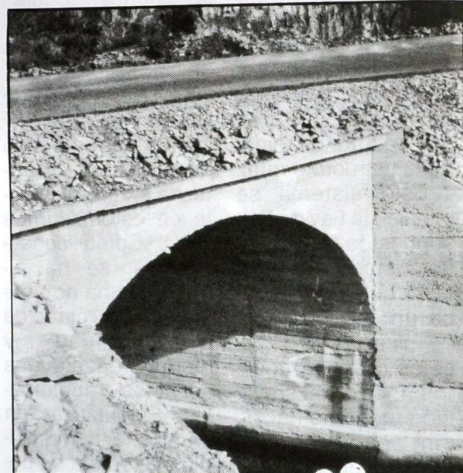


## 2.000 kilómetros de carreteras cacereñas pesan sobre la Diputación



Más de dos mil kilómetros de rutas asfaltadas, la mitad de la red total de carreteras de Cáceres, dependen para su mantenimiento y mejora de la Diputación Provincial. El esfuerzo de la corporación en los últimos años ha permitido que todas ellas se encuentren hoy dotadas de riegos asfáltico.

El presupuesto del plan general de obras de 1980 apenas contemplaba la cantidad de cuarenta y ocho millones de capítulo de comunicaciones, de los

que cuarenta y cuatro eran aportados por la corporación provincial. En el plan general del año que comienza la cifra se eleva a doscientos noventa y tres, a los que hay que añadir los ciento cuarenta del mismo capítulo en las comarcas de acción especial de Hurdas, Montes de Toledo-Villuercas y Valencia de Alcántara, esto, unido a la aportación estatal, eleva el capítulo destinado a carreteras a quinientos cuarenta y cuatro millones. Una importante cifra, relacionada en su

magnitud con las necesidades reales de la provincia.

La red estatal de carreteras se articula alrededor de la Radial V —Madrid a Lisboa por Badajoz— y de la Nacional 630, que cruza la provincia de norte a sur. El resto de las rutas secundarias no llega a la mayoría de los casos a permitir una intercomunicación real entre los núcleos importantes de población de la provincia. Así Coria y su zona, prácticamente aisladas; Valencia de Alcántara, a través de

una deficiente carretera de teórico acercamiento a Portugal; la ruta entre ambas capitales extremeñas, la anhelada «Calle Mayor de Extremadura» y la misma Nacional 630 entre Cáceres y Mérida posee tramos muy deficientes.

Dentro de este panorama, la falta de una infraestructura ferroviaria y de comunicaciones de otro tipo, han obligado a la Diputación a realizar unas fuertes inversiones para lograr la mayor cobertura de comunicaciones posible.

Zonas como las Hur-

des, las Villuercas, los regadíos del norte de la provincia, han de apoyarse en la cuadrícula de caminos y carreteras provinciales asfaltadas que la Diputación mantiene.

### Tras el asfaltado, el ensanche

«La primera parte de la política de la Diputación fue asfaltar todos los caminos vecinales. Eso se ha acabado ya. El planteamiento futuro es inmediato —precisa Cayetano Carbajo, ingeniero de la Diputación— es reacondicionar los caminos que más tiempo hace que se trataron y ensanchar a cinco o seis metros aquéllos cuyo tráfico, rentabilidad económica o rentabilidad social así lo aconsejen.»

Finalizar caminos en construcción y el ensanchar los ya existentes, así como rectificar trazados en los puntos negros, es el planteamiento en la presente campaña. La red provincial está constituida por caminos afirmados de cuatro metros de anchura. El incremento del tráfico en algunas zonas, debido principalmente a las explotaciones agrícolas y ganaderas, y el aumento de tonelaje de los vehículos que por allí transitan, obligan ahora a pensar en la mejora y ampliación de estos trazados.

Si bien los estudios técnicos son la base de la actuación posterior, en algunas zonas se plantean las necesidades sociales. Si el coste tipo de un kilómetro, alcanza los cuatro o cinco millones en zona llana y sin accidentes geográficos, en zona de montaña este puede elevarse a los diez o doce millones.

La colaboración con otros organismos se limita en esta materia de las comunicaciones a evitar la duplicidad de actuación. Es nula la aportación de ayuntamientos y, por tanto, la Diputación ha de afrontar, salvo el capítulo de aportación estatal, la realización de las obras de modo total.

La ampliación del ancho actual y la rectificación de los trazados en lo posible, son los objetivos inmediatos de la política de comunicaciones de la Corpora-

ción provincial. Dentro de las deficiencias en cuanto a la política actual de obras de comunicaciones se echa en falta la colaboración con otras entidades, como por ejemplo, en lo referente a suprimir los pasos a nivel. En los últimos años nada se ha hecho en este sentido, y no hay noticias de que la Diputación vaya a participar de algún modo en la campaña que RENFE y el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo han iniciado para la supresión del mayor número de pasos a nivel. Todo va a circunscribirse a la red estatal de carreteras.

«Sería una buena labor —opina el ingeniero Sr. Carbajo—; hay varios pasos a nivel que deberían suprimirse. En concreto, el de la Garganta de Baños, Gargantilla, Carretera Arrollo de la Luz a Aliseda, Casatejada...»

Distintos puntos negros que deberían tenerse en cuenta. La necesidad de señalización de algunas de ellas al menos, debido a su intenso tráfico, es prácticamente imposible. Si hubieran de señalizarse todas las carreteras provinciales, sería necesario el presupuesto total del presente año.

«Salvo los planes de 1981 y 1982, hacía años que no se afrontaba una partida importante dedicada a este tema de las comunicaciones.»

Los más de mil millones de estos dos planes provinciales y de comarcas especiales invertidos o próximos a invertir en el tema de las comunicaciones interlocales van a permitir a la Diputación provincial «parchear» adecuadamente el tema.

Emilio VAZQUEZ

