

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 Serrejón	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.