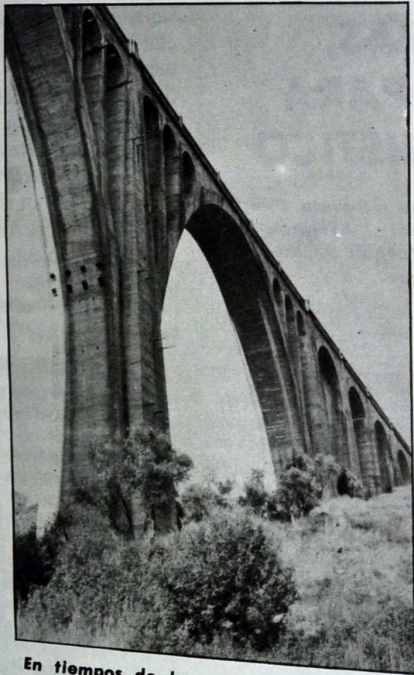


Un tren que ni anda ni pita

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 1976 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