

CARME SANCHIS DEUSA\*

## LA XARXA DE CARRETERES DEL PAÍS VALENCIÀ. UN BALANÇ DEL PERÍODE 1984-1995

### RESUM

La transferència de la xarxa secundària de carreteres de l'Estat a la Generalitat marcà en 1984 l'inici del període de dotze anys d'abast, al llarg del qual ha estat palés l'esforç per aconseguir una xarxa viària de major qualitat. En el balanç s'ha tingut en compte, tant la planificació de l'estat com la del govern valencià, que han estat assenyalant les directrius de les actuacions, perquè la infraestructura resultant depassa les competències fraccionades. Es tracta sobretot dels principals eixos, remarcant la funció que juguen en el sistema espacial i alhora la que acompliren en el passat: la inèrcia és forta. És, però, tot el conjunt de realitzacions que han contribuït a millorar substancialment la xarxa de carreteres, el que permet fer un balanç positiu, malgrat les mancances o descercats que s'hi han detectat.

### RÉSUMÉ

Le transfert du réseau secondaire de l'État à la Generalitat Valenciana indique en 1984 le début d'une période de douze ans durant laquelle un net effort a été fait pour obtenir un réseau routier de meilleure qualité. Dans le bilan, l'on a tenu compte, de la planification de l'État et du gouvernement valencien, qui ont tout deux indiqué les directrices à suivre car l'infrastructure qui en résulte dépasse les compétences individuelles. Il s'agit surtout des axes principaux, soulignant la fonction qu'ils jouent dans le système spatial et aussi celle qu'ils ont réalisés dans le passé car l'inertie est forte. C'est malgré tout l'ensemble des réalisations qui a contribué à améliorer, en grande mesure, le réseau de routes, qui permet de faire un bilan positif, malgré les manques ou les erreurs qui ont été détectés.

### INTRODUCCIÓ

El procés de modernització i les importants transformacions que ha experimentat la xarxa de carreteres del País Valencià als darrers anys responen a les directrius establertes en els plans de carreteres de l'Estat i de la Generalitat Valenciana elaborats a partir de 1984. La desitjada i evidentment obligada coordinació de la planificació autonò-

---

\* Departament de Geografia. Universitat de València.

mica amb la de l'Estat, reconeguda als dos plans elaborats per la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports (COPUT), ens obliga a fer una referència als objectius i a les realitzacions que el Ministeri d'Obres Públiques, Transport i Medi Ambient (MOPTMA) ha dissenyat i ha dut a terme, tot i que siga la tasca desenvolupada per la COPUT l'objecte bàsic del balanç. És lògic que siga així, ja que el plantejament territorial és el que ha de prevaldre i perquè en definitiva les anomenades xarxes autonòmica i estatal tenen un caràcter complementari i de mutu suport. La necessitat d'aconseguir una xarxa de carreteres amb la major capillaritat possible per a que funcione un sistema com el viari, dins del més gran de l'ordenació de l'espai, en el que viuen i desenvolupen tot tipus d'activitats els homes, va més enllà dels escatïnats efectes estructurants (un pseudo-concepte legitimat recíprocament per científics i polítics, IZQUIERDO 1986, OFFNER 1993) i d'altres semblants, sempre presents en els documents de planificació viària. Encara no s'ha pogut demostrar que la creació o millora d'una infraestructura viària genere "per se" desenvolupament, ni supere el greu problema dels desequilibris, però sembla que forneix les condicions necessàries per a que el sistema de relacions funcione.

La dècada dels vuitanta marca una nova fita en la planificació de les carreteres. Anys enrere s'havien succeït una sèrie de plans, de caire més bé fragmentari, que intentaven fer front al creixent augment de motorització i de trànsit i especialment a la forta congestió d'uns itineraris, com varen ser el Plan de Modernización de 1951, el Plan de Carreteras de 1961, el Plan Redia de 1967 i el Plan de Autopistas Nacionales. Corol·lari de la tasca d'aquest període va ser la Ley de Carreteras de 1974. El nou període l'encetà el Avance del Plan General de Carreteras 1984/91 i la transferència a la Generalitat Valenciana en 1984 de l'administració i gestió de les carreteres, la titularitat de les quals passava a pertànyer a la Comunitat Autònoma. Alhora es reconeixia la facultat que tenia aquesta de projectar, construir, conservar i explotar noves carreteres d'interés autonòmic. Assumida la competència, la COPUT va elaborar en 1985 l'Avanç del que després va ser el I Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana, aprovat pel Govern Valencià en 1987. En l'Avanç s'establí un àmbit temporal de deu anys, dissenyant-se uns objectius i criteris que guiaren les actuacions i programació d'inversions dels anys 1986 i 1987. Acomplits els dos primers anys dels deu previstos, la durada del I Pla es va fixar en vuit anys, amb dues fases quatrienals que s'adaptaven així a l'interval assignat als Programes Econòmics Valencians. Dos anys abans de la data fixada com a termini, la Generalitat reconeixia haver complert tots els objectius per estar en servei, en fase d'execució o licitades totes les obres incloses al Pla.

Aquests instruments de la planificació dels vuitanta tingueren com a punts de mira el trànsit, el territori i l'eficàcia. Intentaren superar la consideració de l'element trànsit com a determinant d'actuacions o realitzacions, per la qual cosa se'l presentava inserit dins del sistema de transport general i la problemàtica territorial, la qual, per altra banda, calia escometre amb un eficaç sistema de gestió i planificació de carreteres. Sens dubte açò últim venia condicionat per la crisi dels setanta i la subsegüent caiguda de les inversions, un llast que feia necessari un esforç fins i tot per a la conservació i la modernització de la xarxa existent, bastant deteriorada.

Encetà una nova etapa el Plan Director de Infraestructuras (PDI) 1993-2007 del MOPTMA, que començà a ser desplegat mitjançant l'anomenat Pla Pont 1993-95, al temps que els serveis corresponents del Ministeri elaboraven el II Plan General de Carreteras. El PDI és un document valuós pel seu caràcter sintètic i de reflexió global, que reflexa una preocupació per l'ordenació territorial, explicitada, com no s'havia fet mai,

amb les limitacions lògiques en aquests tipus de treballs. El PDI, un manament de la Comunitat Europea per als països membres, fixa unes directrius per a l'Estat espanyol, algunes de les quals deuen estar en sintonia amb les que ha anat dissenyant la Comunitat per al procés d'integració de les xarxes europees. A la vegada el PDI exigeix que les comunitats autònomes elaboren els propis plans en l'àmbit de la seua competència. És en aquest context, a banda de l'obligació de fer-ho per la pròpia Llei de carreteres de la Comunitat Valenciana de 1991, on cal situar el II Pla de Carreteres de la Generalitat Valenciana aprovat pel Consell en febrer de 1995, després d'un procés de consulta institucional i pública, que va guiar les realitzacions després que en 1993 es donara per acabat el I Pla. A més de la lògica espacial que imposen les relacions a escala europea, estatal i autonòmica, la cadena es tanca amb el mateix aprofitament de l'ajuda financera que inclou la política regional de la Unió Europea a través del FEDER, del que la Generalitat té una llarga i positiva experiència.

#### LA XARXA DEL PAÍS VALENCIÀ: COMPETÈNCIES I ACTUACIONS

"Un país, un camí" és ja una expressió encunyada que dóna perfecte sentit a la part més substancial de la xarxa de carreteres valenciana. Una xarxa en la que és protagonista el llarg eix de direcció meridiana, columna vertebral i gran col·lector del trànsit de pas, a més del generat per l'intens poblament i la gran concentració econòmica que s'hi adhereix. D'aquest llarg eix litoral, la gran via de l'ara anomenat arc mediterrani, dimanen uns eixos que s'endinsen per les terres interiors valencianes cap a la Depressió de l'Ebre i la Meseta. Aquest és l'esquema bàsic de les que són quasi al mateix temps les principals rutes extra i intra valencianes, però òbviament la xarxa de carreteres assoleix una major o menor complexitat i densitat quan l'observem a una escala més gran, a causa de la distribució de la població, de l'activitat econòmica i del propi sistema urbà valencià.

Parlem de repartiment de competències, de projectes i realitzacions del MOPTMA i de la COPUT, perquè fins i tot ens es útil a efectes expositius, sense oblidar el caràcter integrador i complementari de la xarxa de carreteres, independentment de la titularitat, i la necessària distinció de funcions (una cosa són les exigències de rodalies i altra les de trànsit de llarg recorregut). El País Valencià té una xarxa de 8.266 km de llargària, dels quals 1.655 són gestionats per l'Administració central, 2.998 per la Generalitat i 3.613 per les Diputacions provincials (dades preses del II Pla de la Generalitat).

#### LA XARXA DE L'ESTAT

Les carreteres valencianes dependents del MOPTMA formen part de la Xarxa d'Interès General de l'Estat, l'anomenada RIGE, que està definida en la Llei de Carreteres de l'Estat de 1988, i que comprén les carreteres que enllacen les diverses comunitats autònomes i els grans centres urbans i donen accés als punts fronterers i ports i aeroports d'interès general. Al País Valencià la RIGE està constituïda per uns itineraris la importància dels quals varia segons el trànsit que suporten i les característiques de les zones que travessen. Els eixos més importants són primer el del litoral que uneix les tres capitals valencianes i que constitueix un dels principals col·lectors de trànsit nacional i internacional, i segon els que enllacen València i Alacant amb Madrid. Cal afegir-hi el d'Aragó per Sagunt i Teruel. Tots formen part de la xarxa de gran capacitat de l'Estat dissenyada al PDI, per a la configuració de la qual el criteri trànsit ha estat priori-

tari. En un ordre inferior romanen les carreteres de Vinaròs a Alcañiz per Morella i la de Teruel a Almansa per Ademuz i Requena, que l'Estat manté sota la seua competència pel seu caràcter d'interregionals i per a aconseguir una xarxa estatal amb una estructura com més mallada possible, tot i que el trànsit d'aquelles carreteres siga bastant reduït i ni de ben lluny comparable al de les principals de la RIGE al País Valencià.

La competència i l'interés de l'Estat per les carreteres que configuren els principals eixos té, en part i de bell nou, una arrel històrica. Una part d'elles foren incloses en la planificació borbònica, per la qual varen ser construïdes les carreteres que enllaçaven Madrid amb València, per la Vall de Montesa, i la seua prolongació a Barcelona, i Madrid amb Alacant per la Vall del Vinalopó. Sense voler-ho i a desgrat de l'esquema radial borbònic, aquestes carreteres, no reproduïxen a grans trets dins del territori valencià l'itinerari seguit per la Via Augusta, una de les principals rutes de la Hispania romana? És suficient recordar el que és considerat primer Plan General de Carreteras del Estado de 1860, que incloïa en el primer ordre, si fa no fa, les mateixes carreteres que avui constitueixen la RIGE, a excepció de les de València a Alacant, la del litoral i la d'Alcoi. El reconeixement de la seua importància i el reforçament del seu paper com a gran col·lector de trànsit, li vindria a la carretera del litoral de la mà del programa del Circuito Nacional de Firmes Especiales de 1926, que la integrava en l'itinerari que des dels Pirineus discorria per Barcelona, València i Alacant cap a Andalusia. La construcció de l'Autopista A-7 als anys setanta consolidà aquest itinerari.

Els projectes i les realitzacions del MOPTMA a les carreteres valencianes sota la seua competència han estat d'abast molt desigual. Les principals transformacions s'han donat en les carreteres que han esdevingut autovies, com ara la de Madrid a València, per Requena (N-III) i les que per Albacete uneixen Madrid amb València (N-430 i N-340) i amb Alacant (N-330). Totes formen part de la xarxa de gran capacitat, junt a l'Autopista A-7 i la seua prolongació, lliure de peatge, d'Alacant a Múrcia. Pel que fa a la resta de carreteres de la xarxa estatal, unes han estat objecte de millores, hom podria dir que suficients, atés el reduït trànsit que registren (carretera de Teruel a Almansa per Requena i carretera de Vinaròs a Alcañiz per Morella). Altres, en canvi, han estat molt negligides per a l'intens trànsit que suporten. En aquest calaix cal posar la carretera de Sagunt a Teruel, que fins fa poc ha mantingut unes condicions deplorables, i sobretot les carreteres de València a Barcelona (N-340) i a Alacant (N-332), que discorren paral·leles a l'A-7, amb uns greus problemes de trànsit perquè el peatge de l'autopista en restringeix fortament la utilització.

Les obres que han anat vençant els principals entrebancs al trànsit als darrers anys, ens permeten fer un balanç i alhora plantejar els problemes que romanen sense una solució imminent. En la xarxa de gran capacitat el MOPTMA va realitzar en primer lloc l'autovia d'Almansa a Alacant, mitjançant el desdoblament de calçada de la N-330, una obra que no suposava excessives dificultats tècniques, on l'única gran novetat ha estat el túnel de la variant de Villena. Amb un traçat distint al de la carretera N-340 fou construïda l'autopista d'Alacant a Murcia, entesa com a prolongació, encara que sense peatge, de l'Autopista A-7.

Pel que fa a l'àrea de València, allò més significatiu ha estat l'autovia de circumval·lació de la capital, acabada l'any 1992, que al temps serveix d'enllaç de l'A-7 i distribuïdor de trànsit a l'Horta. És l'obra que va vèncer el coll de botella del trànsit per la ciutat. Junt a aquesta han estat importants les obres que estan reconvertint en autovies les antigues carreteres de València a Madrid per Almansa i per Requena. En la de València-Almansa està enllestit el llarg trajecte de Silla a Canals, que ha implicat, en uns

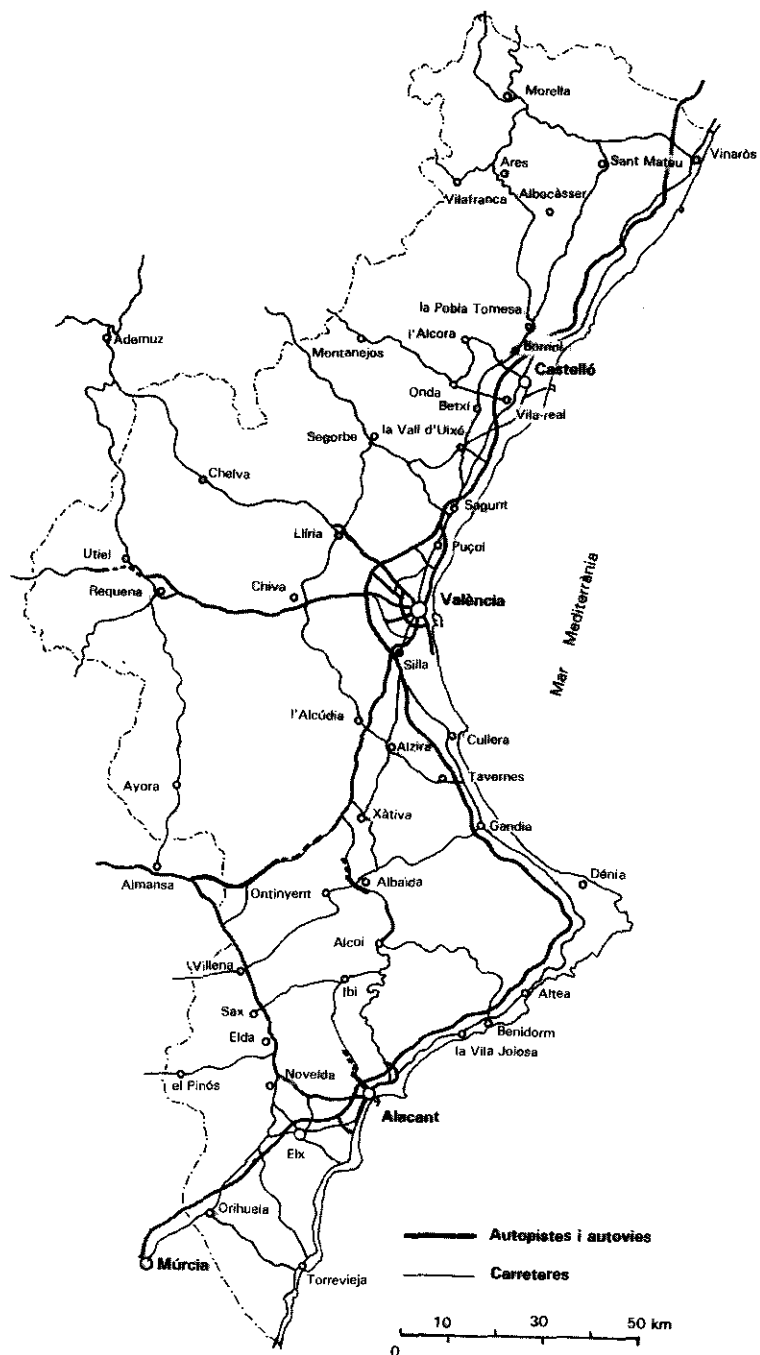


Fig. 1: Xarxa bàsica de carreteres

trams, el desdoblament de calçada de la vella carretera nacional i, en altres, un nou traçat. En aquest mateix trajecte estan pràcticament acabades les obres del tercer carril. En la resta de l'itinerari les obres estan avançades, però manca per construir l'enllaçament de drecera de la Font de la Figuera, de vital importància per aconseguir la comunicació directa per una via de gran capacitat entre València i Alacant, esdevinguda una alternativa a l'A-7 per a les relacions entre les àrees metropolitanes de València i Alacant-Elx.

L'autovia de València a Madrid per Requena és probablement l'obra més vehementment desitjada i la que està trobant els més greus entrebancs per a la seua culminació. El trajecte de València-Requena, una part del qual aprofita la N-III amb un desdoblament de calçada, es va acabar en 1993 amb la inauguració del tram de nou traçat Chiva-Requena. Aquest inclou el llarg viaducte que salva l'esglaó de la Meseta (el Portillo de Buñol), abandonant la ziga-zaga de la vella carretera. És una obra que destaca per la vistositat i per l'ostentació tècnica. El tram de nou traçat té una llargària de 30,3 km i s'inicia al final de la variant de Chiva a la cota 335, superant la dificultat topogràfica del Portillo mitjançant l'esmentat viaducte de 1.996 m, amb un pendent màxim del 5,25 %, fins a assolir la cota 600. L'autovia discorre a continuació per una zona de relleu complex, cosa que ha obligat l'execució d'importants terrabuits i terraplens i de nombroses obres de fàbrica, fins a arribar a l'enllaçament de Fuente Umbria a la cota 725 que amb lleugeres variacions es manté fins a Requena. A hores d'ara, per la part de València, les obres han arribat fins a Caudete de las Fuentes i han estat també iniciades les de la variant d'Utiel. A l'altra part de l'itinerari, ha estat recentment aprovat el projecte de construcció del tram entre Honrubia i Motilla de Palancar (35 km), mentre que estan en fase de licitació les obres entre Motilla i Minglanilla. Però, el tram vertaderament conflictiu és el de Minglanilla-Caudete i en concret el pas del riu Cabriel. L'oposició del govern de Castilla-la Mancha i de grups ecologistes a l'opció elegida per els tècnics del MOPTMA per al traçat de l'autovia sobre l'esmentat riu ens fa pronosticar una notable demora en l'acabament de la desitjada autovia València-Madrid.

En la principal carretera de penetració cap a Aragó, la de Sagunt-Teruel per la Vall del Palància (N-234), han estat recentment solucionats bona part dels problemes que el seu traçat plantejava en travessar els nuclis de població de Gilet, Estivella i Torres-Torres. Les variants d'aquestes poblacions, inaugurades a 1993, s'afegiren a les que ja fa anys foren construïdes per a Soneja, Segorbe, Jérica i per a remuntar el fort desnivell topogràfic de l'esglaó de l'Herragudo. Al PDI es palesà la importància d'aquesta carretera per l'intens trànsit que registra, amb un elevat percentatge del pesant, i perquè forma part del gran eix viari de València a França per Aragó dins de la xarxa transeuropea. Arran d'estar projectada com a via de gran capacitat, en novembre de 1995 va ser autoritzada la contractació de les obres del primer tram, entre els termes municipals de Sagunt i Segorbe (30 km). Gran part de la nova autovia es farà per desdoblament de calçada de la N-234, excepte els darrers kilòmetres, a les rodalies de Segorbe, on seguirà un traçat completament nou.

Sens dubte l'eix que menys atenció ha rebut sorprenentment fins ara per part del MOPTMA, és el d'el litoral, que enllaça Catalunya amb la Plana de Castelló i l'Àrea Metropolitana de València (N-340) i aquesta darrera amb la d'Alacant (N-332), que registra en alguns punts una intensitat de 40.000 vehicles diaris. El fet que discorre paral·lel a l'A-7, pot explicar que haja quedat en un segon pla en l'ordre de preferència de les obres estatals, i hom pot pensar també que l'escàs esment que li ha aplicat el MOPTMA po-

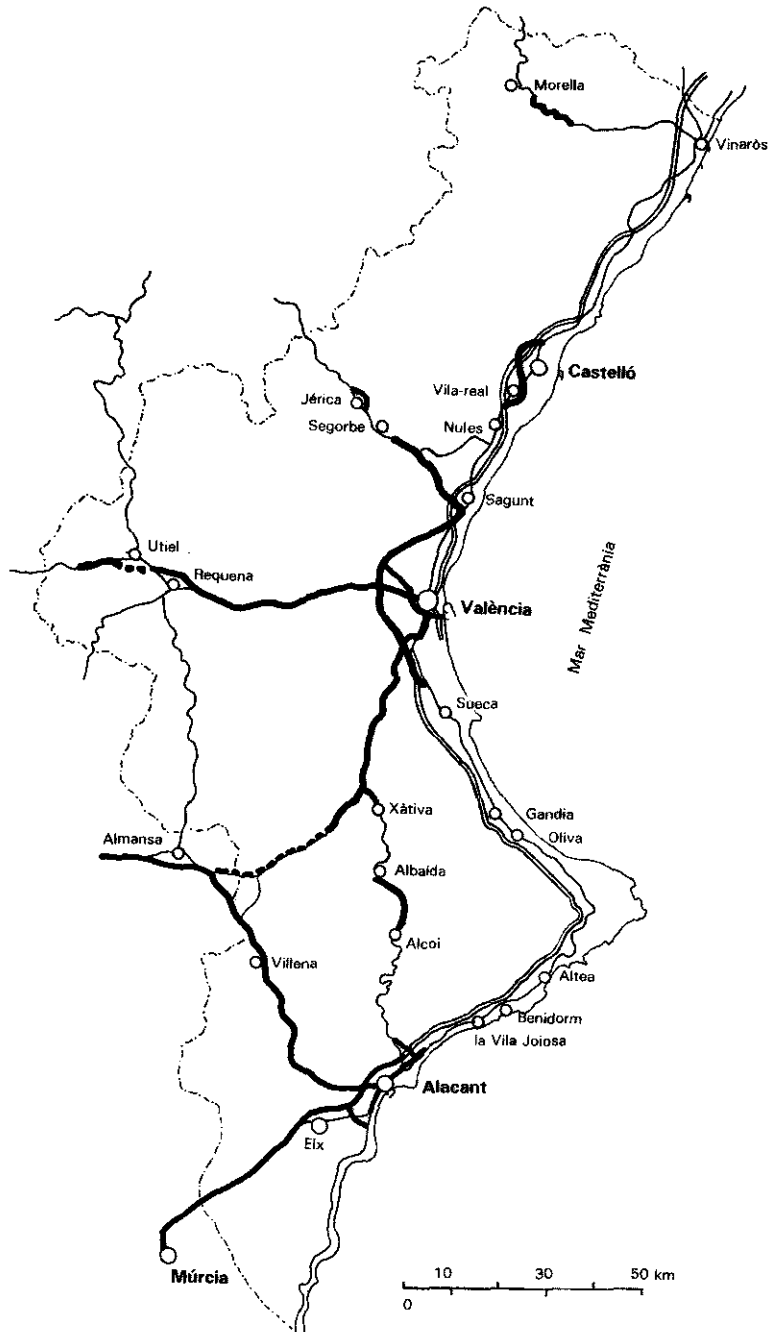


Fig. 2: Principals actuacions a la xarxa estatal

dria ser explicat com una mena de favor a la concessionària de l'autopista per a que no disminuïxca fortament la seua rendibilitat. El projecte de convertir aquest eix en autovia enclou dificultats, sobretot per la forta concentració de infraestructures sobre aquest espai: a la duplicitat (carretera nacional, autopista) s'ha d'afegir, en el trajecte de València a Catalunya, el ferrocarril, al vell traçat del qual està superposant-se el destinat a la gran velocitat. Les dificultats ja estan palesades en el fet que les obres que són realitzades o estan programades a curt termini són puntuals, tendents a solucionar els més greus entrebancs a la circulació.

El principal problema, al marge de la insuficient capacitat per al trànsit que suporten ambdues carreteres, es planteja arran del pas pels nuclis de població travessats. Per als ecologistes, que quasi sempre veuen més els perjudicis que els avantatges en la construcció de noves carreteres o en l'eixamplament de les existents, aquest problema de les travessies se solucionaria mitjançant la utilització de l'Autopista, buscant-ne l'Estat una fórmula adequada per al rescat. Tenint en compte només les ciutats de major grandària, en la N-340, a les ja antigues variants d'Almenara i Vila-real, únicament s'ha afegit, l'any 1994, la tan reclamada i imprescindible variant de Castelló de la Plana, però encara està pendent la construcció de les de Nules i Sagunt; el projecte d'aquesta última que el MOPTMA va treure a informació pública al darrer any, ha estat àmpliament rebutjat. Contra aquesta ronda de circumval·lació que recorreria paral·lela a l'A-7, s'han manifestat diferents entitats cíviques, centrals sindicals i partits polítics, que denuncien el seu elevat cost i el fort impacte mediambiental. Aquests grups, suportats per la recentment creada coordinadora pro alliberament de l'Autopista, propugnen la utilització lliure de peatge entre el seu enllaç amb la N-340, al nord de la ciutat, i l'estació de peatge de Puçol, al sud. El panorama és igualment descoratjador en la N-332, on l'única novetat important ha estat la construcció de la variant de Sollana, però encara romanen pendents la variant de Gandia i d'altres a les comarques de la Safor, el Marquesat i la Marina.

Les obres de la circumval·lació de Gandia, iniciades en febrer de 1994, foren aturades a finals d'octubre del mateix any, i de nou a l'octubre del 1995. Si fem cas de la versió diríem oficial, la darrera demora vindria justificada per les modificacions sol·licitades respecte al projecte inicial. Els canvis afecten els enllaços de la ronda amb altres carreteres, i especialment el creuament d'aquesta amb la C-320 (Gandia-Almansa). En aquest punt l'alt terraplé construït per a la ronda, a escassos metres d'una zona industrial i de la pedania d'El Sifó, i perpendicular a l'esmentada carretera, esdevé una gran barrera física entre la capital de la Safor i la veïna població del Real de Gandia. Sembla però difícil d'aconseguir la substitució del terraplé per un viaducte diàfan i amb pilars que demanen ambdós ajuntaments.

Del gran eix de comunicacions per l'interior, de Xàtiva a Alacant, es vol fer una via de gran capacitat, encara que les realitzacions i el finançament es reparteixen, per convenis signats, entre el MOPTMA i la COPUT. A hores d'ara l'únic tram d'autovia, aconseguit per desdoblament de la calçada, és el que uneix Muro amb Alcoi. A la resta de l'itinerari, que varia notablement respecte a l'actual carretera N-340, allò més significatiu entre les obres ja acabades és la millora del traçat al port d'Albaida, encara que amb una única calçada, i els ponts de Muro i Alcoi. Les altres realitzacions o projectes a curt termini, mitjançant els quals es vol donar continuïtat a l'eix, descansen sobre la xarxa autonòmica, per tant en itineraris distints del de la N-340.



## LA XARXA BÀSICA AUTONÒMICA

La xarxa dependent de la Generalitat assoleix, aproximadament, uns 3.000 km, dels quals prop de 1.000 constitueixen la xarxa bàsica. Aquesta darrera xifra, oferida en el II Pla i per sota de la que presentava el I Pla, suposa una reducció de la xarxa bàsica en torn als 500 km. N'han estat exclosos, a banda d'algunes carreteres de recorregut curt i enllaços, llargs itineraris com el de Segorbe-Onda-Borriol, Segorbe-Villar del Arzobispo-Requena i Xàtiva-Ayora. La delimitació de la xarxa bàsica, en el I Pla, es va fer seguint un procés, el primer pas del qual fou definir els nuclis de població que constituïen els nodes de la xarxa. Per a la selecció dels nuclis es tingué en compte el paper que juguen en el sistema territorial a partir de l'anàlisi del poblament i sistema de ciutats, del fenomen de segona residència, del sistema productiu i dels equipaments comercials i socials. Els nuclis foren reunits en cinc grups, comprnent el primer les grans àrees urbanes (Castelló, València, Alacant i Elx), és a dir, els nodes fonamentals del sistema viari, i el segon, les capçaleres comarcals. El tercer grup contenia les poblacions de més de 10.000 habitants, no incloses als dos anteriors; el quart, les que comptaven entre 2.500 i 10.000 habitants, amb gran activitat comercial i sobretot turística, i el cinquè les de més de 2.500 habitants, no incloses en cap dels grups anteriors, la taxa de creixement de població de les quals, per al període 1975-1983, era superior al 10 %. A tots aquestos s'hi afegia un sisé grup integrat per les capitals provincials i capçaleres comarcals de les comunitats veïnes, punts de referència importants. Establerts els nodes, el segon pas englobà els criteris considerats per a la delimitació de la xarxa bàsica, dins de la qual es palesava la importància d'uns eixos als quals s'assignava una funció vertebradora. En el II Pla, depurats i de forma més succinta, són exposats els criteris o requisits que ha d'acomplir la xarxa bàsica, com ara tenir forma de malla, descansar en la xarxa d'interés general de l'estat i connectar els principals assentaments urbans del País Valencià. Pel que fa als itineraris, han d'assolir una certa entitat, de manera que comuniquen dos nuclis urbans importants, han de formar un eix estructurant dins del sistema territorial i han de ser una biela de connexió entre dues carreteres d'interés general de l'estat o d'enllaç amb la xarxa bàsica de comunitats autònomes limítrofes.

Els objectius fixats en el II Pla i la reducció de la xarxa bàsica, més amunt esmentada, tenen unes connotacions que hom pensa no són alienes a les conclusions que anaven extraient-se dels estudis paral·lels de la pròpia COPUT sobre la vertebració del territori i que han quallat en sengles documents, el primerament publicat *Arco Mediterráneo Español. Eje Europeo de Desarrollo, Documento I del Avance del PDU* i el recent *Estrategias de Vertebración Territorial. Documento II del Avance del PDU*.

L'armadura substancial de l'ara més reduïda xarxa bàsica està precisament constituïda pels anomenats al I Pla eixos vertebradors amb algunes modificacions, com a acurtaments d'uns itineraris, allargaments i canvis de traçat en altres, explicables per la manca d'actuacions del MOPTMA en algun dels eixos de la seua competència i per la influència de les conclusions que aportaven els tècnics que treballaven en la vertebració territorial. Les carreteres que constitueixen els esmentats eixos integraren el segon i tercer ordre en els plans de carreteres nacionals decimonònics i de començament de segle; alguna fins i tot efímerament va ser classificada de primer ordre, com ara la de Valde-algorfa-Castelló per Sant Mateu. Després passaren a tenir el nom de comarcals, però la seua importància en les comunicacions intra i extravalencianes, en època pretèrita, palesada en els esmentats plans, explica en part, per una certa inèrcia en la xarxa viària,

que hagen esdevingut també els eixos impulsats per la COPUT i sobre els quals aquesta ha canalitzat i projectat les més notables realitzacions.

#### *Eix interior de Castelló de la Plana*

Constitueix una ruta que enllaça la plana central valenciana i Catalunya mitjançant un gran arc de circumval·lació de la Plana de Castelló aprofitant el corredor natural de Borriol-Sant Mateu-Tortosa. Si més no, és considerat en el Document II de l'Avanç del PDU un dels eixos de la xarxa viària bàsica de vertebració exterior. Amb aqueix reconeixement de la seua importància per a les comunicacions extravalencianes, el PDU va més enllà que els plans sectorials de carreteres i torna a donar a aquest itinerari el protagonisme que va perdre al segle XVIII, encara que tot just es redueixi a una proposta sobre el paper sense gaire aparença de dur-la endavant. La planificació borbònica va relegar aquesta ruta en benefici de la del litoral en la comunicació amb Catalunya, però des dels temps iberoromans (Via Augusta) fins al segle XVII, havia estat el camí principal.

Aquest eix que es vol impulsar ofereix, respecte a l'originàriament anomenat eix vertebrador de Castelló-Sant Mateu-Morella, una major envergadura ja que s'inicia a Almenara i seguint per la Vall d'Uixó i Betxí enfila el corredor de Borriol-Sant Mateu en direcció a Tortosa. Els criteris d'accessibilitat de les poblacions de l'interior a l'àrea urbana de Castelló han estat ultrapassats per uns de més amplis que serveixen per a justificar la major entitat de l'eix. Els arguments manejats pels planificadors ja han estat palesats més amunt, tocant a la infrautilització del tram nord de l'Autopista A-7 i a la limitació de les realitzacions sobre la carretera N-340. L'eix esdevindria així una alternativa per a canalitzar els fluxos nord-sud.

La plasmació d'aquesta consideració magnificada de l'eix hauria de traduir-se en unes obres de major abast que les realitzades per la COPUT d'acord amb el I Pla. Aquestes han estat importants en les carreteres de Castelló a Sant Mateu (C-238) i de Sant Mateu a San Rafael del Riu (CS-300) per la Jana i Traiguera. L'endegament (millora del traçat i de la secció transversal) de la primera ha anat acompanyat de l'eliminació d'algunes travessies de pobles com ara la Pobla Tornesa, les Coves de Vinromà i Sant Mateu. En la segona ha estat rellevant la construcció del nou pont sobre el riu Cervol entre Traiguera i San Rafael. Encara es més significativa, però, la construcció de la nova carretera entre Betxí i Borriol, per tractar-se d'un tram de la projectada circumval·lació de la Plana com a itinerari alternatiu al del litoral (N-340).

Hom destaca l'eix longitudinal de Sant Mateu per la seua condició d'alternatiu al del litoral i per la seua funció de col·lector de la xarxa de carreteres que baixen des de les muntanyes de l'interior (Vistabella, Vilafranca, etc.) i que també han estat molt millorades, tot i que les terres que travessen estiguen molt despoblades i el trànsit siga molt feble.

#### *L'eix de València-Ademuz*

La carretera de València a Ademuz (C-235) es la més llarga (125 km) de la xarxa autonòmica i una de les que més obres ha sofert als darrers anys. És hereva d'un itinerari antic entre València i l'interior peninsular, la importància del qual sempre ha estat menor que el del Palància cap a Aragó i el de Requena envers Castella, entre els quals es troba. Aqueix desavantatge comparatiu explica que, encara que inclosa en els primers



Fig. 3: Xarxa de carreteres i principals actuacions del MOPTMA i de la COPUT a les comarques septentrionals

plans de carreteres nacionals decimonònics, la seua construcció fóra ajornada i passés a ser competència de la Diputació. Si es trigà en fer la carretera, més encara costà donar solució a un dels seus esculls més importants, el pont de Santa Cruz de Moya sobre el riu Túria que va ser alçat en l'any 1960.

La primera part d'aquest eix correspon a l'anomenada Autovia de Lliria, una de les primeres i més importants realitzacions de la COPUT. La construcció d'aquesta via de gran capacitat, obra rematada a meitat de 1992, va estar determinada per l'intens trànsit generat entre la ciutat de València i el Camp de Lliria, una comarca dinàmica que, per la seua proximitat a la capital, roman sota la seua influència més directa. Les nombroses urbanitzacions i els nous polígons industrials situats en aquesta zona havien incrementat de forma extraordinària el trànsit fins a fer necessari, no solament el desdoblament de calçada, sino també la construcció d'un traçat de circumval·lació que evités les travessies de les poblacions de la Pobla de Vallbona, Benissanó i la mateixa Lliria, al nord de la qual finalitza a hores d'ara l'esmentada autovia. A partir de Lliria la carretera, que s'endinsa cap a Ademuz per la Serrania, ha estat molt millorada per les obres d'endegament efectuades en gairebé tot el seu recorregut. Com també ho han estat les carreteres que connecten el Camp de Lliria amb les comarques veïnes de la Vall del Palància (carretera de Casinos a Segorbe per Alcublas) i Camp de Chiva (carretera de Lliria a Chiva). La proposta més rellevant que feia el II Pla per a aquest eix és la perllongació de l'autovia entre Lliria i Casinos (12 km), població a cavall entre el Camp de Lliria i la Serrania. Pel que fa al Rincón de Ademuz, la millora de l'accessibilitat d'aquesta comarca s'assolirà per les actuacions del MOPTMA en la N-330, carretera que connecta en Utiel amb l'autovia de València.

#### *L'eix Lliria-Tavernes de la Valldigna*

Implica un retallament de l'eix de major volada Borriol-Alzira (I Pla) i per tant un canvi de plantejament per part de la COPUT. En la seua concepció originària l'eix, recolzat en carreteres ja existents i en la construcció de noves, discorria des de Borriol, per Onda, Segorbe, Lliria i Chiva fins a Alzira. En Borriol connectaria amb el de Castelló-Sant Mateu i en Alzira amb el de València-Alacant per Alcoi, amb la qual cosa es configurava el que podria haver estat considerat "carrer major" de la xarxa autonòmica. El canvi de rumb, palesat en el II Pla, s'aprecia, pel que fa a la zona castellonenca, en la substitució del tram de Segorbe (Vall del Palància) a Borriol, pel més amunt esmentat de la Plana, el d'Almenara a Borriol, eix amb el qual es connecta la Vall del Palància mitjançant la biela d'enllaç d'Algar a la Vall d'Uixó. Amb tot açò s'abandona el traçat originàriament projectat, forçosament inviable, entre Segorbe i Onda per Algimia de Almonacid i Alcudia de Veo (l'Alt Millars), evitant-se el fort impacte de les obres sobre la Serra d'Espadà, qüestió al·ludida en ambdós plans de carreteres.

Deixat també de banda el tram entre Segorbe i Lliria, a través de la Serra de Portaceli, l'eix roman circumscrit a l'itinerari Lliria-Tavernes de la Valldigna. Però, fins i tot aquest es presenta una mica diluït, sense massa consistència, probablement perquè en la seua consideració estaven ja pesant les conclusions dels tècnics responsables del PDU. Els fluxos manejats per aquests no assoleixen l'entitat suficient com per a considerar-lo un eix vertebrador. I així ho reflexa la proposta que es fa al PDU de la xarxa viària bàsica, de la qual està exclòs l'eix Lliria-Tavernes. Criteris numèrics a banda, hom pensa que l'eix ha tingut i té una certa entitat. Descriu un gran arc de circumval·lació a València mitjançant el qual estan connectades les comarques del Camp de Lliria, el



Camp de Chiva-Cheste, la Vall dels Alcalans i la Ribera. De la seua importància se n'adonaren els autors del Plan General de Carreteras del Estado de 1860, al si del qual l'incloueren atorgant a les carreteres que el configuraven la categoria de tercer ordre. Aquells planificadors no feren més que convertir en carretera un antiquíssim itinerari seguit pel camí i la vereda que baixaven des de terres aragoneses i castellanques a la Ribera.

Avui té assignada una doble funció. Per una banda, l'eix és considerat un element de potenciació i d'integració de la segona corona de l'Àrea Metropolitana de València. Per l'altra banda, el tram entre Chiva i Tavernes té com a funció proporcionar una alternativa de qualitat a l'autovia de València-Madrid per al trànsit que té com a destinació les àrees turístiques de la Valldigna i la Safor. L'aplicació del I Pla va comportar una millora de la carretera entre Lliria i Chiva i l'endegament dels trams de Torís a Real de Montroi, que inclogué la variant de Torís, i de Llombai a l'Alcúdia. Les propostes del II Pla es concreten bàsicament en obres d'endegament per a eliminar travesseres mitjançant variants en les poblacions de Vilamarxant, Godelleta, Montroi, Real de Montroi, Carlet i Guadassuar.

#### *L'eix València-Alcoi-Alacant*

Una part d'aquest eix està recolzada en l'autovia de València a Almansa, l'altra s'inicia a l'enllaç que la connecta amb la carretera C-3316, que, salvant la Serra Grossa pel túnel de l'Olleria, enfila cap a Agullent (Vall d'Albaida). Des d'ací, emprant un curt tram de la C-320, l'eix continua per la carretera N-340 entre Albaida i Alcoi abandonant-la després de passar-hi i cercar Alacant per la Canal d'Ibi i l'estret de Tibi. De la plasmació d'aquest eix se'n deriven bastants consideracions. La primera es refereix a la utilització de l'autovia de València a Almansa per als desplaçaments entre la capital i les comarques de la Vall d'Albaida i Valls d'Alcoi, atorgant-li a la carretera de València a Xàtiva per Alzira (C-3320) exclusivament una funció restringida a les comunicacions intermunicipals. És, però, una carretera fonamental pel pes econòmic i poblacional de l'àrea que travessa i l'elevat trànsit que aquesta genera. Les realitzacions de la COPUT d'acord amb el I Pla inclogueren l'endegament del tram Xàtiva-Carcaixent, el desdoblament de calçada entre Alzira i Algemesí i la supressió del pas a nivell en Carcaixent. La nova biela de connexió entre Alzira i Carcaixent, que rematarà la variant de la darrera població, ha estat inclosa en el II Pla, que comprén també, d'entre altres obres, la construcció de la variant d'Algemesí.

Altrament, la major novetat rau en el disseny del nou itinerari per a anar des de Xàtiva-Canals a Alcoi, per l'Olleria, i des d'Alcoi a Alacant per Ibi. El nou itinerari, fruit de la col·laboració entre la COPUT i el MOPTMA i projectat com una via de gran capacitat que s'anomena "eix central", incorpora les àrees industrials d'Ontinyent i d'Ibi i evita el port de Bellús i el de la Carrasqueta. El trajecte entre Canals i Albaida substitueix com a via principal la vella carretera N-340 per Xàtiva i Montaverner, i constitueix una de les principals realitzacions de la COPUT, que cal destacar. La necessitat de l'obra estava doblement justificada. Per una banda, ho exigia el dinamisme industrial de l'àrea i l'elevada intensitat de circulació que aquesta genera, amb un percentatge important de la pesant. Per altra banda, el trànsit era notablement dificultós per les males característiques de l'antiga carretera; afegides al tortuós port de l'Olleria, amb ferm en males condicions, cruïlles perilloses, pas a nivell amb el ferrocarril, travesseres interiors de poblacions importants (Canals, l'Alcúdia de Crespins), etc. Les peces que han estat

integrades en l'obra han tingut un ampli abast. D'entre altres són destacables la construcció de l'enllaç de la nova carretera amb l'autovia de València-Almansa, la variant de l'Alcúdia-Canals, que uneix l'antiga carretera N-430 i la VV-2081, salvant el ferrocarril València-La Encina i el riu Canyoles, i l'accés a Xàtiva de la nova carretera. És, però, d'allò més significatiu l'accés i el propi túnel de l'Olleria i l'endegament de la carretera que va a Ontinyent (C-3316) i del tram de la C-320 fins al seu creuament amb la N-340 al sud d'Albaida. El túnel (11,60 m d'amplària i 553 m de llargària) travessa la Serra Grossa i ha vençut l'antiga estretor i ziga-zaga del port de l'Olleria. El desdoblament de calçada d'aquesta carretera, proposat al II Pla, palesa la forta aposta per a aquest eix central.

El nou itinerari entre Alcoi i Alacant abandona el vell traçat de la N-340 per la Carrasqueta i Xixona, internant-se per la Canal d'Ibi i travessant la Foia de Castalla per a eixir cap a Alacant per l'estret de Tibi. Davant la disjuntiva de potenciar un o altre itinerari, ha prevalgut l'opció destinada a millorar l'accessibilitat de la comarca industrial de la Foia de Castalla, al temps que s'eviten les costoses inversions que implicaria l'endegament del port de la Carrasqueta. Aquest eix central es complementa amb la projectada autovia Castalla-Sax, una branca d'enllaç que el connecta amb l'autovia d'Almansa-Alacant, que suposa una millor comunicació, no sols de la Foia de Castalla, sinó també de les Valls d'Alcoi amb el gran col·lector de trànsit del Vinalopó, al que s'arribarà pel corredor de l'Arguèny, evitant el modest port de Biar. Les obres de la futura autovia central han estat iniciades molt recentment, amb el començament del primer tram, entre Alacant i la rambla de Rambujar, que recolza en la ronda de Sant Vicent del Raspeig.

Una millora substancial, aquesta vegada a l'antic itinerari d'Alcoi a Castella per la Vall de Polop i Banyeres, ha estat la recent construcció del túnel del Salt (obert al trànsit el 4 de desembre de 1995). El vell camí, avui constituït per les carreteres C-3313 i C-3316, és l'itinerari més curt per a eixir de la Foia d'Alcoi cap a la Mancha i Madrid aprofitant les valls de Polop i de l'Alt Vinalopó, i ha estat durant segles una ruta habitual del trànsit de productes industrials i d'abastiment de la ciutat d'Alcoi. L'obra principal es el túnel de 353 m de longitud i 7,5 m d'amplària, que defuig l'estretor i les tancades corbes de l'antiga carretera a l'indret del Salt, un abrupte esglaó entre la Foia d'Alcoi i la conca alta del riu Barxell, el pas del qual ha suposat la construcció d'un nou pont de formigó de 40 m de llum al paratge de la Font dels Patos.

#### *L'eix Ontinyent-Gandia*

Uneix les àrees industrials d'Ontinyent i d'Albaida amb el gran centre terciari de Gandia. Des d'una perspectiva supraregional té una major volada i l'anomenaríem eix Almansa-Gandia, que ve a ser un itinerari més curt entre Madrid-la Mancha i la Safor i la Marina, que afavoreix les comunicacions transversals de la Vall d'Albaida. Recolzat en la carretera C-320, aprofita una part d'el traçat de l'eix central, el tram entre Agullent i Albaida que ja disposa de secció d'autovia. Les realitzacions han estat centrades en l'execució de la ronda sud d'Ontinyent, la variant d'Albaida, l'endegament dels trams Bèlgida-Aielo de Rugat i el Morquí (Terrateig)-Gandia, amb la supressió de travessies per alguns nuclis de població. El II Pla, amb el plantejament final de convertir aquest eix en una via d'alta capacitat, inclogué entre les principals obres el futur desdoblament de calçada en el tram entre Gandia i el Morquí i les variants de Castelló de Rugat i Montitxelvo com a via ràpida.

### *Principals eixos al Vinalopó i a la Vega Baja del Segura*

Aquest espai disposa de dues vies de gran capacitat, una és l'autovia d'Almansa a Alacant, que a partir de Novelda enfila cap a la capital alacantina per Monforte, abandonant la Vall del Vinalopó, l'altra, l'autopista d'Alacant a Múrcia. Integrades ambdues en la xarxa d'interés general de l'estat, la planificació i les realitzacions de la COPUT, per tant, han estat centrades principalment en la potenciació d'uns itineraris que contribuïsse a millorar el trànsit en direcció nord-sud. Esdevé així important la carretera entre Novelda i Elx que, seguint l'últim tram del Vinalopó, constitueix una drecera que evita la marrada per Alacant, tancant un triangle, els vèrtexs del qual vénen a ser Novelda, Alacant i Elx. Les obres en aquesta carretera han estat principalment l'endegament del tram Aspe-Elx i la ronda de Carrús i el nou pont de la Generalitat a Elx, que alhora li han donat a aquesta ciutat una folgança i una millor connexió amb la resta de la xarxa urbana. En el II Pla es proposà el desdoblament de la secció existent entre Aspe i Elx (8 km) i el del també curt tram Aspe-Novelda, aquest darrer a càrrec del MOPTMA. Vin-dria a ser aquest un eix complementari d'alta capacitat a les terres del Vinalopó.

La mateixa finalitat d'afavorir les comunicacions nord-sud té la proposada auto-via de Cartagena (MOPTMA). Fent-la arrancar des de l'autopista Alacant-Murcia a Cre-villent i no a Alacant, constituïria una mena de prolongació de l'eix del Vinalopó per les terres de migjorn (Dolores, San Miguel de Salinas i Pilar de la Horadada) cap a Carta-gena, evitant els espais naturals costaners de les salines de Santa Pola i Torrevieja.

Les connexions transversals amb aqueix gran col·lector de trànsit que és el cor-redor del Vinalopó han estat també un altre objectiu de la COPUT. Tocant a les relacions amb les foies d'Alcoi i de Castalla, aquestes ja han estat tractades més amunt. Pel que fa a les relacions cap a ponent, l'interés dels planificadors valencians s'ha concretat en la millora de les carreteres que enllacen la Vall del Vinalopó i les veïnes terres murcianes de Yecla, Jumilla i Habanilla, tot seguint les valls de direcció bètica que s'endinsen cap a l'interior (carreteres de Villena-Yecla, Monóver-Jumilla, Novelda-l'Alguenya i Aspe-Habanilla). Totes aquestes carreteres assoliren una major qualitat d'acord amb el I Pla, mentre que al II Pla s'insisteix en la potenciació de l'eix Monóver-el Pinós (C-3213 d'El-da a Jumilla), tot i desitjant que el govern murcià impulse per la seua part l'eix meridiana d'Almansa a Murcia per Yecla, el Pinós i Fortuna (C-3223).

A la Vega Baja del Segura la densitat assolida per la xarxa de carreteres, que connecten els nombrosos nuclis de població situats a les dues ribes del riu, no amaga la pre-eminència de dos eixos fonamentals. L'un en sentit meridiana, és el de Crevillent-Elx a To-rrevieja-Cartagena, l'altre és el que s'adhereix al propi riu, la depressió del qual és una prolongació de la gran fossa intrabètica que constitueix una ruta natural de trànsit entre la Mediterrània i Múrcia i Andalusia. Les realitzacions de la COPUT han suposat una millora de les nombroses carreteres d'aquesta comarca mitjançant unes obres d'ende-gament, dins de les quals allò més notable ha estat la construcció de variants per a al-guns dels més importants nuclis de població. Alhora ha estat palés l'interés de poten-ciar i reforçar els eixos bàsics. D'entre les nombroses obres cal destacar: les executades a la carretera C-3321 entre Crevillent i Benijófar, base de la proposada autovia a Carta-gena, que han inclòs les variants de Catral, Dolores i Almoradí; la ronda d'Orihuela, que ha contribuït a la descongestió d'aquest centre urbà amb una xarxa de carreteres forta-ment radial, i l'endegament de l'itinerari Orihuela-Torrevieja amb la supressió de les travessies de Bigastro i San Miguel de Salinas. Al II Pla s'insisteix en la funció vertebradora i complementària de l'autovia Crevillent-Cartagena programada pel MOPTMA i



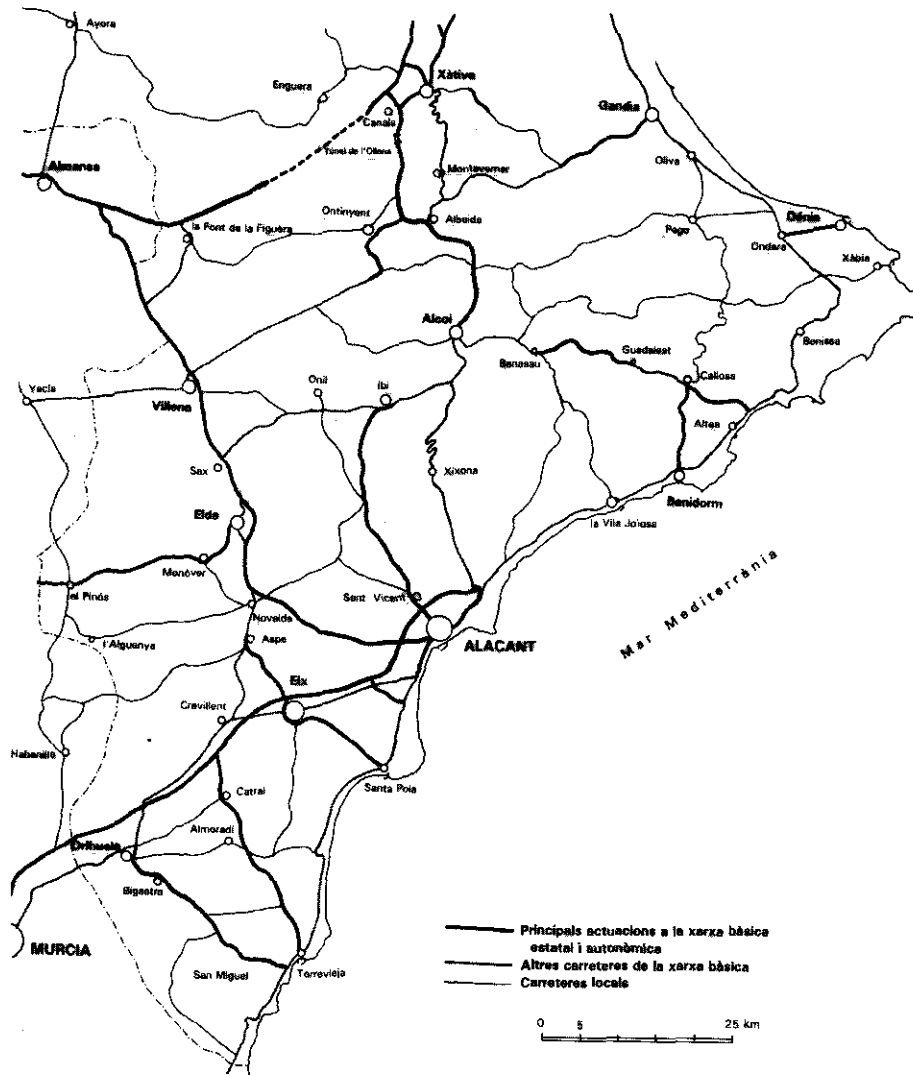


Fig. 5: Xarxa de carreteres i principals actuacions del MOPTMA i la COPUT a les comarques meridionals

de l'eix viari del marge esquerre del Segura, on estan situades la major part de les poblacions de la comarca. Les propostes inclouen la construcció d'una ronda conjunta dels municipis de la Granja de Rocamora, Cox, Callosa i Redován, que milloraria l'accés a l'autovia Alacant-Múrcia, la variant sud d'Almoradí i un nou ramal cap a Guardamar des de l'autovia de Cartagena, amb la qual cosa el trànsit per la N-332 entre Alacant i Guardamar podria ser restringit.

#### *L'Àrea Metropolitana de València*

Amb anterioritat als anys vuitanta i pel que fa a vies de gran capacitat, aquest espai tan sols comptava amb la pista de Puçol, penetració nord a la capital de l'autopista A-7 i la pista del Saler, un curt tram d'accés des de València a la platja del mateix nom. Mancaven uns eixos fonamentals, el de l'oest (N-III), el del sud per a poder enllaçar amb l'A-7 i la imprescindible circumval·lació de la mateixa A-7 a l'Àrea Metropolitana. Ha estat, per tant, al llarg dels anys vuitanta i els primers anys de l'actual dècada quan s'ha fet la xarxa de gran capacitat de la qual disposa aquest espai. En la part que pertany al MOPTMA, i abans de ser construït el by-pass, va ser desdoblant el tram de la N-III entre València i la rambla del Poio i bastida l'anomenada pista de Silla, que connecta la capital amb l'A-7. L'acabament de l'autovia de circumval·lació a l'any 1992, va permetre, per una banda eludir el coll de botella de la travessia de València i, per l'altra, enllaçar els grans eixos radials del nord (Puçol), oest (Pla de Quart) i sud (Silla). Des d'aquesta autovia, i paral·lela al riu Túria, es despenja l'anomenada penetració oest (N-335) que la connecta amb l'àrea portuària tot seguint les vies de gran capacitat (N-235), contigües al nou llit del Túria.

L'aportació de la Generalitat a la xarxa de gran capacitat ha comprès l'autovia de Lliria, un important eix d'expansió de la capital per el nord-oest i també enllaçat amb l'autovia de circumval·lació, i la més recent autovia de Torrent. A més d'aquestes, la COPUT duagué endavant, entre d'altres, la carretera de la Gombalda (Museros-Massalfassar), el tram Quart-Fira de Mostres (Paterna), dins del projectat distribuïdor nord, i la ronda d'Albal en el també projectat distribuïdor sud. Aquests distribuïdors, el del nord de Vinalesa a Paterna i el del sud d'Aldaia a Albal, han estat objectius molt importants per a la COPUT. Al seu voltant giraven una bona part de les propostes fetes per a l'Àrea Metropolitana de València dins del II Pla. Unes propostes que, com la majoria de les realitzacions als darrers anys en aquest espai, estan recolzades en les Normes de Coordinació de l'Àrea Metropolitana aprovades el 1988 i en el pla de millora dels accessos a grans ciutats de 1991. Els esmentats distribuïdors, mitjançant la connexió que es faria a través de la penetració oest (N-335) i de la carretera d'accés a l'aeroport de Manises, dibuixarien un arc de circumval·lació, una mena de ronda interior d'enllaç de la corona metropolitana. Aquest ha estat un projecte sense gaire versemblança arran de la forta polèmica suscitada pel distribuïdor nord, el traçat del qual aixecà la més dura controvèrsia a l'àmbit de l'Àrea Metropolitana. Les protestes generades obligaren a retardar-ne durant uns quants anys la construcció que, fixada finalment per a l'any 1996, torna a ser desestimada dins d'un ampli paquet de projectes ajornats per el nou govern autonòmic.

#### CONSIDERACIONS FINALS

Hem fet un balanç deliberadament despul·lat de xifres, centrat en les realitzacions, l'objectiu bàsic de les quals ha estat aconseguir una xarxa de carreteres de major qualitat,

amb uns criteris, pel que fa a la competència de la Generalitat, que permeteren una certa harmonia o proporció arreu de les distintes àrees o comarques del País Valencià. Tanmateix, els esforços que es feren aquests darrers anys per a superar les mancances o la inadequació de la xarxa, no estan sent reconeguts. La crítica arran d'actuacions concretes ha estat a vegades encertada, però la desqualificació global de la tasca de la COPUT en matèria de carreteres que alguns han fet, és inadmissible. Tot i que reconeguem que la manca d'un pla d'ordenació del territori és greu, tot i que defensem que el protagonisme de la carretera en el model de transport espanyol és rebutjable. Però, la controvèrsia que susciten plans, projectes o realitzacions no és nova (la lloanxa que feren de la nova carretera de València a Madrid els viatgers dels segles XVIII i XIX contrasta vivament amb el parer de l'enginyer Bethancourt que la jutjà obra luxosa i excessiva), i és palesa en les societats modernes perquè molt sovint les obres públiques s'inclouen en la lluita política. I diguem-ne més, sempre ha estat difícil mantenir un equilibri entre la necessitat d'una obra i la magnitud que ha d'assolir. Les infraestructures de transport són molt costoses. Ho són cada vegada més, també, per la pressió dels moviments ecologistes (aquesta és justa i, sense cap mena de dubte, necessària). Per tant, en el terreny de les infraestructures no es pot permetre ni balafament, ni manca de coordinació; ni treballs faraònics sobredimensionats, ni timidesa que pugui generar un bloqueig (BRUNET, 1993).

Encara que la nostra valoració general és positiva, no per això hem d'estalviar certes reflexions. Cal diferenciar projectes o actuacions necessàries de les que no ho semblen tant. Hom inclou en el primer grup, i pel que fa als grans eixos, les reconversions en autovies de les antigues carreteres nacionals de València a Madrid per Requena i Almansa, de les quals a hores d'ara l'únic aspecte criticable és la tardança en l'acabament de les obres. En la que va per Requena hom troba a faltar la imprescindible flexibilitat per a solucionar el controvertit pas del riu Cabriel. És l'impacte mediambiental el problema que es planteja en aquest indret o hi ha alguna cosa més al darrere? En la que discorre per la Vall de Montesa, és triga ja massa en la construcció de l'enllaç de la Font de la Figuera que l'ha de connectar amb l'autovia d'Alacant. La necessitat de la projectada autovia del litoral, amb un traçat paral·lel al de l'Autopista A-7, és ja més discutible, tot i que és urgent solucionar el greu problema de les travessies pels nuclis de població de les carreteres nacionals (340 i 332). El rescat de l'Autopista, que faria innecessària la construcció de l'esmentada autovia, sembla costós, difícil i probablement un bon negoci per a la concessionària, però no per això deu ser bandejat.

Pel que fa a eixos de menor abast, força controvertit ha estat el projecte del distribuïdor nord a l'Àrea Metropolitana de València, en una zona de marcada funció residencial i on la defensa del minvant espai d'horta esdevé una bandera aviat aixecada. Hom aprecia una manca d'adequació o prelació en algunes obres, com ara el desdoblament de calçada entre Alzira i Algemesí, en la carretera C-3320, quan en aquesta mateixa carretera era més urgent la construcció de les variants de Carcaixent i la Poble Llarga.

Hem prestat més atenció a aquells grans eixos que serveixen a les principals àrees econòmiques i demogràfiques del país en les seues relacions internes i cap a l'exterior, ja que són els fonamentals de la xarxa i bon nombre d'ells els que major volum de trànsit registren. Però, és ben clar que, amb un criteri extensiu més que intensiu, les actuacions de la COPUT no es limitaren als principals col·lectors de la seua xarxa, sinó que foren més àmplies. Precisament aqueix conjunt d'obres, que podrien ser considerades menors, d'abast comarcal i que afecten a relacions locals, contribueix a fer encara més positiu el balanç. Ens referim a les millores introduïdes com ara a les carreteres de les comarques interiors castellonenques, de les quals són bons exemples les de la Poble Tor-

nesa-Albocàsser-Vilafranca o la de Jérica-Montanejos-Onda; i a les carreteres que enllacen importants centres (nodes fonamentals del sistema urbà), però que no formen part de la xarxa bàsica; l'endegament del port de Benigànim en la de Xàtiva-Gandia n'és un bona mostra. En aquests casos i en molts altres, l'enumeració dels quals estalviem per no fer una llista prolixa, no ha estat el trànsit, que sol ser exigü, el criteri que ha guiat les actuacions, sinó la necessitat de facilitar les relacions entre poblacions veïnes, fent més segura i còmoda la circulació.

Quin ha estat el tarannà dels planificadors? La resposta cal buscar-la en els documents que elaboraren, el contingut dels quals inspirà el conjunt de les actuacions. Els redactors volien anar més enllà d'un tractament físic de les carreteres i de l'estimació del trànsit com a criteri determinant de les realitzacions. Amb un punt de mira centrat en l'articulació del territori, les carreteres han estat considerades elements integrants d'una xarxa, dins de la qual són reconeguts uns eixos al quals s'assigna una funció vertebradora. Junt a la perspectiva territorial, l'augment de l'accessibilitat i de la seguretat per als usuaris han estat els principals objectius. El I Pla i el seu desenvolupament, sobretot orientat a superar els principals dèficits de la xarxa transferida el 1984, podria ésser considerat un període d'aprenentatge, com es reconeix en el balanç fet per la COPUT l'any 1994, especialment per la incidència de l'entrada en vigor de la Llei d'Impacte Ambiental, la qual feia necessari aprofundir en aspectes conceptuals i materials.

L'experiència acumulada es palesa al II Pla, la filosofia bàsica del qual fou exposada en la seua presentació amb aquestes paraules: "contribuir a fer del territori valencià un espai competitiu econòmicament i equilibrat socialment. És a dir, es tracta de continuar millorant l'accessibilitat interior i exterior de la Comunitat Valenciana, potenciant la seua competitivitat enfront d'espais econòmics alternatius. Però al mateix temps es tracta d'incidir en la correcció de desequilibris socials, vertebrant el territori con un espai al servei del ciutadà i del seu benestar, en el qual el lloc de residència no siga per a ningú un element de discriminació per a accedir als serveis públics bàsics i en el qual les carreteres puguen servir per a la difusió del desenvolupament".

Aquests objectius són molt ambiciosos, perquè sembla que assignen a les carreteres excessives virtuts. Els autors del II Pla, però, reconeixen el risc de que les actuacions pequen per excés. Excessos més que res, han vist els grups d'ecologistes i d'ells prové la crítica més sistemàtica envers la COPUT. S'ha obrat amb massa zel? En algun cas probablement sí, però no sembla que la intenció d'aquesta Conselleria haja estat asfaltar per asfaltar. El País Valencià disposa ara de millors carreteres per a la mobilitat dels seus habitants. És desitjable tanta mobilitat? Açò és ja una altra qüestió.

#### BIBLIOGRAFÍA

- BRUNET, R. (1993), "L'enjeu du transport", *L'espace géographique*, 3, 219-232
- GENERALITAT VALENCIANA (1991), La Comunitat Valenciana en l'Europa Unida, Vol. II Infraestructures i Comunicacions
- GENERALITAT VALENCIANA, Conselleria d' Obres Públiques, Urbanisme i Transports (1987), Plan de Carreteras. Comunidad Valenciana
- \_\_\_\_ (1994), I Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana, memòria d'actuacions 1988-1993
- \_\_\_\_ (1994), Arco Mediterráneo Español. Eje Europeo de Desarrollo. (Documento I del Avance del P.D.U.)
- \_\_\_\_ (1995), II Pla de Carreteres de la Generalitat Valenciana. Síntesi i Catàleg del siste-

- ma viari
- (1995), Estrategias de vertebración territorial. Documento II del Avance del PDU (Plan de desarrollo urbanístico de la Comunidad Valenciana)
- IZQUIERDO, R. (1987), " Los transportes y la dinámica regional", Seminario sobre el medio ferroviario en el proceso de integración europea, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 31-81
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO (1984), Plan General de Carreteras 1984-91
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1993), Plan Director de Infraestructuras 1993-2007
- OFFNER, J.- M. (1993), "Les «effects structurants» du transport: mythe politique, mystification scientifique", *L'espace géographique*, 3, 233-242
- SANCHIS, C. (1988), El transporte en el País Valenciano, *Edicions Alfons el Magnànim, Institució Valenciana d'Estudis i Investigació*.

