

# LAS CARRETERAS Y AUTOPISTAS EN LA PROMOCION DEL TURISMO EN ESPAÑA

## INTRODUCCION

En el continuo progreso de la vida económica y social, en el constante desenvolvimiento de la sociedad como organización de hombres y de medios, el turismo se presenta como uno de los fenómenos típicos de una sociedad evolucionada económica y socialmente y, por tanto, necesita, por su peculiar naturaleza, del concurso conjunto de la acción pública e iniciativa privada.

Es un hecho evidente que el turismo constituye hoy un intenso movimiento de personas entre los diferentes países, y en el interior de los mismos se ha revelado como un importante fenómeno social y económico que interesa toda la vida de la comunidad nacional.

El progresivo aumento del nivel de vida en todos los países y la enorme difusión de los automóviles, ha despertado en las masas el ansia de viajar y de conocer lo desconocido, lo exótico, lo monumental, los bellos paisajes, las fiestas, las costumbres locales. Pero es muy posible que su interés disminuya o se desvanezca si no espera encontrar cómodos hoteles y buenas carreteras.

Examinando el turismo desde el punto de vista económico se manifiesta una demanda de instalaciones receptoras que comprende el conjunto de medios aptos para satisfacer la necesidad de servicios en cuanto a hoteles y pensiones, camping, restaurantes, locales de diversión, etc. También el turista demanda bienes de consumo característicos según la localidad.

Por otro lado, el turista se sirve también de medios de transporte y de vías de comunicación, para satisfacer la necesidad de desplazarse de un lugar a otro.

Todo ello origina, por un lado, la diversidad, y por otro, la necesaria complementariedad existente en la actividad turística entre el gasto público y la inversión privada. Existen actividades y obras en las que la acción pública interviene independientemente de la demanda turística, asumiendo directamente la mayor parte de los gastos correspondientes, sin el concurso de la iniciativa privada. En este sentido es característico el sector de los transportes y el de las comunicaciones,

así como el de otras obras aptas para mejorar las condiciones ambientales para el común vivir de la colectividad. Se trata generalmente de obras de carácter infraestructural, las cuales no pueden ser realizadas por iniciativa privada debido al gran volumen de medios financieros requeridos y por su destino de interés público.

En otras ocasiones se trata de medios de transporte o de vías de comunicación que satisfacen total o casi exclusivamente la demanda turística en cuanto que son aptos y predispuestos para satisfacer tal demanda.

En algunos casos el gasto público asume una función específica en obras localizadas en zonas que tienen una determinada vocación o son adecuadas para recibir un movimiento de turismo preparando el espacio, el ambiente, para la mejor y mayor receptividad, así como estimulando a la iniciativa privada a utilizar, poniendo a disposición sus propios medios financieros, determinadas posibilidades ofrecidas por la misma zona o ambiente que se trata de promocionar.

## ENTRADAS DE TURISTAS POR CARRETERA

El robustecimiento de la red de carreteras y autopistas se encuentra en los programas de todos los países que se revelan como de mayor importancia para el desarrollo del turismo internacional, ya sea porque hace más cómodos los viajes a largas distancias, ya sea porque debe corresponder a un mayor incremento del turismo motorizado, cuyo ritmo se acelera de año en año.

En efecto, según las últimas estadísticas publicadas sobre el turismo en España, y en general, ocurre otro tanto en los demás países, la mayoría de los visitantes extranjeros se sirven de medios motorizados, bien sean automóviles particulares, de alquiler o autocares. Por otro lado, en las estadísticas relativas a las vías de acceso, figuran en primer lugar las entradas en los pasos fronterizos por carretera, seguidos por los aeropuertos, los de los puertos marítimos y, por último, el ferrocarril.

C U A D R O I

PERSONAS PROCEDENTES DEL EXTRANJERO QUE HAN ENTRADO  
EN ESPAÑA SEGUN LA VIA UTILIZADA

Año	Ferrocarril	%	Carretera	%	Puertos marítimos	%	Aeropuertos	%	Total	%
1961 ... ..	859.744	11,5	4.961.946	66,6	1.014.136	13,6	619.436	8,3	7.455.262	100
1962 ... ..	984.006	11,4	5.888.356	67,8	970.188	11,2	826.172	9,6	8.668.722	100
1963 ... ..	1.237.804	11,3	7.539.890	69,0	1.092.208	10,0	1.061.724	9,7	10.931.626	100
1964 ... ..	1.363.895	9,6	9.923.935	70,5	1.391.469	9,8	1.423.589	10,1	14.102.888	100
1965 ... ..	1.336.259	9,3	9.730.083	68,3	1.138.544	9,6	1.816.542	12,8	14.251.428	100
1966 ... ..	1.505.855	8,7	12.005.873	69,6	1.432.877	8,3	2.307.141	13,4	17.251.746	100
1967 ... ..	1.410.327	7,9	12.064.137	67,6	1.590.057	8,9	2.794.034	15,6	17.858.555	100

CUADRO II

PERSONAS PROCEDENTES DEL EXTRANJERO QUE HAN ENTRADO  
EN ESPAÑA POR CARRETERA EN LAS FRONTERAS CON

Año	Francia	%	Portugal	%	Maruecos	%	Gibraltar	%	Total	%
1963 ...	6.224.943	82,6	421.991	5,6	389.612	5,2	503.344	6,6	7.539.890	100
1964 ...	8.232.517	82,9	644.028	6,7	432.985	4,4	594.405	6,0	9.923.935	100
1965 ...	8.245.242	84,8	869.525	8,9	446.962	4,6	168.354	1,7	9.730.083	100
1966 ...	10.427.742	86,8	925.334	7,7	452.075	3,8	200.722	1,7	12.005.873	100
1967 ...	10.435.040	86,5	1.064.140	8,8	408.700	3,4	156.257	1,3	12.064.137	100

CUADRO III

ESPAÑOLES RESIDENTES EN ESPAÑA SALIDOS AL EXTRANJERO SEGUN LA VIA UTILIZADA										
Año	Ferrocarril	%	Carretera	%	Puertos marítimos	%	Aeropuertos	%	Total	%
1961 ... ..	443.286	16,4	2.161.343	80,2	41.923	1,6	49.103	1,8	2.695.655	100
1962 ... ..	748.580	21,2	2.669.014	75,7	40.190	1,1	70.047	2,0	3.528.831	100
1963 ... ..	818.416	22,1	2.783.351	75,1	40.049	1,0	64.941	1,8	3.706.757	100
1964 ... ..	724.320	19,0	2.972.720	77,9	39.081	1,0	80.371	2,1	3.816.992	100
1965 ... ..	520.073	13,3	3.231.026	82,4	41.949	1,1	124.459	3,2	3.917.507	100
1966 ... ..	478.609	11,2	3.595.155	84,4	40.422	0,9	146.661	3,5	4.260.847	100
1967 ... ..	421.429	9,4	3.844.776	85,9	40.897	0,9	167.444	3,8	4.474.546	100

Como se observa por el Cuadro I, en donde figuran las personas que han entrado en España procedentes del extranjero, entre las diferentes vías utilizadas, figura la carretera con el mayor porcentaje, que ha ido aumentando progresivamente desde 1961 hasta alcanzar en 1964 el 70,5 por 100 sobre el total de turistas que llegan a nuestro país, bajando ligeramente a partir de este último año. En las demás vías de acceso, ferrocarril, puertos marítimos y aeropuertos, vemos que los porcentajes varían en pequeña proporción siendo todos ellos muy similares y en torno al 10 por 100, salvo en los últimos años en aeropuertos que ha alcanzado para 1967 el 15,6 por 100.

Si por otro lado consideramos el Cuadro II, se pone de manifiesto cómo el mayor porcentaje de los turistas que han entrado por carretera en nuestro país, lo han hecho por los diferentes puestos fronterizos con Francia, alcanzando el 86,5 por 100 en 1967. Ello nos debe hacer reflexionar en la necesidad de dar preferencia a los tramos de La Junquera a Barcelona y de Behobia a Bi'bao correspondientes a las autopistas del Mediterráneo y Cantábrica respectivamente.

Por último, en el Cuadro III, en donde figuran los españoles que han salido al extranjero, con la indicación de la vía utilizada, vemos cómo es notablemente superior el porcentaje de utilización de la carretera sobre las demás vías de salida. Así, en 1961 subuso el 80,2 por 100, alcanzando en 1965, tras un ligero descenso en los años intermedios, el 82,4 por 100, y llegando en 1967 al 85,9 por 100. Lo expuesto nos confirma la necesidad de prestar una atención especial a nuestras carreteras, por ser la vía de comunicación más frecuentada por dieciséis millones de personas (un 50 por 100 de la total población española) que entre extranjeros y españoles, entran o salen de nuestro país anualmente.

## OPINION DESFAVORABLE DE LAS CARRETERAS

En la encuesta-piloto realizada por el Instituto de la Opinión Pública en colaboración con la Subsecretaría del Turismo en 1964, aunque, como se dice en la misma, no se puede confiar plenamente en los resultados por su carácter experimental, sí puede sugerirnos algunas ideas relativas al tema que nos ocupa.

Se confirma, en primer lugar el hecho de que el mayor porcentaje de turistas llegan a nuestro país en automóvil así como en autocar, en menos escala. En cuanto al estado de las carreteras la opinión es bastante desfavorable, puesto que, opinan que están en regular estado un 57 por 100 y mal un 31 por 100, siendo las más críticas las personas jóvenes, los estudiantes y españoles residentes en el extranjero. Los que en mayor proporción afirman que están en buen estado, son los hispanoamericanos.

Al ser preguntados sobre cómo se podría hacer más grata su visita a España, se obtuvieron múltiples respuestas, pero el mayor por-

centaje, el 18 por 100, lo consiguió la que se refería a la mejora de las carreteras (señales y baches).

En cuanto a los transportes en general un 57 por 100 los califican de regulares y un 22 por 100 de mal, siendo los más críticos los alemanes y franceses, y los más favorables los hispanoamericanos.

Bien es verdad, que sin necesidad de haber hecho ninguna encuesta está en la mente de todos el deficiente estado en que se encuentran algunas carreteras a pesar de las obras de mejora y conservación que constantemente se realizan en todo el ámbito del territorio nacional.

Además del efecto natural de las autopistas de reducir las distancias en varios kilómetros, disminuyen también la distancia en un tiempo que suele ser más que proporcional en relación con el acortamiento real de las distancias, en virtud de las mejores medias horarias que pueden conseguir los vehículos, al deslizarse por ellas fácilmente por desaparecer puertos, curvas peligrosas y cruces.

Esta considerable disminución de tiempo para el transporte supone también una gran economía de carburantes y combustibles, así como un ahorro evidente del desgaste mecánico de vehículos, circunstancia todas ellas que traducidas a una sensible reducción de los costes del transporte, compensarían el posible gasto de la tarifa correspondiente, en el caso de tratarse de una autopista de peaje.

La utilidad de las autopistas se pone de manifiesto al ser la más importante vía de penetración del turismo y conectar nuestra riqueza industrial y agraria en beneficio de todos los españoles. Por otra parte permiten un ritmo regular del tráfico sin embotellamientos y una perfecta distribución de la circulación. No haciendo el seto central de separación, puede aumentarse el número de canales en una o en otra dirección con arreglo a las necesidades del tráfico, con lo que se solucionaría el problema en las "horas punta" cuando más intenso es el tráfico en una dirección que en otra.

España ha desarrollado considerablemente su red de carreteras en los últimos años; con todo, son todavía numerosas las obras en vías de construcción o en proyecto, que vendrán a mejorar posteriormente las comunicaciones entre las grandes poblaciones y los centros de interés turístico así como entre los pasos fronterizos más utilizados y aquellos.

Algunas de las nuevas autopistas, como la del Cantábrico y la del Mediterráneo, habrán de incluirse en los grandes circuitos internacionales, aumentando las corrientes turísticas con Francia y con el resto de países europeos que se verán así más atraídos por las bellezas naturales de nuestro litoral mediterráneo que goza de la preferencia de los extranjeros.

### AUTOPISTAS DE PEAJE

El rápido incremento del tráfico por carretera no sólo ya en cuanto a los automóviles de los turistas en particular sino en cuanto al par-

que nacional en general, unido a la necesidad de dotar a la red nacional de carreteras de vías rápidas de circulación, con capacidad suficiente para absorberlo, han determinado el acuerdo del Gobierno Español, a través de la iniciativa privada, a la creación de autopistas nacionales de peaje.

Se ha iniciado esta política por las zonas de mayor concentración de tráfico actual y previsible, sin perjuicio de extenderla ulteriormente a otras zonas mediante la prolongación de las autopistas ya acordadas o el trazado de otras nuevas.

La novedad del sistema en nuestro país, si bien se cuenta con notables experiencias y precedentes en el extranjero, aconsejó la creación de una Comisión especial que realizara las labores de promoción y gestión técnica y administrativa necesarias para establecer dicho sistema sobre bases de eficacia, rapidez y con un sentido de continuidad que asegurase en el futuro la prestación del servicio con las debidas garantías técnicas y de beneficio colectivo.

La Comisión Promotora de Autopistas creada por este motivo bajo la dependencia directa del Ministerio de Obras Públicas está formada por representantes de diferentes ministerios. Su misión principal es la de fomentar la iniciativa privada a los concursos para la construcción de autopistas de peaje, interviniendo en la preparación de la información y documentación necesaria a tal objeto, fijación de las bases de los concursos y las concesiones, proposición de adjudicaciones así como intervenir en la construcción y la explotación de las autopistas (1).

A las autopistas de peaje se les suele atribuir algunos inconvenientes entre los cuales señalamos los siguientes:

- a) Los gastos de instalaciones especiales y complementarios alcanzan un 15 por 100.
- b) La evasión del tráfico en un 30 a 40 por 100.
- c) La eliminación de accesos útiles que pueden estimular el desarrollo de las zonas próximas a la autopista.
- d) Enlaces con la red general de carreteras más complejos, necesidad de mayores superficies y distancias.

Frente a estos inconvenientes, algunos incluso discutibles, podríamos enumerar muchísimas más ventajas en favor de las autopistas de peaje, ya que, lo que es un hecho cierto es que si no es con la colaboración de la iniciativa privada, difícilmente se llegará a la construcción de autopistas. Lo que es evidente es que con estudios rigurosos y serios de rentabilidades, la iniciativa privada puede entrar en la construcción de autopistas con toda seguridad y toda firmeza que le dará el realizar una obra en beneficio de la Nación.

---

(1) Orden de 20 de noviembre de 1965 por la que se crea la Comisión Promotora de Autopistas (C. P. A.). (B. O. del Estado de 27 de noviembre de 1965.)

Los principios que habrán de regular esta colaboración serán los siguientes:

1.º El trazado lo establece el Ministerio de Obras Públicas eludiendo la travesía de los núcleos urbanos de las poblaciones de su itinerario.

2.º Se evitará la coincidencia con otras carreteras ya existentes que mantendrán el tránsito libre.

3.º Realización de concurso público para el otorgamiento de la construcción y explotación temporal de las autopistas.

4.º Adjudicación por el Gobierno y reserva de la acción subsidiaria del Estado si aquellas iniciativas no alcanzasen el objetivo propuesto.

5.º Otorgamiento de diversos beneficios a los concesionarios así como el acceso de los mismos al mercado internacional de capitales con el aval del Estado (2).

Por la vigente Ley del suelo existe una amortización marginal por el derecho que tiene el constructor de la autopista a beneficiarse de la revalorización de los terrenos colindantes así como a explotar moteles, gasolineras, miradores, etc., que puedan realizar en la misma.

Dado el elevado coste de construcción de las autopistas, parece necesario detenerse brevemente en el aspecto financiero de las mismas.

En principio, un kilómetro de autopista, según el trazado, cuesta entre 50 y 100 millones de pesetas, incluyendo el importe de la expropiación de los terrenos correspondientes y todos los servicios necesarios. Como por otro lado se han realizado serios estudios sobre intensidades de tráfico, resulta que una autopista puede comenzar a ser rentable, cuando circulen de 30 a 40.000 vehículos diarios de media, cobrando a base de 1 peseta el kilómetro. Como quiera que tal intensidad sólo se alcanza y rebasa en los meses punta de tráfico turístico, se hace necesario ir construyendo las autopistas por pequeños tramos de mayor volumen de tránsito de forma que se vayan autofinanciando.

En España no ha sido, doctrinalmente, en principio, bien recibido el sistema de peaje, argumentando para ello que del total de ingresos obtenidos de los usuarios de las carreteras, el porcentaje que revierte en la misma es muy bajo, en comparación con otros países, incluso europeos, en donde el sistema de peaje parece más justo, por invertirse totalmente en la carretera lo recaudado de los usuarios, y el peaje debe implantarse, lógicamente, para poder hacer más autopistas.

En efecto, en 1964 se recaudaron por los diferentes conceptos de

---

(2) Decreto de 28 de octubre de 1965 sobre Carreteras de Peaje (*B. O. del Estado* de 12 de noviembre de 1965.)

ingresos estatales provenientes de los usuarios de la carretera (3) 20.540 millones de pesetas, de los que se utilizaron 3.400 en la construcción de carreteras y 2.852 en la mejora y conservación, lo que supone, sumadas las dos cantidades, un 30 por 100 de lo recaudado.

Como los ingresos previstos para años sucesivos van aumentando considerablemente, bastaría elevar ligeramente aquel porcentaje para cubrir todos los objetivos previstos en el Plan Nacional de Carreteras.

La necesidad de atender el Estado con mayor generosidad a la financiación de la construcción de autopistas, se pone aún más de manifiesto si se considera que la presión fiscal a que está sometido el usuario de la carretera en cuanto a los carburantes se refiere, es del orden del 150 por 100 del precio de coste, cuando en otros artículos de consumo de los más gravados, lo más que alcanza el tipo impositivo es el 100 por 100.

Se ha hablado de un posible precio del kilómetro de autopista alrededor de 1,25 pesetas, lo que resulta caro en comparación con las tarifas en vigor en otros países. Citemos algunos casos a modo de ejemplo:

- En U. S. A., a 0,80 pesetas el kilómetro.
- En Méjico, a 0,60 pesetas el kilómetro.
- En Francia, a 0,70 pesetas el kilómetro.
- En Italia, entre 0,60 y 0,80 pesetas el kilómetro.
- En Portugal, a 0,50 pesetas el kilómetro.

Si a ello unimos el hecho de que existen tarifas de abono que ahorran en un 50 por 100 estos precios, como ocurre en Francia, parece que resultaría un poco elevado el pretender cobrar en nuestro país 1,25 pesetas el kilómetro. No obstante, los usuarios valoran en esa cantidad la comodidad y economía que supone para ellos la utilización de la autopista, en lugar de la carretera normal y, desde luego, siempre será preferible poseer autopistas aunque sean algo caras, que no tenerlas.

En este sentido, la primera autopista de peaje construida en España, el túnel de Guadarrama, que une la provincia de Madrid con

---

(3) La recaudación fiscal proveniente de los vehículos comprende los siguientes conceptos impositivos:

- Cuota de licencia fiscal y cuota sobre beneficios.
- Tenencia y disfrute de automóviles.
- Bandajes.
- Adquisición de automóviles.
- Carburantes y lubricantes.
- Derechos reales
- Renta de aduanas y tarifa fiscal.
- Canon de coincidencia.
- Impuestos indirectos.
- Tasas y exacciones parafiscales de diferentes Ministerios, Diputaciones y Ayuntamientos.

la de Segovia, ha sido una experiencia satisfactoria. Tomando como modelo el año 1964, que pasaron un millón de vehículos, lo que equivale aproximadamente a 3.000 diarios, y teniendo en cuenta el importe del peaje de 30 pesetas para los turistas, 125 y 200 pesetas para los camiones según su capacidad, resulta que contando sólo como si hubieran sido turistas, se habría conseguido un ingreso medio diario de  $30 \times 3.000 = 90.000$  pesetas que redondeamos a 100.000, contando con que hayan circulado varios camiones. Así se obtendrían al año 36,5 millones, lo que equivaldría en un cálculo simplista a amortizar en dieciséis años la inversión de 560 millones que costó. Como la concesión durará setenta y cinco años, al cabo de los cuales revertirá en el Estado, se pone en evidencia a primera vista, la rentabilidad de la inversión. Esto nos lo confirma el hecho de que en 1967 utilizaron el túnel un millón y medio de vehículos, con un incremento del 24,70 por 100 en los mismos y con un 22,35 por 100 de aumento de la recaudación bruta.

Sin embargo, no se escapa el hecho de que la explotación del túnel durante todo este período exige el desembolso de unos gastos generales y de conservación cuantiosos que vienen a ser un coste adicional al desembolso inicial, que fue destinado a su construcción. Solamente, por lo que se refiere a los intereses fijos que hay que abonar a los 250 millones de capital, supone 18 millones de pesetas, a los que hay que sumar 13 millones de gastos de entretenimiento (de ellos tres sólo de luz y fuerza). Como gastos de conservación, además hay que tener en cuenta lo siguiente:

- Todas las lámparas hay que cambiarlas cada año, lo que supone unas 600.000 pesetas.
- El firme de la carretera se debe hacer nuevo cada cinco años.
- La instalación de ventiladores ha de ser renovada totalmente también cada diez años.

Con estos cuantiosos gastos, si no fuera porque se permite al concesionario revisar cada cinco años las tarifas y el aumento previsible del tráfico por el túnel, retraería la iniciativa privada en la realización de este tipo de autopistas.

## PROYECTOS Y REALIZACIONES DE AUTOPISTAS

Los proyectos de autopistas turísticas actualmente existentes son:

- 1.ª Autopista del Mediterráneo, desde La Junquera hasta Murcia y Cartagena.
- 2.ª Autopista de la Costa del Sol, de Cádiz a Motril.
- 3.ª Autopista del Cantábrico, de Bohobia a La Coruña.

Se ha dado orden de prelación, no obstante, a la mejora de los accesos fronterizos principalmente con Francia. En este sentido, en 1965, entró en funcionamiento el nuevo puente internacional de Irún-Hendaya, que, junto a los dos ya existentes, permite el acceso de unos 2.000 vehículos a la hora por los dieciséis pasos de entrada, convirtiéndose así Irún en la frontera más rápida de España.

Existe también el proyecto de construir el primer túnel pirenaico internacional que una el Valle de Bielsa con la población francesa de Aragnonet, con una longitud de tres kilómetros. Los dos actualmente existentes son para el ferrocarril: el de Canfranc y el que une Port-Bou con Cerbere, ya que el túnel de Viella tiene sus dos extremos en territorio español.

## 1. AUTOPISTA DEL MEDITERRANEO

Era evidente el hecho de que el tránsito por la carretera de acceso a Barcelona se verificaba en circunstancias cada día más lamentables, congestionándose la circulación en centenares de turistas extranjeros, en caravanas e hileras interminables de automóviles entre las poblaciones del itinerario.

Por este motivo, la proyectada autopista ha sido ya adjudicada, después de un concurso internacional, a una importante firma española, en su primer tramo de Mongat a Badalona, que después continuará hasta llegar a Barcelona.

Los tramos que comprende esta autopista, con sus correspondientes fechas de apertura al tráfico, son: Badalona - Mongat (octubre 1968), Mongat - Mataró (octubre 1969), por la costa, y Barcelona-Granollers (diciembre 1969), Granollers - Massanet (diciembre 1970), Massanet - La Junquera (diciembre 1972), por el interior, además del tramo Barcelona - Molins de Rey. Los presupuestos se elevan a un total de 13.830 millones de pesetas y la extensión del total de autopistas será de 177,6 kilómetros, por lo que el coste aproximado por kilómetro será de 78 millones de pesetas.

## 2. AUTOPISTA DE LA COSTA DEL SOL

Iría desde Cádiz a Motril, con 350 kilómetros aproximadamente de recorrido y un coste total de 14.400 millones de pesetas, según el proyecto elaborado por dos empresas suecas especialistas de ingenieros. Comenzaría a realizarse por el tramo comprendido entre Málaga y Torremolinos.

### 3. AUTOPISTA DEL CANTABRICO

El Decreto de 28 de octubre de 1965 (*B. O. del Estado* de 12 de noviembre de 1965) califica de urgente realización la primera fase de Behobia a Bilbao, que reduciría a la mitad la distancia entre San Sebastián y Bilbao, con un ahorro en tiempo desde Behobia, de dos horas aproximadamente. Los tramos correspondientes a esta autopista son: Behobia - San Sebastián, San Sebastián - Malzaga, Malzaga - Zaldívar, y Zaldívar - Echeverri, localizado en las proximidades de Bilbao este último pueblo. Su coste total sería de 9.056 millones de pesetas y una longitud de 101 kilómetros.

Está en estudio la posible realización también de un ramal a Vitoria, que más adelante se uniría formando un triángulo con Bilbao. Se ha reunido la Comisión de Autopistas en diversas ocasiones y van muy avanzados los trabajos para la adjudicación.

### OTROS PROYECTOS

Existen numerosos proyectos de autopistas con relación a otras provincias españolas, si bien haremos referencia brevemente a los que tienen un marcado interés turístico.

Uno de ellos es la autopista de Madrid - Galicia, que de momento no es realizable por no entrar en las posibilidades del Estado. Solamente se piensa en construir un acceso de 50 a 100 kilómetros que salve el tremendo macizo montañoso que separa la bella región gallega de la capital.

Análogamente la autopista Madrid - Málaga por Córdoba, con la que se beneficiaría turísticamente toda Andalucía. En principio parece más próximo de realización el acceso a Málaga que eliminaría el penosísimo ascenso de la Cuesta de la Reina.

Para salvar el Puerto de Pajares, que une León con Asturias, mediante la construcción de una autopista o un túnel, existe una empresa privada que ha costeadado la realización del proyecto.

El proyecto de realización de la autopista Madrid-Valencia, realizado en 1964 por el Consejo Superior de Cámaras de Comercio, pone de relieve la importancia de unir el primer núcleo urbano nacional, Madrid con el tercero, Valencia, acercando el interior de España al punto geográfico de la Península, en que más próximo tiene el mar, con todas las innumerables y beneficiosas repercusiones que tendría en el orden económico, social y turístico. Considerado desde este último aspecto, es de suponer que una gran masa de turistas extranjeros que visitan las costas del Mediterráneo se desplazarían, contando con la indicada autopista a la capital de España y a otras ciudades turísticas del interior, incrementando notablemente el porcentaje de turistas de primer orden sería además muy frecuentada por los madri-

leños que se desplazarían en pocas horas los fines de semana a las magníficas playas del Levante.

Otro proyecto de enorme trascendencia para el desarrollo turístico de Santa Cruz de Tenerife es la autopista de Tenerife-Los Cristianos, para la que se ha convocado ya el oportuno concurso mixto internacional de financiación, para su ejecución por un importe aproximado de setecientos millones de pesetas. Con posterioridad se prolongará la autopista desde Santa Cruz de Tenerife a Icod de los Vinos, pasando por La Laguna y La Orotava, para enlazar en su día con Los Cristianos, cerrando así el triángulo vial.

La autopista de Bayona a Pamplona, también en proyecto, significaría una gran ventaja en favor del turismo hacia el interior, puesto que ahorraría 100 kilómetros en el itinerario Burdeos - Madrid.

Como ramal de la autopista del Mediterráneo, está proyectada la de Tarragona a Salou; siguiendo el litoral, para después continuar a Reus y así como, dentro de la misma provincia de Tarragona el tramo comprendido entre Hospitalet del Infante y Aldea, que supondrá un ahorro de 15 kilómetros en una zona muy necesitada de autopista por la intensa circulación rodada, una de las más densas de España, y el elevado número de accidentes.

Con el objeto de unir a los dos centros marianos por excelencia, Lourdes y el Pilar, existe el proyecto de unir Ordesa con el pueblo francés de Gavarnie en el Pirineo, lo que daría a esta ruta un marcado sello espiritual y turístico.

Por último, y debido a la gran afluencia de visitantes, se ha pensado en la posibilidad de construir una carretera de peaje entre la Cueva del Cerro del Aguila y Arenas de San Pedro, en la provincia de Avila.

Si a todas estas autopistas en proyecto, aunque como hemos visto ya hay alguna en curso avanzado de construcción, unimos las obras realizadas cada año por el Servicio de Conservación del Ministerio de Obras Públicas en toda la red nacional, llegaremos a la conclusión de la importante mejora que anualmente experimentan las carreteras españolas, debidas, principalmente, a la realización durante el quinquenio 1967-1971 del Plan Redia (Red de Itinerarios Asfálticos), con el que se pretende llevar a cabo la conservación y mejora de 5.000 kilómetros de carretera, que, a pesar de representar sólo el 6 por 100 de nuestras carreteras, a través del mismo se atenderá un 44 por 100 del tráfico turístico (33 por 100 del tráfico total).

Por su parte, el PANE (Plan de Autopistas Nacionales Españolas), con arreglo a sus datos fundamentales, permitirá que durante el cuatrienio 1968-1971, con una inversión de 31.000 millones de pesetas en autopistas abiertas o de acceso a las grandes ciudades autovías, la red viaria nacional registrará una transformación profunda de acuerdo con las intensidades de tráfico que día a día aumentan no-

tablemente. Además, en un plazo de doce años se construirán más de 3.000 kilómetros de autopistas de peaje (recientemente ha sido adjudicada la de Villalba a Villacastín) con una inversión aproximada de 180.000 millones de pesetas, que aportará la iniciativa privada.

De esta forma hemos deseado insistir, una vez más, en la importancia del tema, considerado como un medio eficaz para la promoción del turismo en nuestra Patria.

José Antonio FERNANDEZ CUESTA