

Carreteras Interurbanas

Por J.L. Páramo-Fabeiro
F. Gómez-Gallardo

EL interés por las incidencias ambientales que, la construcción y la explotación de las carreteras interurbanas, puedan ocasionar, se manifiesta en España, al menos desde el principio de esta década.

Este interés queda patente, por esa época, en los estudios del organismo hoy día extinguido, C.E.O.T.M.A. (Centro de Estudios de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente), y sobre todo en los propios de la Dirección General de Carreteras, entre los cuales cabe mencionar:

- Metodología de Estudios de Impacto Ambientales (1981).
 - Revisión de las Instrucciones de Carreteras relativas a Plantaciones (1982).
 - Impactos de Tráfico sobre la Fauna (1983),
- y varios estudios y proyectos posteriores de restauración ambiental de Autovías Nacionales, en las que se consideran aspectos tanto de tipo biótico como abiótico.

Esta preocupación oficial por las consecuencias ambientales de las Obras Públicas, era compartida, en aquella época por la Junta Directiva del Comité Español de la A.I.P.C.R., preocupación que unida al convencimiento de la fragilidad de nuestros recursos naturales, y al activismo de las comunidades conservacionistas y científicas, llevó en 1983 a la Junta Directiva del Comité Español de la A.I.P.C.R. a crear en su seno un Comité Técnico del Medio Ambiente y la Carretera, con las misiones de:

- Investigar las relaciones que hubiera entre la Carretera y el Tráfico con su entorno.
- Difundir mediante publicaciones, conferencias, simposiums y cursos, dichos conocimientos.
- Tratar con todas sus actuaciones una adecuación de la carretera y su medio ambiente.



nes una adecuación de la carretera y su medio ambiente.

No cabe duda que la carretera es una estructura distorsionadora de lo Natural. En su trazado altera la topografía, corrigiendo unos accidentes geográficos, potenciando otros y siempre radicalizando los rasgos fisonómicos del paisaje. La vegetación no sólo desaparece en la superficie ocupada por una nueva carretera; sino que, posteriormente a la construcción de ésta, también las zonas marginales se ven afectadas decisivamente por la variación en el fluir de las aguas y por los productos que se desprenden de la carretera o por la carretera (ligantes hidrocarbonados, aceites, carburantes, etc.). Fenómenos de erosión en taludes y laderas son frecuentes en carreteras mal construidas. Igualmente la fauna ve su medio y su actividad limitada por la propia carretera y por el tráfico, enfrentándose, con este último, a nuevas causas de mortandad, y con el conjunto de los dos a un nuevo peligro, el de la perturbación y disgregación de sus habitantes, con la consiguiente degeneración genética, causas que

para algunas especies puede representar un grave peligro de extinción.

En España, país de gran riqueza en su flora y en su fauna, los hechos han venido a confirmar lo expuesto, y los problemas planteados por estas causas han sido numerosos. Basta recordar los problemas planteados en el proyecto de Autovía Cádiz-Huelva por el Coto de Doñana, la carretera de Valverde a Echedo en la isla de Hierro y los de la variante de Aranjuez a su paso por "El Regajal", entre otros.

Por lo que se refiere a las aguas y al aire, los efectos alteradores no son menores. Puentes y estructuras alteran el curso de las aguas y llegan, con una aplicación indebida, a ser factores causales de inundaciones. Los humos de los vehículos que transitan por la carretera son fuente de contaminación y si bien sus efectos son, en general, menores que los industriales, en muchas ocasiones llegan a superarles con creces (vías urbanas, situaciones topográficas poco favorables, etc.).

Con vistas a Marrakech el Co-

mité Técnico de la Carretera y el Medio Ambiente ha desarrollado una copiosa labor que se concreta en algunos trabajos terminados y otros en fase muy avanzada de redacción.

Entre los que se encuentran terminados deben destacarse los siguientes:

“Manual de diseño de pantallas contra el ruido en las carreteras”: relación exhaustiva de los diferentes tipos de barreras existentes, que, en su elaboración original, ocupa varios volúmenes y se completa con la definición técnica de los criterios de dimensionamiento. De este estudio se está preparando una edición impresa, aunque, por razones puramente económicas, se limita el tamaño de esta edición aproximadamente 1/3 del original.

“Ordenación de las zonas Marginales de la Carretera”: Es sobradamente conocida la problemática de abandono y deterioro de aquellos tramos de carretera que la corrección de una curva o la ejecución de una variante dejan abandonados. Si la carretera abandonada, por sus magnitudes o funcionalidad, continúa en servicio el problema se encuadra más bien en la problemática general de la conservación de carreteras; pero en el caso de que el terreno ocupado por la antigua carretera quede en desuso la consecuencia es una progresiva degradación del pavimento y la calzada, un deterioro de los márgenes y finalmente un impacto muy negativo sobre el paisaje y el aspecto visual. Afortunadamente la solución de estos problemas no suele ser costosa y la recuperación de las zonas abandonadas lleva aparejado, comúnmente, la prestación al automovilista de nuevos y necesarios servicios, tales como áreas de descanso, parking, etc.

La recuperación de las zonas marginales y abandonadas es, por tanto, más un problema de sensibilidad y preparación y, en ese sentido, se ha elaborado este estudio, que, después de definir el problema, plantea toda la categoría de soluciones catalogando y discretizando la muy diferente tipología de alternativas.

Entre los trabajos en redacción cabe mencionar la siguiente relación:

“Señalización turística y cultu-

ral del itinerario Madrid-Valencia”. Es frecuente ver el desinterés y la apatía de algunos ingenieros por conseguir una aproximación de las cualidades naturales y culturales de las regiones que atraviesa una carretera con la misma y sin embargo, nada más, lógico que conseguir esta simbiosis. La deshumanización tecnológica sólo puede conducir al absurdo y provocar el olvido de la función primordial de una obra humana, esto es, de que éstas siempre están dirigidas hacia el hombre.



En este sentido, el señalar turísticamente un itinerario no sólo permite la debida información sino que proporciona al conductor una sensación de comunicación con el entorno mucho más cálida, extendiendo la señalización turística y cultural sus beneficios a todos los usuarios. De ahí que el Comité haya abordado el estudio de señalización de uno de los itinerarios capitales de la Nación. Como nota de interés existen conversaciones para que una

“No cabe duda de que la carretera es una estructura distorsionadora de lo Natural.”

vez terminado el estudio se pongan en práctica sus resultados.

“Intrusión visual de los anuncios publicitarios en la zona de influencia de las carreteras”: Se ha trabajado, también, en la definición técnica de los impactos que la publicidad representa en la carretera aunque el estudio se halle aún en una fase preliminar.

Como colofón de los estudios mencionados y de otros trabajos efectuados por este Comité, éste desarrolló, en San Sebastián, del 19 al 21 de octubre de 1989 un

Symposium Nacional sobre Impactos Ambientales de las Carreteras, en el que con la participación de destacados especialistas nacionales y extranjeros, se intentó poner a punto las técnicas existentes para realizar los E.I.A. y mitigar los efectos de dichos impactos.

Los interesantes resultados de este symposium animan a promocionar en un próximo futuro, nuevas reuniones, con las que podamos lograr un más rápido y seguro progreso en estas técnicas.

Por último, no abundan en el seno de la A.I.P.C.R., comités análogos al nuestro y hay mucho que hacer en este aspecto. Por ello, la colaboración entre los existentes y la creación de otros nuevos, o al menos de comisiones con este fin, será muy conveniente para lograr, en la cooperación, un mayor progreso.

Hoy desde aquí, ofrecemos nuestra experiencia y solicitamos las de los demás.

Muchas gracias.