

“La integración del espacio urbano de la Cornisa Cantábrica. El papel de las infraestructuras de transporte.”

Justo Borrajo Sebastián.
Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

A Coruña, Noviembre 2007.

1.- INTRODUCCIÓN.

“Cada cultura vive con sus sueños”
Técnica y Civilización, Lewis Mumford.

Todos sabemos que el Camino de Santiago no es un camino sino varios y que, en el siglo XII, la ruta por antonomasia era la que cruza los Pirineos por Roncesvalles y llega a Santiago pasando por Pamplona, Logroño, Burgos y León. Sin embargo, existían otros muchos itinerarios, entre ellos el costero, complementado con una importante ruta por mar.

La realidad anterior sigue siendo válida cuando se estudian los flujos actuales de viajeros y mercancías entre Europa y Galicia, dando lugar al concepto actual de corredor de transporte.

La Autovía del Cantábrico, que discurre por la cornisa cantábrica, debe contemplarse inserta para los tráficos de largo recorrido (Europa-Galicia) en un corredor de transporte más amplio integrado espacialmente, además de por dicha autovía, por las vías de gran capacidad que atraviesan Castilla y León por lo que podríamos denominar itinerarios subcantábricos: Irún-Burgos-León-Lugo-A Coruña (A-1, AP-1, A-231, AP-71 y A-6) e Irún-Burgos-Palencia-Ourense-Vigo (A-1, A-62, A-65 y A-52).

Para los tráficos de largo recorrido los itinerarios costero y castellano-leoneses pueden ser alternativos según sean su diseño y sus costes generalizados de transporte (tiempos de recorrido y peaje). Sin embargo, hay que destacar que en el borde costero existe numerosos núcleos de población de relativa entidad que generan importantes tráficos de corto y medio recorrido, mientras que en el corredor subcantábrico solo las capitales de provincia y los municipios de Miranda, Benavente y Ponferrada tienen una cierta entidad.

La oferta viaria en los tres itinerarios estará constituida en los próximos años por vías de gran capacidad, aunque actualmente solo el itinerario central por Burgos-León-Lugo-A Coruña la tiene completamente en servicio pero con peaje en el tramo León-Astorga. En el itinerario más al sur solo falta el tramo Palencia-Benavente y en la Autovía del Cantábrico están en ejecución los tramos occidentales asturianos y los gallegos.

Las preguntas que surgen ante la terminación de las actuaciones en marcha son ¿cómo evolucionarán los tráficos en la Autovía del Cantábrico cuando se termine en su totalidad? Y ¿qué efectos territoriales tendrán lugar?

En esta ponencia se trata de dar respuestas a esas preguntas, teniendo en cuenta por una parte la diferencia entre tráficos de corto, medio y largo recorrido y, por otra, la existente entre crecimientos históricos, captaciones de tráfico entre itinerarios alternativos e inducciones de nuevos tráficos.

2.- Evolución previsible de los tráficos en la Autovía del Cantábrico.

En los estudios técnicos realizados para la formulación de un posible Plan Sectorial de Carreteras, que desarrolle y programe el Plan de Infraestructuras y Transporte 2005-2020, se ha puesto a punto un modelo de la Red Básica de España, formada por la red estatal y las principales vías autonómicas, para estudiar la posible evolución de los tráficos en los diferentes itinerarios teniendo en cuenta las actuaciones previstas, y conocer los niveles de servicio esperables en el horizonte del año 2020. El modelo tiene en cuenta los crecimientos históricos en cada itinerario, las posibles inducciones en los primeros años de la puesta en servicio de las infraestructuras y las posibles captaciones de itinerarios alternativos que dejen de ser competitivos para los tráficos de largo recorrido.

Las tasas de crecimiento del tráfico en la red estatal se han analizado en los períodos 1990-2005 y 2000-2005, diferenciando los distintos corredores existentes y los tráficos de ligeros, pesados y totales. En la tabla adjunta puede observarse que la tasa de crecimiento media anual interurbana en España es del 3,37 por 100, entre 1990 y 2005, y del 4,26 por 100 en el período 2000-2005, con un crecimiento mucho mayor de los vehículos ligeros que de los pesados. En los diferentes corredores se pueden observar evoluciones muy diferentes, oscilando en el período 2000-2005, entre el 3,49 por 100 de Irún-Fuentes de Oñoro, o el 3,53 por 100 del Madrid-Andalucía Occidental, hasta el 5,45 por 100 del Murcia-Cádiz por la costa, lo que se explica por las dinámicas de urbanización costeras que generan nuevos tráficos frente a la evolución de corredores ya maduros.

En el corredor cantábrico y subcantábrico (Galicia-Francia) se sitúa en un lugar intermedio con crecimientos superiores a la media española, a pesar de que no estaba finalizada la Autovía del Cantábrico más allá de la zona central asturiana.

Las previsiones de crecimiento en la red estatal interurbana son de un 4,02 por 100 entre 2005 y 2008, del 3,28 por 100 en el periodo 2008-2012 y del 2,5 por 100 desde 2012 a 2020, creciendo los vehículos ligeros un 0,7 a 0,8 por 100 por encima de los pesados.

Conocidos los crecimientos históricos del tráfico y estimados los futuros, tanto a nivel global como por corredores, es necesario además disponer de los datos de la distribución de los tráficos entre largo, medio y corto recorrido, ya que solo los primeros son susceptibles de ser captados por itinerarios alternativos.

En nuestro país la mayor parte del tráfico (casi el 60 por 100) se concentra en el acceso a las ciudades, donde se alcanzan intensidades medias diarias superiores, en muchos casos, a 100.000 vehículos/día, con unos valores medios próximos a los 20.000 vehículos/día, siendo la causa de los principales problemas de congestión de la red estatal y de la necesidad de construcción de nuevas circunvalaciones para los tráficos de paso. En cambio, en el ámbito interurbano los vehículos que realizan viajes de corto recorrido (distancias entre origen y destino inferiores a 75 km.) suponen el 40 por 100 del tráfico total, mientras que aquellos que realizan viajes de recorrido superior a 250 km. solo representan el 20 por 100 del total. Ésto da una idea de lo difícil que es la captación de un importante volumen de tráfico entre itinerarios alternativos por la mejora de las características de uno de ellos frente al otro, siendo la

mayor parte del tráfico de un itinerario cautiva del mismo y su crecimiento futuro sobre el histórico debido, sobre todo, a la inducción de nuevos tráficos originados por los fenómenos de dispersión urbana de nuevas residencias alrededor de los grandes núcleos de población.

Si se observan, en el gráfico adjunto, los principales flujos de vehículos en tráficos interprovinciales (excluyendo los existentes entre provincias limítrofes) en el día medio del año 2004 se puede deducir que únicamente los radio-concéntricos y los del corredor mediterráneo tienen importancia, con valores entre 1.000 y 5.000 vehículos/día, mientras en el resto de corredores son muy débiles. Así, en el Corredor del Cantábrico el valor más alto se produce entre Asturias y A Coruña, con valores de 674 vehículos/día, mientras entre Vizcaya y Asturias apenas se alcanzan los 116 vehículos/día.

A partir de los datos anteriores y suponiendo una inducción de tráfico de entre un 3 por 100 y un 5 por 100 anual acumulativo durante los tres primeros años de la puesta en servicio de las nuevas autovías (5 por 100 en el caso de la del Cantábrico), el modelo de tráfico puesto a punto para el estudio de un posible Plan Sectorial de Carreteras 2005-2012 asigna unos tráficos a la Autovía del Cantábrico en el año 2020 que oscilan entre los 65.000 vehículos/día en su tramo límite de Vizcaya- Santander, los 21.000 vehículos/día en el occidente asturiano y los 8.000 vehículos/día en su tramo final gallego, que discurre ya por el interior de la provincia de Lugo con muchas menos oportunidades de nuevas urbanizaciones que en la costa (ver figura adjunta).

Si la prognosis de tráfico se realizase únicamente con los crecimientos y las inducciones previstos pero sin las captaciones de los itinerarios subcantábricos, deducidas de las mejoras de los tiempos de recorrido en la costa, los valores del párrafo anterior se reducirían en unos 4.000 vehículos/día, que son los captados de la Autovía del Camino (A-231) que pasaría de unos 9.000 a 5.000 vehículos/día en el año 2020. Ésta importante reducción de la demanda puede ocasionar importantes problemas financieros a su concesionaria, ya que su construcción se realizó mediante financiación por peaje en la sombra, lo que pone de manifiesto la importancia de los estudios a nivel nacional que son los únicos que permiten poner de manifiesto este tipo de influencias en territorios a veces muy alejados de donde se produce la actuación.

Finalmente, como la tarea de realizar previsiones de tráfico tiene mucho de arte sujeto a graves errores, pues es difícil no ser optimista en épocas de crecimiento económico y pesimista en las fases depresivas, conviene revisar antiguas prognosis, para intentar acotar dichos errores ya que eliminarlos es casi imposible. Revisando mi intervención en las Jornadas sobre las Comunicaciones en el Occidente de la Cornisa Cantábrica, celebradas en Asturias en junio de 1997, compruebo que la asignación a la Autovía del Cantábrico entre Santander y Oviedo, con datos de encuestas de 1989, era de 10.000 vehículos/día en el año 2000 lo que se aproximó mucho al valor real, y que afirmaba:

“en todo caso la construcción de las autovías interiores no baja sensiblemente los tráficos en el itinerario costero de la N-634, donde sigue siendo necesaria la construcción de una autovía hasta Ribadeo en el horizonte del año 2005”

En estos momentos, cuando la autovía está próxima a su finalización, sigo suscribiendo en su totalidad la afirmación anterior, pues el tramo gallego es necesario por funcionalidad y equilibrio territorial pero será el de menos demanda de todo el itinerario, por sus menores potencialidades de inducción de nuevos tráficos derivadas de su alejamiento de la costa. En cambio, en el tramo antes mencionado entre Santander y Oviedo los tráficos han crecido un 50 por 100 en el periodo 2000-2006, lo que representa un 7 por 100 anual acumulativo, acorde con un crecimiento del 4 por 100 más una inducción del 5 por 100 en los tres primeros años de su puesta en servicio.

3.- Efectos sobre el territorio costero de la Autovía del Cantábrico.

Las grandes infraestructuras, entre ellas las vías de gran capacidad, potencian una competencia entre los territorios que comunican permitiendo que expresen todas sus potencialidades. Por ello, aquellos que tienen algo que ofrecer (que los demás deseen) crecen en detrimento de las zonas menos favorecidas. En el caso de la Autovía de Cantábrico es paradigmático el caso de Laredo y, sobre todo, Castro Urdiales que han crecido urbanísticamente de forma desmesurada a expensas de primeras y segundas residencias de ciudadanos de Vizcaya, con alto poder adquisitivo y un medio natural en su entorno mucho más degradado. Las consecuencias son que la Autovía está a punto de alcanzar un nivel de servicio insuficiente, que hará necesaria a corto plazo la ampliación de capacidad con la construcción de un nuevo carril en cada sentido.

Un fenómeno similar se produce en las áreas metropolitanas de la Bahía de Santander y de Gijón-Oviedo-Avilés, donde la extensión en mancha de aceite de las áreas urbanas, con edificaciones de baja densidad, hace que los nuevos tráficos de corto recorrido generados lleven a la autovía a entrar en capacidad en plazos de tiempo muy reducidos, exigiendo su ampliación y la construcción de nuevas circunvalaciones por la Administración Central cuando los tráficos que generan los problemas son de agitación y correspondería a las administraciones locales o autonómicas su financiación, a no ser que se entienda que sus déficits presupuestarios deban ser cubiertos desde el Gobierno de la Nación como parte de su función redistribuidora y equilibradora de las diferencias territoriales.

En el caso de Santander, los tramos Astillero-Santander y Santander-Torrelavega están próximos a su capacidad, lo que exigirá su ampliación y la construcción de una autovía interior de circunvalación Solares-Torrelavega para desviar los tráficos de largo recorrido del corredor, dejando las autovías actuales ampliadas para los tráficos metropolitanos.

Un problema similar surge en el área metropolitana de Gijón-Oviedo-Avilés donde los tráficos de agitación, con un importante porcentaje de pesados, se superponen a los de largo recorrido, creando problemas de congestión en determinadas franjas

horarias. Por ello, se está estudiando la posible implantación de carriles restringidos para vehículos pesados y autobuses en dichas franjas en la Y asturiana mediante señalización variable, teniendo en cuenta la estructura de la demanda y la dificultad de una posible ampliación de la oferta actual.

Los fenómenos de urbanización de la costa, debidos por una parte a la extensión del tamaño de las áreas urbanas existentes con viviendas de primera residencia propiciadas por la construcción de nuevas vías de gran capacidad periurbanas y, por otra, a las segundas residencias de ciudadanos habitantes de grandes ciudades interiores situadas a menos de dos horas de distancia en tiempo, propiciadas por la construcción de vías de gran capacidad y velocidad, hacen que la población y la riqueza se concentren, cada vez más, en los pocos kilómetros de la rasa litoral con fenómenos asociados de despoblamiento y empobrecimiento del territorio interior de las Comunidades Autónomas de Cantabria y Asturias.

El modelo final puede ser muy parecido al que se ha producido en el litoral mediterráneo, donde una autopista de peaje y una carretera nacional costera son insuficientes para canalizar con eficiencia y seguridad la demanda de los grandes flujos de transporte que se originan en él, agravándose los problemas al paso por las áreas urbanas y metropolitanas.

La solución parece que puede venir por una especialización funcional de los diferentes itinerarios, donde debe existir una autopista con pocos enlaces y diseño de gran velocidad (con peaje o sin él) para los tráficos de largo recorrido, una autovía más interior con mayor número de enlaces y menor velocidad para dotar de accesibilidad a todo el territorio y una vía multicarril de gran capacidad y baja velocidad costera para canalizar los tráficos de agitación, con un diseño que permita enlaces a nivel (rotondas) para permitir su inserción en la malla viaria urbana sin fragmentar el territorio. Es necesario, además, que en los entornos urbanos y metropolitanos el itinerario de largo recorrido mantenga sus características de velocidad y seguridad, lo que exigiría que más que alejarse innecesariamente de las mismas aumentando las distancias de recorrido sus enlaces solo lo fuesen con vías estatales o autonómicas de primer orden, manteniendo las distancias entre ellos en valores próximos a los 6 Kms. y construyendo un viario alternativo para los tráficos de agitación, con funciones de captación y distribución de los mismos y con mayor accesibilidad al territorio, donde debe primar la fiabilidad de los tiempos de recorrido sobre la velocidad.