

INFORME

Accesos a Puertollano (II)

Por Luis Romero de Larrumbide



En la primera parte de este informe se ha pasado revista someramente a las carreteras de la comarca de Puertollano, haciendo hincapié en las características de anchura, tráfico y estado de conservación de las mismas; en esta segunda parte se intentará dar una visión de conjunto al tema de accesos por carretera a Puertollano, tocando además, el tema de travesías y circunvalaciones de la ciudad.

Debido a la amplitud de las relaciones comerciales y humanas de Puertollano, hay carreteras que, sin pasar directamente por la ciudad, ejercen un papel importantísimo en el tema de accesos a la misma. Son, las que pudiéramos llamar «de acceso lejano», que conectan las vías de acceso directo a la localidad, con las principales rutas del país y constituyen el paso obligado para el tráfico de gran radio de acción con origen o destino en Puertollano. Las más importantes de éstas son: la N-430 Badajoz - Valencia, la N-401 Madrid - Ciudad Real, y la N-420, en el tramo Ciudad Real - Puerto Lápice.

La primera de ellas es la vía natural (y casi única) de comunicación entre Ciudad Real y Badajoz. Actualmente se encuentra sin terminar entre el límite de estas dos provincias y el pantano de García Solá, obligando esto a largos rodeos por carreteras locales. Hacia el Este, separa, más que une, Ciudad Real con Albacete, siendo evitada por el tráfico, que prefiere carreteras de menor categoría y mayor recorrido, pero de más fácil paso. Excepto en tramos en que su trazado es común con el de otras carreteras nacionales, su estado deja mucho que desear. Es lamentable este abandono en la única carretera que cruza España de Este a Oeste, posibilitando la comunicación directa de Levante con Extremadura.

La N-401, es el camino más corto para ir a Madrid y una alternativa a la congestionadísima N-IV Madrid-Cádiz. Desgraciadamente, lo anticuado de su trazado, la escasez de poblaciones en su recorrido y las ventajas que ofrece la N-IV (autovía en parte de su trazado y mejor estado de su firme), contrapesan esa ventaja, que impulsa al tráfico a dar el rodeo por la N-IV.

El tramo Ciudad Real-Puerto Lápice, de la N-420, es la ruta utilizada normalmente para ir de Puertollano a Madrid, siendo la que está en mejor estado de las tres. Entre la capital de la provincia y Daimiel, su trazado es común con la N-430.

Según se ve, las carreteras que confuyen en Puertollano son pocas, malas e insuficientes. Parece como si una maldición bíblica pesara sobre la ciudad para mantenerla aislada del resto de España, país a cuyas cuatro esquinas llegan productos fabricados en Puertollano. ¡Flaco favor le hizo la resolución de Carlos III de llevar el camino real de Andalucía por Despeñaperros! Desde entonces, y siguiendo las sagradas normas de la rutina y el centralismo, los gobernantes de la nación han favorecido exclusivamente este camino, convertido en la Carretera Nacional Radial - IV de Madrid a Cádiz, sobre cualquier otro de la provincia.

Esta decisión tuvo su lógica, desde luego, pues la N-IV atraviesa Sierra Morena por su parte más estrecha (y por la zona repoblada por Olavide en tiempos de Don Carlos) y recorre, en general, un terreno menos accidentado que la posible ruta competidora Madrid-Toledo-Puertollano-Córdoba. Pero esto no justifica el abandono de esta última vía, carretera «roja», que haría sonrojarse a cualquier ministro de Transportes y Comunicaciones que la recorriera

durante alguna partida de caza de las que muerden por estas tierras. Y es que si no es para cazar nadie pasa por aquí. Puertollano no está camino de ninguna parte, excepto de su Complejo Industrial. Esto ha marcado, como veremos, las prioridades en cuanto a la mejora de su infraestructura viaria.

Sin embargo, a pesar de las dificultades orográficas, la alternativa Madrid-Córdoba por Puertollano es aún atractiva como complemento de la N-IV, pues aparte de descongestionar la concurridísima —y por tanto peligrosa— carretera radial, mejoraría notablemente los accesos a una Andalucía que pueda dar mucho juego en el futuro. Además se facilitaría la creación de riqueza en los territorios que atraviesa y se propiciaría la formación de núcleos de población de tamaño intermedio, con casi todas las comodidades de las grandes ciudades y ninguno de sus inconvenientes, que evitarían la sangría de población que soportan las provincias de la Meseta Sur.

Muy otra parece ser la opinión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, pues al parecer, la futura autopista Madrid-Toledo, se prolongará por nuestra provincia a la altura de Daimiel, para salir, inexplicablemente, a Despeñaperros, que contará así con autopista, carretera radial y ferrocarril.

De momento, tendremos que conformarnos con las mejoras, en marcha y anunciadas, de la N-420, y de la N-401, y esperar que en el futuro la mayor utilización del ferrocarril libre a nuestras carreteras de una parte considerable del tráfico que soportan actualmente y prolongue su existencia.

TRAVESIAS Y CARRETERAS DE CIRCUNVALACION DE PUERTOLLANO

El hombre, que fabricó el automóvil para facilitarse la vida, para transportar su persona y sus bienes rápidamente de un lugar a otro, no cayó en la cuenta de que sus ciudades no estaban pensadas para la utilización masiva de vehículos, y con el paso del tiempo, vió que su antiguo amigo el automóvil se volvía cada vez más incómodo, especialmente en las grandes urbes: ruidos, contaminación, atascos de tráfico, peligro de atropellos, etc. Por estas razones, en los últimos años ha sido preocupación de las autoridades de todos los países con alto grado de motorización, paliar esos efectos, alejando en lo posible el automóvil del centro de las ciudades para restituir al ciudadano de «a pie» parte de sus antiguos dominios.

Uno de los métodos para conseguir esto consiste en la construcción de carreteras de circunvalación de los grandes núcleos habitados, que eviten el paso por el centro urbano de tráfico que se dirige hacia otras ciudades. Lógicamente, la necesidad de construcción de esas circunvalaciones es directamente proporcional a la congestión de tráfico provocado por los vehículos que harían uso de las mismas. Cabe preguntarse, por tanto, si serían necesarias en Puertollano.

A primera vista parece que no, puesto que el tráfico de paso por la ciudad es muy escaso: casi todo él termina su viaje en este término municipal. Como ya se ha insistido antes, Puertollano se encuentra en una auténtica frontera con un desierto demográfico que la envuelve por todas partes excepto por el Norte. Además no parece que la situación vaya a cambiar a

corto plazo, pues la única carretera que podría incrementar el tráfico de paso, la N-420, continuará durante muchos años con su tramo Puertollano-Villa del Río sin atraer el paso de vehículos, durmiendo el sueño de los justos.

Sin embargo, esto es sólo una primera impresión. La necesidad de desviación de tráfico del centro es patente, debido a dos razones fundamentalmente: en primer lugar por el paso de vehículos ligeros y de transporte de personal y mercancías en dirección al complejo industrial, que aparte de provocar frecuentes embotellamientos de tráfico, constituye un peligro adicional por la naturaleza inflamable de gran parte de los productos transportados y en segundo lugar por la deficiencia en los equipamientos urbanos —estrechez del puente de la Virgen de Gracia, e insuficiencia de las calles del centro para soportar la suma de tráfico local (provocado por la concentración en las mismas del sector servicios), más el tráfico de paso—.

Con la reciente puesta en servicio de la variante de la N-420, que permite el paso directo de los camiones cisterna desde el complejo industrial a la N-420 y a la C-410 sin pasar por los cascos urbanos de Puertollano y Argamasilla de Calatrava, ha quedado resuelto, con todas las salvedades reseñadas en la primera parte de este informe, parte del problema. Naturalmente esta obra debe completarse con la adopción de medidas por parte de quien corresponda, para obligar a las cisternas a hacer uso de la variante.

El siguiente punto a resolver en el orden de prioridades, es la mejora de las comunicaciones con los barrios situados al Norte de la ermita de la Virgen de Gracia, mediante la apertura de otro paso debajo del ferrocarril, más amplio que el actual. Esta solución plantea un trabajo delicado, pero no imposible. Algo muy parecido se hizo en Madrid hace años con el llamado Puente de los Franceses, en las proximidades de la Estación del Norte.

Una vez realizada esta obra, el tráfico en Puertollano quedará notablemente desahogado, especialmente si se complementa con otras medidas municipales respecto a su ordenación, y con la colaboración ciudadana para cumplirlas.

Todos estos trabajos y muchos más, están contemplados en un informe de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales del Ministerio de Obras Públicas, de Julio de 1967, titulado «Estudio de Planeamiento de la Red Arterial de Puertollano». En este informe se describe un ambicioso plan de travesías, circunvalaciones que rodean totalmente la mayor parte del casco urbano de la ciudad y ejes transversales para comunicar, a través del centro, el anillo de circunvalación.

Esto suena hoy día a música celestial, pues los habitantes de Puertollano sabemos muy bien del abandono, por parte de la Administración, de las comunicaciones de la comarca. De hecho, en el momento actual, finales de 1979, sólo se ha realizado una ínfima parte: la famosa variante, que ya se ha cobrado sus primeras víctimas.

Claro que se podría decir que el crecimiento de Puertollano no se ha ajustado a las optimista perspectivas que se ofrecían en las fechas de la elaboración del citado informe, con el

(Continúa en página 12)