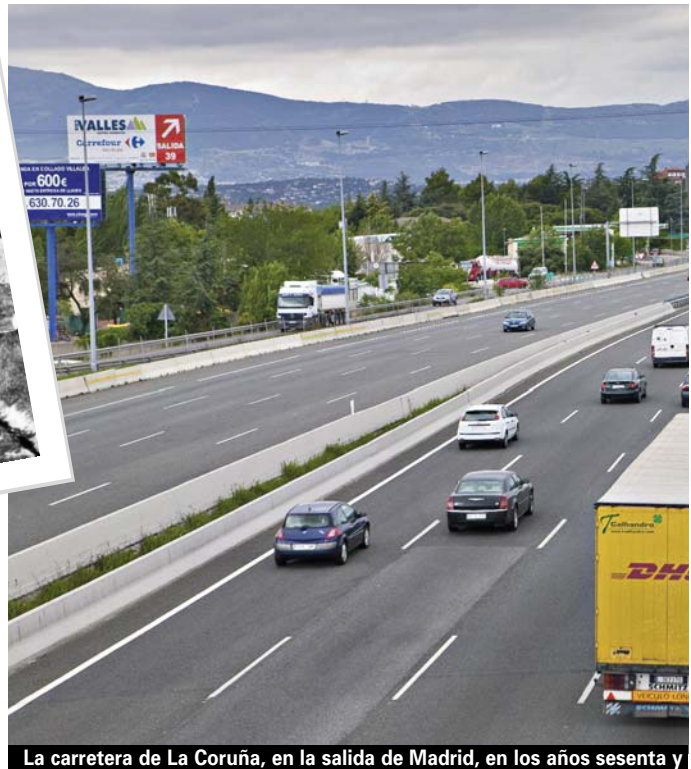




LOS PLANES PARA CONTAR CON **CARRETERAS**
ADECUADAS HAN IDO
A REMOLQUE DE LAS NECESIDADES REALES



La carretera de La Coruña, en la salida de Madrid, en los años sesenta y

Desde los primeros años de la automoción en España fue patente la insuficiencia de carreteras adecuadas. Esta es la historia de todos los esfuerzos por contar con una red que, en la actualidad, se extiende por 166.000 kilómetros de los que cerca de 11.000 son vías de gran capacidad y con un claro balance a favor: más confort y seguridad.

La carretera que nos ha visto pasar

José Ignacio RODRÍGUEZ

El crecimiento del parque de vehículos en España fue espectacular en los primeros momentos –se pasa de las tres primeras matriculaciones en 1900, a contar con 170.000 vehículos en 1934 y un millón en 1961–, pero la red de carreteras no siguió el mismo ritmo.

Cuando en 1960 el ministro de Obras Públicas, Jorge Vigón, hace

balance del Plan de Modernización iniciado en 1950, señala que la situación de las carreteras es comparable a la de los años 20, aunque se habían “abierto más de 1.000 kilómetros de nueva y mejorada geometría”.

PLANES DE DESARROLLO. El Plan General de Carreteras de 1960 ha de adaptarse a los Planes de Desarrollo. El denominado Plan de Mejora de la Red de Itinerarios Asfálticos (REDIA), llevado a cabo entre 1967

1995

● Aunque el 14 de noviembre transcurre **sin un solo accidente mortal**, 1995 supone un **repunte** de la **accidentalidad**: se producen **83.586 accidentes con víctimas (+5.000)** y **5.751 muertos (+145)**.

● Se publica una nueva **Ley del Seguro** y el **Reglamento de Vehículos Históricos**.

▶ Las campañas de la DGT continúan en la línea dura: “*Las imprudencias no sólo las pagas tú*”.



● El sistema operativo **Windows 95** sale al mercado.
● Mueren Lola y Antonio **Flores**.
● El **Corte Inglés** compra **Galerías**.
● Se acuerda la creación de la **moneda única europea**.

El **Parlamento** abre una ponencia de **seguridad vial de ciclistas**, colectivo muy castigado por los accidentes.

● **Indurain** gana el quinto Tour.
● Boda de la **infanta Elena**.





Paul Alan PUTNAM

en la actualidad.

de Madrid, Barcelona y otras grandes ciudades, perfilándose la ejecución futura de obras como la M-30 de Madrid.

Por otro lado, en 1966 comienzan las adjudicaciones de los primeros proyectos de lo que, un año después, va a ser el PANE (Plan de Autopistas Nacionales Españolas). Junto con la ampliación posterior, preveía la construcción de 6.430 kilómetros. Pero en 1979 había 1.410 kilómetros de autopistas de peaje finalizados y 664 en construcción.



JIR



Trabajos de construcción en la M-40 de Madrid, en 1990.

y 1971, es el antecedente inmediato de la reorganización y modernización de las actuales carreteras. Comprendía la mejora de doce itinerarios, con un total de 4.928 kilómetros y se ejecutó en su totalidad. Consistía en extender una capa de aglomerado asfáltico de 12 cm, completar la anchura de las calzadas a siete metros y dotarla de arceles laterales afirmados de 2,5 m (plataforma de 12 m); y como complemento, en las vías de mayor tráfico y tramos con fuertes pendientes, construir carriles adicionales de circulación lenta para vehículos pesados. Y todo con una clara visión radial con centro en Madrid.

A partir de 1964 se inauguran tramos de carretera de calzadas separadas, algunas con características de autopistas, en las carreteras radiales

El III Plan de Desarrollo 1972-1975 preveía el acondicionamiento para grandes velocidades de 1.000 kilómetros de la red principal, junto con una sensible mejora en la complementaria. En este período se ejecutan el Plan de Accesos a Galicia y el de Cercanías de Madrid. En 1973, la crisis del petróleo paraliza todo.

Paralelos al plan REDIA, se afrontaron otros planes, como el de Transformación de Firmes de Maca-

dán, que logra que en 1978 los 80.000 kilómetros de la red del Estado fueran de asfalto. A principios de los ochenta se ensayan las primeras mezclas drenantes y se elabora un plan de conservación que se para por la segunda crisis del petróleo.

EL GRAN AVANCE. En 1980, con un parque de 10 millones de vehículos, la red estatal estaba formada por 78.616 kilómetros de calzada única, 541 de calzadas separadas, 172 de autovías y 308 de autopistas libres. Además, 1.615 kilómetros de autopistas de peaje, 68.326 kilómetros de la red provincial, 74.889 kilómetros de los ayuntamientos y 93.296 kilómetros de otras redes (IRYDA, ICONA, etc.).

Con el cambio de Gobierno en 1982 continúa la transferencia de



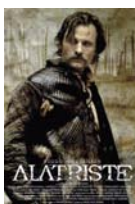
En 1978 se consiguió que los 80.000 kilómetros de la red del Estado fueran de asfalto

1996

La DGT pone **en marcha** el **Centro de Información**. Funciona **24 horas al día**, da información (9.000 llamadas) en tiempo real, y coordina la **asistencia técnica y sanitaria**.

- Los "Fiesta" y "Escort", modelos más vendidos.
- Perez-Reverte publica "El capitán Alariste" e inicia la saga.

▶ La DGT abandona la línea dura y apela a la responsabilidad para prevenir accidentes ("La solución está en tus manos").



▶ La red de Postes SOS (4.790 km.) recoge 48.000 llamadas de ayuda.

- El Atlético de Madrid gana Liga y Copa.
- El salario mínimo son 64.895 ptas.



- Aznar gana las elecciones.
- Secuestro de Ortega Lara y asesinatos de Múgica y Tomás y Valiente.
- Crisis de las vacas locas.
- Los talibanes toman Kabul.



Obras de construcción de una autovía.



Vista de la M-30 madrileña en 1973.

carreteras a las Comunidades Autónomas, de manera que en 1984 quedaba definida la Red de Interés General del Estado, que pasó de 80.000 a 20.000 kilómetros. Y mientras se prepara el Plan de Carreteras, en 1983 se ponen en marcha las autovías de primera generación, que dieron un servicio muy importante, aunque pronto quedaron por debajo del estándar deseado.

El Plan 1984-1991 planteaba, con un enfoque global y de carácter autonómico, mayor seguridad y equilibrio territorial y social. Contaba con una dotación presupuestaria de 800.000 millones de pesetas y se articulaba en cuatro programas. El de autovías contemplaba 3.250 kilómetros, aunque pronto se percibió la necesidad de cambiar el sistema de duplicaciones de calzada por un modelo con control de accesos, variantes en todas las poblaciones, enlaces a distinto nivel y supresión de todos los cruces.

El programa de acondicionamiento de la red (ARCE) pretendía la su-



El I Plan de Carreteras (1984-1991) contemplaba una red de 3.250 kilómetros de autovías

presión de travesías y la mejora de las características geométricas en los principales itinerarios; el programa de reposición y conservación (RECO) actuaría sobre el pavimento y señalización de más de 8.000 kilómetros, para mejorar la seguridad, mientras que el programa AC-TUR (actuaciones en el medio urbano) garantizaría la continuidad de las condiciones de servicio de las carreteras de la red a su paso por las poblaciones de más de 50.000 habitantes.

El nombre de las carreteras

La denominación de las carreteras tiene su origen en el denominado Plan Peña de 1940. Parte de la base de las seis carreteras radiales, que dividen España en seis sectores, mas un séptimo para Baleares y un octavo para Canarias. Así, la letra indica si es nacional, comarcal o local; el primer número (del 1 al 8) determina el sector desde el que arranca; el segundo número indica la distancia a Madrid (si es un 3 indica que se encuentra entre 300 y 400 kilómetros); y el tercero, su trayectoria: par, si es transversal; e impar, si es radial. El sistema –vigente hasta hace unos años– se ha modificado en parte, en lo relativo a vías de gran capacidad.

INVERSIÓN BILLO-NARIA. La bonanza económica, el aumento del parque automovilístico y la entrada de España en la Comunidad Europea, obligaron a aumentar la cantidad y calidad de las actuaciones, con lo que en 1988 se eleva la inversión del plan a 1,48 billones de pesetas. Hubo que aña-

1997

Se aprueba el nuevo **Reglamento de Conductores.**

▶ La DGT comienza a informar por Internet y telexto en TVE

▶ Se reforman determinados aspectos de la Ley de Seguridad Vial.

● ETA asesina a **Miguel Angel Blanco**, concejal de Ermua por el PP.



● Se inaugura el **Museo Guggenheim** en Bilbao.

● **Miguel Indurain** anuncia el punto final de su carrera.

● España ingresa en la **estructura militar de la OTAN.**

Se aprueba el **Plan Prever** para incentivar la renovación del parque automovilístico.

● Nace **Dolly** la primera oveja clónica.



● Fallece en accidente de tráfico en París **Lady Di.**

dir en 1990 otros 443.000 millones de pesetas al Plan de Transporte de Acceso a las grandes ciudades. También la Dirección General de Tráfico realizó en esta época importantes inversiones en regulación de accesos a grandes ciudades y continuó instalando postes SOS, cámaras y sensores bajo el asfalto, marcando el inicio de las carreteras inteligentes.

Además, con la Exposición de Sevilla, Olimpiadas de Barcelona y Capitalidad Cultural Europea de Madrid, en 1992, se incorporaron al Plan de Autovías nuevas actuaciones y convenios con los ayuntamientos de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla y Málaga.

El Plan Director de Infraestructuras (PDI 1993-2007), marca las siguientes etapas ya que es el primero que, con 5,4 billones de pesetas, contemplaba otros modos de transporte. Para no dejar un vacío mientras se preparaba, se aprobó un Plan Puente (1993-1995), que afectaba a 1.741 kilómetros de autovías, 106 actuaciones en medio urbano y 88 actuaciones de acondicionamiento.

NUEVAS FÓRMULAS. En 1996, con el Partido Popular en el Gobierno, se buscan nuevas fórmulas de financiación para continuar con el desarrollo viario: se establecen nuevas licitaciones de autopistas de peaje y se aplica el denominado "sistema alemán" para adelantar los fondos de las obras. Ampliar los plazos



Peaje de la autopista Barcelona-Girona, en 1975.

Comienza el peaje

La Ley de Carreteras de Peaje se había aprobado en 1953, pero hasta el 5 de diciembre de 1963 no se abre al público el túnel de Guadarrama y sus accesos. Los turismos pagaban 30 pesetas; los camiones de dos ejes, 125; y los de tres ejes, 200 pesetas. Con la Ley de 1960 se otorgan otras concesiones, como el Puente de la bahía de Cádiz, Túnel del Cadí, Collado de Tossas y Puente de los Santos, que salvan obstáculos geográficos importantes en tramos cortos. A finales de 1979 había 2.074 kilómetros de autopistas de peaje concedidos y 1.410 construidos.



Construcción de un viaducto en Piedrafita.

de concesión a las empresas a cambio de mejorar las vías y reducir peajes, son algunas de las propuestas, muchas de ellas polémicas.

En 1997 se presenta la primera fase del Programa de Autopistas de Peaje, que prevé actuaciones en más de 440 kilómetros y una inversión inicial de 256.000 millones de pesetas, mientras que la segunda fase, contempla 769 kilómetros y una inversión de 671.500 millones de pesetas. En 2003 la red de autopistas de peaje era de 2.603 kilómetros, a los que pronto habría que añadir otros 170 de las radiales de Madrid R2, R3, R4 y R5.

Se aprueba el Plan de Infraestructuras de Transporte (PIT 2000-2007) con una inversión en carreteras de 39.835 millones de euros. Su objetivo, la mejora de 2.700 kilómetros de autovías de primera generación y la construcción de 3.000 nuevos para, en 2010, tener una red de alta capacidad de 13.000 kilómetros.

En 2004, el PSOE toma el relevo en el Gobierno y plantea su Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), con una inversión de 248.892 millones (el 20% con financiación privada). Este prevé que, a partir de 2020, todas las capitales estén conectadas por autovía y que el 94% de la población se sitúe a menos de 30 kilómetros de una vía de alta capacidad. Para ello prevé pasar de 9.000 a 15.000 kilómetros de autovías y autopistas. ◆

En 2004, el PSOE toma el relevo en el Gobierno y plantea su Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), con una inversión de 248.892 millones (el 20% con financiación privada). Este prevé que, a partir de 2020, todas las capitales estén conectadas por autovía y que el 94% de la población se sitúe a menos de 30 kilómetros de una vía de alta capacidad. Para ello prevé pasar de 9.000 a 15.000 kilómetros de autovías y autopistas. ◆

1998

Se aprueba el **Reglamento de vehículos.**

Se transpasan las competencias en materia de vigilancia y control del tráfico a Cataluña. La primera provincia es Gerona, donde los **Mossos D'Esquadra** relevan a la ATGC.



▶ Están en funcionamiento los **Centros de Control de Madrid, Barcelona, Sevilla, Málaga, Valencia y Zaragoza.**

▶ Hay **Postes SOS** en 900 kilómetros de nuestras carreteras.



● Muere **Frank Sinatra.**

● El Banco Santander lanza una **OPA a Banesto.**

● En **Aznalcóllar** se rompe una balsa de residuos muy tóxicos.

● Se funda **Google.**

● Los **Rolling Stones** actúan por primera vez en Moscú.

● **Pinochet** es detenido en Londres.