

ción se completaría con protección forestal lateral. La anchura media total alcanzaría los 60 metros entre alambradas de cierre.

## PRESUPUESTO

El coste total de las obras se cifró hace cinco años en unos doce mil millones de pesetas.

El tiempo transcurrido y la diferencia de los precios de coste hace que el presupuesto se eleve hoy al doble, unos veinticuatro mil millones de pesetas. «Hemos de hacer constar —nos dicen— que esta cifra podría tener una fuerte reducción en el proyecto definitivo, ya que existen circunstancias favorables como son entre otras, la posibilidad de amortizar totalmente la maquinaria en la construcción, así como las grandes economías que son factibles, en una organización de volumen tan amplio, con las modernas técnicas de dirección, administración, etc».

## TRAZADO

El posible trazado de la autopista transibérica es el siguiente:

Irún, Rentería, Pasajes, San Sebastián (Amarra), al sur de la actual R-I, sin interferir la natural expansión de estas poblaciones, pero enlazando con ellas.

Girando alrededor de Arriberacho, tomamos la dirección Sur hacia Pamplona, remontando el Urumea. Cruza por medio un túnel el puerto de Otzola, pasando a la cuenca del río Ulzama, hasta Pamplona.

Desde Pamplona, por las cercanías de Tafalla, Olite y Alfaro, en cuyas cercanías se cruza el Ebro, a Corella y Agreda, ya en Soria.

La divisoria Ebro-Duero se pasa por la sierra del Madero, punto más alto de la autopista, por debajo de los 1.150 metros sobre el nivel del mar.

En la provincia de Guadalajara se sigue en su mayor parte el río Henares, entrando en Madrid cerca de Meco. A cuatro kilómetros de Alcalá de Henares se cruza el ferrocarril y el río para seguir la margen izquierda del Jarama hasta Aranjuez. La unión en Madrid se establece, pues, por la R-II en el kilómetro 27, la R-III en Arganda y la R-IV al sur de Aranjuez después de cruzar el Tajuña y el Tajo.

## PASO POR LA MANCHA

El trazado de la autopista transibérica continúa en La Mancha por Yepes, Urda y Ciudad Real, siguiendo a Puertollano y Almodóvar del Campo. Se cruzan después las sierras de Almodarra y Quintana para descender posteriormente a las cercanías de Montoro, pasando el Guadalquivir entre esta última población y El Carpio.

¡Aquí gira el trazado hacia el Suroeste: La

Carlota, Ecija, Marchena, El Arabal, Utrera, Las Cabezas de San Juan y Medina-Sidonia serán poblaciones cercanas al paso de la autopista.

El enlace con Cádiz se lleva a cabo a 25 kilómetros de San Fernando, sin perjuicio del correspondiente a Las Cabezas de San Juan. El resto del trazado hasta Algeciras, término de la autopista, rodea la laguna de la Janda, cruzándose la sierra Lima en túnel.

Después de este rápido «paseo», siguiendo con la imaginación la posible línea que sobre el mapa español seguirá la autopista, surge una nueva pregunta, cuya respuesta es:

—No ignoro la importancia del ferrocarril y la trascendencia del mismo para la economía nacional, lo que obliga a mantenerlo en forma, ya que afectándonos a todos, a todos también nos obliga. Pero tampoco quiero olvidar que el automóvil ha devuelto al individuo su independencia y con ello a los caminos su ancestral virtud. Pero hay más: una de las pocas certidumbres que hoy podemos dar a nuestros hijos es que serán más que nosotros, viajeros de carreteras, millonarios de la carretera. Y nada ni nadie podrá evitarlo.

## MENOS ACCIDENTES

—¿Y en cuanto a las otras carreteras, a las ya existentes o a las que serán o podrán ser construidas?

—La creación de una red de autopistas es problema independiente y que no interfiere la mejora de la red de carreteras ya existentes —ha declarado no hace mucho el director general de Carreteras de Francia, abundando en el criterio expuesto por nosotros en el anteproyecto de la autopista transibérica.

Pesan en dicho criterio varias consideraciones, entre ellas las de economía y seguridad. Así, en las autopistas, con relación a las carreteras normales, los accidentes se reducen en un 60 o 70 por 100, bajando también la gravedad de los mismos, existiendo unas estadísticas que arrojan una mortalidad por accidentes en autopista de un 7.3 por 100 contra un 8.2 en las carreteras.

Por último, no hay que olvidar que la autopista transibérica sería una excelente productora de divisas. Además, es indudable que se notaría un incremento del turismo debido a la comodidad, la seguridad, elasticidad y menor tiempo invertido en el transporte o desplazamiento, sin olvidar, claro está, el menor gasto de carburantes, repuesto, amortización de vehículos, menor desgaste de las ruedas al disminuir el kilometraje, etcétera. En cuanto a la tarifa de peaje es pronto para hablar de ello, toda vez que si bien hay estudios detallados anejos al anteproyecto, tanto como aquella pueden ser variados.