR TREN**

(1980)

Enero	13.922 Tm.
Febrero	12.102 »
Marzo	14.639 »
Abril	10.396 »
Mayo	15.391 »
Junio	15.634 »
Julio	15.640 »
Agosto	14.158 »
Septiembre	13.724 »
Octubre	16.197 »
Noviembre	14.243 »
Diciembre	16.327 »
Total	172.373 »

Fuente: RENFE.