

Dalt, fotografia del tren Alaris que connecta València, Albacete i Madrid des de fa uns mesos. El Ministeri de Foment vol invertir més de 100.000 milions de pessetes per adequar la línia fèrria entre Madrid i València a velocitat alta.

Tots els camins duen a Madrid

Les darreres inversions estatals en carreteres i ferrocarrils milloren la connexió del País Valencià amb Madrid, i els projectes en estudi encara la milloraran més. Però l'eix cultural i econòmic va paral·lel a la costa i les exportacions valencianes van cap al nord.

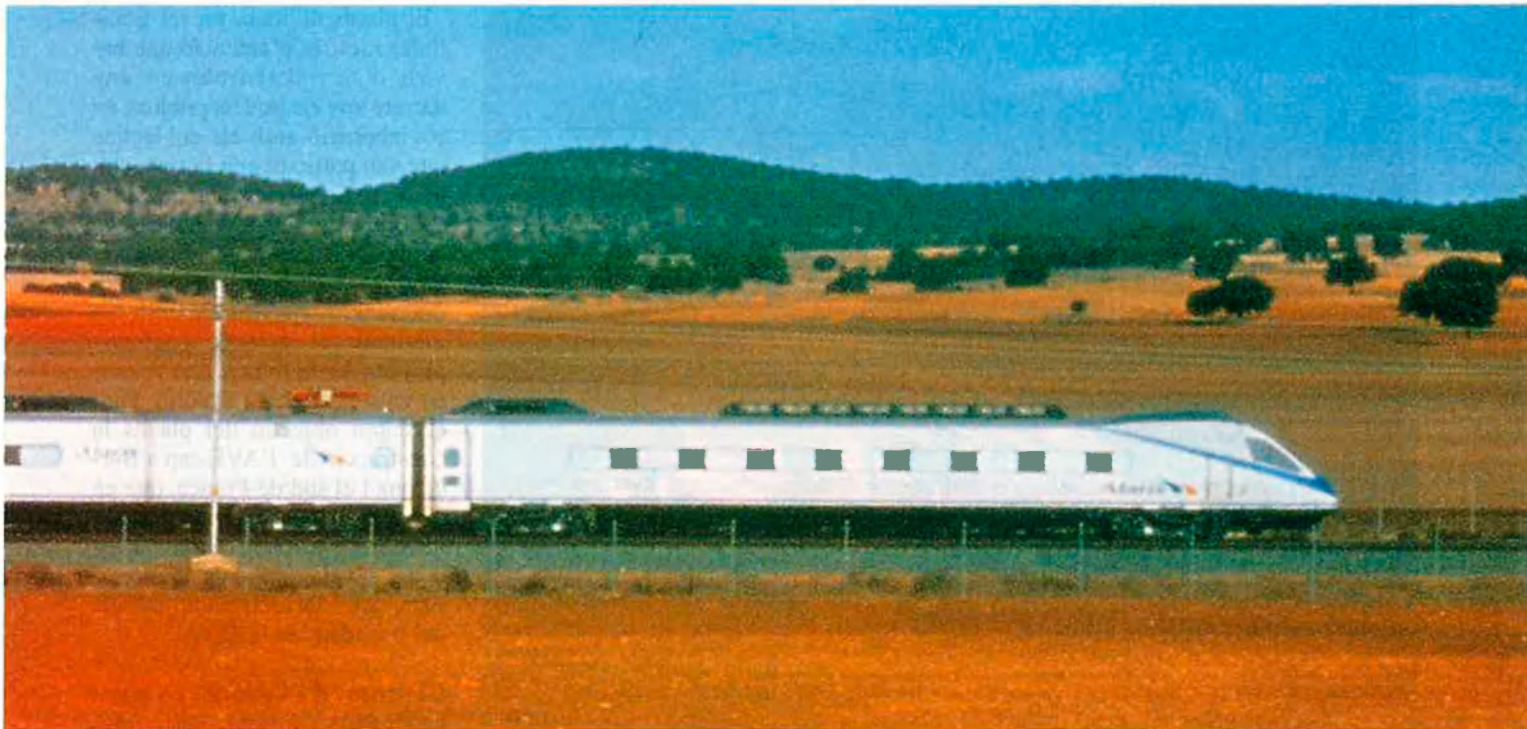
Quan Alberto Ruiz Gallardón i Eduardo Zaplana anunciaren la seua intenció d'impulsar la construcció d'un tren d'alta velocitat (AVE) entre Madrid i València, el passat mes d'octubre, el diari madrileny *La Razón* va informar-ne amb el següent titular: "Les platges de València, a 75 minuts".

Per raons històriques i geogràfiques, el País Valencià ha estat sempre ben enllaçat amb Catalunya i Europa. En canvi, les comunicacions amb Madrid han patit més les circumstàncies de la història i de la geografia, llevat

dels últims anys, en què la superació de les barreres naturals (com en el cas de las Gorges del Cabriol) i, sobretot, la determinació política dels governs de València i de Madrid, han canviat les tornes. Fins el punt que, actualment, les connexions viàries del País Valencià amb la capital de l'estat i amb les regions de Castella-la Manxa i Múrcia reben cada any milers de milions de pessetes del pressupost del govern central. Des de l'arribada al poder del Partit Popular al govern central i a la Generalitat Valenciana, els projectes per millo-

rar aquestes comunicacions i vertebrar el País Valencià amb els veïns del sud i de Castella són cada vegada més importants. Així, les obres públiques recuperen ràpidament els retards històrics en aquest aspecte i es multipliquen any darrere any, com l'autovia A-3 de Madrid-València, la futura autopista que enllaçarà Alacant amb Cartagena -l'anomenada Autopista del Sud-est- o les inversions per modernitzar la connexió ferroviària entre Madrid i València.

Un conjunt d'obres i de projectes que reforcen la tradició radial



de la xarxa de comunicacions espanyola, de la qual s'ha mostrat obertament partidari l'actual ministre de Foment, Rafael Arias Salgado. Els dirigents de les organitzacions empresarials valencianes donen suport actiu a aquesta política que millora les connexions entre el País Valencià i Madrid, no sense que algun d'ells reconega en privat la preocupació per l'oblit de les connexions amb Europa, via Barcelona.

El món valencià del comerç exterior i de l'exportació comença a notar la desigualtat de condicions enfront dels competidors. Si els empresaris valencians volen enviar els seus productes cap Europa es troben amb la barrera d'una autopista de peatge com l'A-7, amb una carretera N-340 saturada o amb una línia fèrria que fins ben entrat el segle vinent no estarà en condicions de suportar grans velocitats. L'exemple més evident és que encara no se sap quan el tren ràpid Euromed, que enllaça Alacant amb Barcelona, podrà fer tot el recorregut a 220 km/h. La política actual d'infraestructures només es preocupa dels lligams econòmics

amb Madrid i les comunitats de Castella-la Manxa i Múrcia.

El gran projecte de l'AVE.

D'ençà uns mesos, el govern de la Generalitat Valenciana, amb Eduardo Zaplana al capdavant, s'ha fixat com a prioritat la construcció d'un tren d'alta velocitat d'amplària europea que enllace València amb la capital de l'estat a principis del segle vinent. El cost d'aquesta obra es calcula en uns 400.000 milions de pessetes. De moment, la política oficial del Ministeri de Foment és modernitzar l'actual traçat d'ample ibèric i, per tant, si no canvia d'opinió, l'AVE Madrid-València seria l'únic projecte d'alta velocitat a tot l'estat espanyol que pagarien els governs autonòmics de la seua butxaca. I no tots, perquè el govern de Castella-la Manxa, presidit per José Bono, participaria en el projecte, però no en el finançament de l'obra.

En canvi, les obres de la via de l'AVE de Madrid a Barcelona i la Jonquera, o la que enllaçarà Madrid amb Valladolid i Galícia, aniran a càrrec dels pressupostos de l'estat. El ministre Rafael Arias-Salgado ha passat mesos

despistant l'opinió pública quan se li pregunta per aquesta diferència de criteri: unes setmanes dóna suport al projecte Zaplana-Bono-Ruiz Gallardón i una altra el supedita a la disponibilitat de les arques de l'estat. De moment, el ministeri només ha posat en marxa la modernització de l'actual traçat d'ample ibèric entre Madrid i València, tot i que el proper mes de setembre farà públics els detalls del projecte d'AVE entre les dues ciutats que impulsen els presidents autonòmics.

Siga com siga, tot aquest afer ha posat en evidència que la nova xarxa ferroviària d'alta velocitat a l'estat espanyol manté la concepció radial de la xarxa de comunicacions i, per tant, afavoreix la connexió entre València i el centre del poder polític situat a Madrid. I els dirigents empresarials hi donen suport amb l'anomenada Fundació Pro AVE, presidida pel cap de la Federació Agroalimentària del País Valencià, l'empresari Federico Félix. Aquesta fundació està formada per les associacions empresarials més importants del País Valencià, com ara la Cierval (Confede-

En l'Euromed Alacant-Barcelona els viatgers han augr



ARXIU / EFE



ARXIU / RAFA GIL

Dalt, imatge de l'autovia A-3 que connecta València i Madrid. A sota, la saturada carretera N-340, que enllaça València amb Barcelona.

ració Interprovincial d'Empresaris de la Regió Valenciana) i la CEV (Confederació d'Empresaris Valencians), i també per la Federació d'Empresaris d'Albacete. La Fundació ha desplegat els darrers mesos una campanya de suport al projecte, que ha qualificat d'imprescindible per al desenvolupament de l'economia del país.

En contrast amb aquesta posició, de tota manera, el mateix president de la CEV, Rafael Ferrando, va recordar a finals de desembre passat que l'únic punt del

pla estratègic de transports de la ciutat de València que no s'ha portat a terme és precisament la posada en marxa del projecte d'AVE entre València, Barcelona i França. Aquest pla estratègic, elaborat per experts del ministeri i del govern valencià amb la col·laboració d'un equip d'empresaris, agents socials i partits polítics, es va aprovar l'any 1993, en època de l'administració socialista, amb l'objectiu de transformar València en "una ciutat de futur, prestigiosa a l'eix mediterrani i reconeguda a Europa".

El pla es divideix en set grans línies mestres d'actuació que havien d'anar desenvolupant any darrere any els poders públics, en col·laboració amb els col·lectius que van participar en la seua elaboració. La primera línia estratègica preveu "fer de València una ciutat ben comunicada amb l'exterior i vertebradora de l'arc mediterrani" i —tal com defensa actualment el govern Zaplana— proposa fer la línia d'alta velocitat entre València i Madrid. Però el segon objectiu del pla és la construcció de l'AVE cap a Barcelona i el sud de França, que en canvi ha estat oblidat per l'actual govern de la Generalitat Valenciana i pels dirigents empresarials, tot i la reclamació aïllada del president de la CEV.

L'Euromed i l'Alaris. La posada en marxa a mitjan passat mes de febrer del tren Alaris entre València i Madrid, similar en les seues característiques a l'Euromed, ha significat reduir a 3 hores i trenta minuts el viatge entre les dues ciutats. Els dotze Alaris que circulen diàriament en els dos sentits transporten 40.000 viatgers cada mes segons les dades de Renfe. La compra dels trens el 1995 va significar una inversió de prop d'11.000 milions de pessetes, que la companyia ferroviària pública vol rendibilitzar tan aviat com sigui possible.

L'administració central adjudica constantment obres per adaptar als 220 km/h de l'Alaris l'actual traçat ferroviari entre Madrid i València, perquè de moment aquest tren només pot circular a velocitat alta en un centenar de quilòmetres dels més de 350 que separen les dues capitals. Així, a començament de maig el ministeri dirigit per Rafael Arias-Salgado va adjudicar a la constructora catalana ACS-Construccions Miarnau (Comsa) les obres d'una variant de 47 quilòmetres a Alpera, prop de Madrid, amb una inversió de més de 20.000 milions de pessetes. També està en construcció l'estació d'Alcázar de San Juan per poder accelerar el pas dels trens,

ROSANNA PUCHADES



que costarà 1.000 milions de pessetes, i s'està adaptant a velocitat alta el tram entre La Encina i Xàtiva, que costarà 26.000 milions de pessetes. Unes altres millores són la construcció de 37 quilòmetres de via des d'Albacete fins a Villar de Chinchilla (10.000 milions més) i 8 quilòmetres a la variant de Socuéllamos, que costarà 3.000 milions. En total, el ministeri invertirà uns 100.000 milions de pessetes perquè es pugui anar en dues hores i mitja de València a Madrid en un futur no molt llunyà. Quan el president valencià Eduardo Zaplana es va assabentar d'aquests plans del ministeri, que compliquen la viabilitat del projecte d'una nova via d'alta velocitat d'ample europeu entre Madrid i València, va dir que hi havia una "mà negra" al Ministeri de Foment que retardava la realització de qualsevol projecte.

El cas és que els plans de l'administració central també signifiquen l'ajornament *sine die* de les obres de millora de la connexió ferroviària entre València i Barcelona (l'anomenat corredor mediterrani). I això malgrat que l'Euromed, que es beneficiaria especialment d'aquesta millora, és un dels trens més rendibles de

**El govern central
invertirà 100.000
milions de
pessetes els
pròxims anys per
millorar la xarxa
ferroviària entre
Madrid i València.**

Grans Línies Renfe, amb un creixement anual de passatgers del 41%. En 1998, 673.000 viatgers van utilitzar aquest tren i els altres que connecten València i Barcelona. Durant el mateix temps, en el trajecte València-Madrid (quan encara no s'havien obert tots els trams de l'autovia gratuïta) els Intercity i l'Alaris van tenir 852.000 usuaris, amb un creixement del 12% respecte a l'any anterior.

L'augment més espectacular el va protagonitzar el mes d'abril d'aquest any l'Euromed entre Alacant i Barcelona, que van utilitzar 15.053 passatgers, un 59% més que l'abril del 98. Però la

millora del trajecte s'haurà d'esperar uns quants anys, perquè la secretaria d'estat d'Infraestructures, que dirigeix Albert Vilalta, ha aturat la construcció del tram pendent entre Vandellòs i Tarragona, de velocitat alta, fins que no es coneguin els detalls tècnics del pas de l'AVE Madrid-Barcelona per la ciutat i el port de Tarragona. També continua pendent el soterrament de les vies al seu pas per algunes poblacions, com ara Castelló de la Plana, i l'adaptació a velocitat alta del tram que va des d'aquesta ciutat a Moncofa.

Cap al sud, el Ministeri de Foment ha encarregat l'adequació dels trams entre Silla i València i entre Alacant i Múrcia, i ha adjudicat les obres del tram que va de La Encina fins Alacant. En canvi, continua oblidat l'enllaç ferroviari entre Gandia i Dénia, que els veïns i els partits polítics locals reclamen des de fa moltíssims anys...

Carretera gratuïta cap al sud. Hi ha més exemples de la política de vertebració del País Valencià amb la Manxa, Castella i Múrcia: a diferència de la connexió entre les principals ciutats valencianes, poblacions com ara



ARXIU / EFE

Dalt, imatge de la signatura el passat 13 d'abril del conveni de col·laboració per construir l'AVE Madrid-València. Hi ha els presidents autonòmics de Castella-la Manxa, José Bono, del País Valencià, Eduardo Zaplana, i de la Comunitat Autònoma de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón.

Albacete han vist en pocs anys molt millorades les seues comunicacions per carretera. Amb les obres a la N-430 a Moixent i Almansa i amb l'Alaris, Albacete s'ha situat a dues hores de viatge dels aeroports de l'Altet, Manises, Barajas i San Javier, a Múrcia, i també s'ha reduït la distància fins als ports d'Alacant, Cartagena, València i Castelló de la Plana.

Amb aquests arguments i el dels baixos impostos de la zona, els empresaris del polígon industrial de Campollano, prop d'Albacete, van presentar el 28 d'abril passat una campanya per reforçar els vincles econòmics entre el País Valencià i la seua província.

El president dels empresaris de Campollano, José Luis García, va manifestar el desig d'aprofitar al màxim la proximitat entre Albacete i València. Així, a la capital manxega s'ha creat un grup de pressió que es diu Plataforma 20-20 que proposa el pas per Albacete de l'AVE Madrid-València i que fins i tot ha encarregat pel seu compte l'estudi del possible traçat. El seu objectiu, segons el president de la plataforma, Vicente Mompó, és convertir Albacete en una mena de "ciutat

Els empresaris d'Albacete impulsen les connexions entre el País Valencià i Castella-la Manxa, que últimament han millorat molt.

satèl·lit" de València per aprofitar el seu port com a eixida natural dels productes manxecs cap l'exterior. Aquesta plataforma ja treballa fins i tot en la construcció d'una terminal de càrrega a Albacete, ateses les limitacions de l'aeroport de Manises per al tràfic de mercaderies

Si els empresaris d'Albacete posen els ingredients econòmics per vertebrar encara més el País Valencià amb Castella-la Manxa, els dirigents polítics de Madrid i de Múrcia també fan les seues aportacions en la mateixa direcció. El president de la regió de Múrcia, Ramón Luis Valcárcel, i el de Madrid, Alberto Ruiz-Ga-

llardón, van reunir-se a Múrcia el passat mes de febrer amb Eduardo Zaplana i van coincidir a lamentar l'aïllament de les regions mediterrànies amb Madrid i van demanar que les noves infraestructures serveixin per a vertebrar i reequilibrar tota la zona.

Una vertebració que ja s'està produint amb projectes com l'autopista Alacant-Cartagena, amb 28 quilòmetres de peatge dels 78 que tindrà en total. Un projecte que no ha estat exempt de polèmica, perquè el govern central va avançar al consorci que construirà l'autopista gairebé 13.000 milions de pessetes dels 27.000 que costarà. A més, entre altres facilitats, aquest préstec no s'haurà de tornar fins l'any 2047. Formen el consorci, entre altres, l'empresa alimentària de Múrcia El Pozo i la de transports Alsa Grupo, amb seu a Catalunya.

El nord no compta. Mentre el govern central impulsa les infraestructures cap al sud i l'oest del País Valencià, els problemes pendents de les comunicacions cap al nord continuen sense solució. A l'ajornament de les obres per modernitzar el traçat ferroviari, s'hi afegeix el greuge dels peatges. La Plataforma per la Gratuïtat de l'A-7 demana la supressió dels peatges d'aquesta autopista, la principal via de comunicació amb Europa, però tot i les protestes dels usuaris el govern central no ho té previst. Més encara, l'executiu de José María Aznar va arribar el 1997 a un acord amb una de les empreses concessionàries, Aumar (Autopistas del Mare Nostrum), per a prorrogar la concessió a canvi d'una rebaixa del 30% del preu del quilòmetre per als vehicles lleugers i del 40% per als pesants.

Tot i aquesta rebaixa, molts usuaris opinen que els peatges podrien baixar encara més perquè els beneficis d'Aumar no se n'han ressentit. El primer trimestre del 1999, l'empresa ha guanyat 1.983 milions de pessetes ncts, un 21,7% més que l'any anterior. Segons Aumar, el trànsit

també ha registrat un augment del 19,6%, gràcies a "l'evolució del consum i a l'efecte de la baixada de les tarifes".

La connexió política. Emèrit Bono, professor d'Economia Aplicada de la Universitat de València i ex-conseller d'Administracions Públiques i de Medi Ambient del PSPV-PSOE, considera que darrere dels projectes del ministeri i del govern valencià hi ha una intenció política. "Es tracta —diu Bono— de vertebrar políticament l'estat donant una infraestructura a València com l'AVE, mentre que Catalunya no ha fet res per aconseguir que es construeixca l'AVE entre Barcelona i València."

Bono diu que s'estan potenciant "els lligams entre la societat civil madrilenya i la valenciana. Això serveix a l'estratègia global que persegueixen aquestes infraestructures: reforçar el paper de l'estat central". En opinió d'Emèrit Bono, Eduardo Zaplana juga a dues bandes perquè participa activament en l'estratègia de reforçament de lligams amb l'estat i, a més, "és capaç d'entrevistar-se amb Jordi Pujol per parlar d'un nou model de finançament i de l'impuls de l'arc mediterrani com a motor econòmic del país".

Un altre expert, Joan Olmos, enginyer de camins i ex-director general d'Obres Públiques de la Generalitat Valenciana, afirma que "els càlculs polítics pesen: sembla com si no vulgueren vertebrar l'espai mediterrani perquè això faria que Madrid es quedara aïllat". Per aquest enginyer, "l'espai cultural, social i econòmic del País Valencià és mou cap a Barcelona. Madrid fa un paper de centralitat innegable, però l'eixida natural de les nostres mercaderies cap a Europa es fa per Barcelona. A més, fem servir un sistema radial viari i ferroviari heretat del segle passat. L'estructura de la població actual no té res a veure amb aquesta radialitat."

Mario Reyes

Del Camí Reial a l'AVE

La història de les comunicacions al País Valencià sempre han mostrat una dualitat més que curiosa. Situat a mig camí del poder polític, representat des de fa uns segles per la ciutat de Madrid, i del poder econòmic de Barcelona, connectar la ciutat de València amb aquestes dues ciutats ha estat una de les obsessions més importants dels governants valencians. Segons afirma la professora de la Facultat d'Història

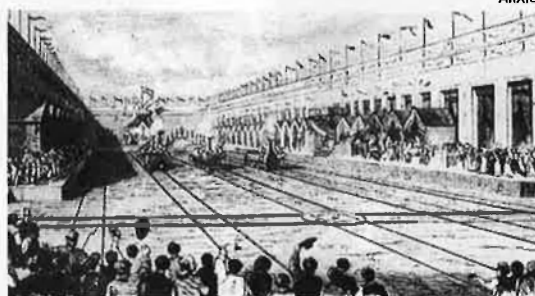
i Geografia de València Carme Sanchis en el seu llibre *El Transport al País Valencià*, la planificació i construcció dels anomenats camins generals a

partir del Reial Decret del 10 de juny del 1761, és l'antecedent de l'esquema bàsic de l'actual xarxa radial de carreteres. L'antecedent, però, de les comunicacions a l'actual arc mediterrani, el trobem a l'època romana amb la Via Augusta, que enllaçava Gènova, Marsella, Barcelona, Tarragona, València i Xàtiva. Els romans, quan la van construir, ja van preveure dues variants, una cap a la Manxa i un altra cap a Cartagena. Des d'aleshores, aquest autèntic cordó umbilical no ha canviat massa en el seu traçat. No és casualitat que per aquest corredor mediterrani s'acumule avui la N-340, l'autopista A-7 i el gasoducte.

La ruta de València a Madrid, tant per Requena com per Albacete, ha estat la via de comunicació que ha mostrat una dualitat de traçats tant per carretera com per ferrocarril al llarg del temps. Anar de València a Madrid per Requena és la manera més curta (354 km) però no és la més fàcil per culpa de dos obstacles orogràfics, el port de Contreres i el portet de Bunyol, que dificulten el pas de qual-sevol infraestructura. El 1825 el capità general de València, amb el suport de l'arquebisbe de la ciutat, i d'altres destacats membres de la societat valenciana, va presentar al rei un projecte de construc-

ció de l'anomenada carretera de las Cabrillas o Camí Reial entre València i Madrid. Les obres van durar fins al 1852 i s'hi van utilitzar presidaris com a mà d'obra. Les obres del darrer tram d'aquesta obra pública, que consistien en fer dos ponts, un sobre el riu Cabriol i un altre a Xiva, i a més construir el tram entre Setaigües i Saelices, van durar des del 1840 fins el 1852 i van costar 9 milions

ARXIU



Imatge de l'arribada del ferrocarril a la ciutat d'Alacant al segle XIX.

de reals. L'enginyer Lucio Valle va ser el responsable tècnic de la finalització de la carretera i la mà d'obra que la va pavimentar es componia de 1.200 presidaris que

redimien la seua condemna amb el treball en les obres. L'altra ruta per anar a Madrid des de València, ocupada actualment per l'autovia d'Almansa i per la línia fèrria per on viatja el tren Alaris, aprofita el corredor natural de la vall de Montesa. La gran novetat en el traçat es va produir en la segona meitat del segle XVIII, quan es decidí construir el Nou Camí Reial de Madrid a València per Aranjuez, Ocaña, Albacete i Almansa, vist el reduït cost de les obres i la possibilitat de connexió de la cort dels Borbons amb els ports d'Alacant i de Cartagena. Les obres van començar el 1765, es van donar per acabades el 1786 i costaren a les arques de la corona un milió de reals, això sense comptar els ponts. D'altra banda, les comunicacions ferroviàries, tan lligades a la iniciativa privada al segle XIX com ara al llinard del XXI amb el cas de l'AVE, es van iniciar l'any 1844 amb la concessió administrativa per fer la línia Aranjuez-Alacant, a la qual seguirien la de Madrid-València i Múrcia-Figueres un any després. Segons Sanchis, "des de fa segles s'ha pensat en el port d'Alacant i en el de Cartagena com a ports de la capital del regne. Això és una constant a l'hora de planificar les infraestructures estatals." **M. R.**