

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 kilometraje 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 Vallejos 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