

FIGUERAS ENCRUCIJADA DE CAMINOS
PASADO, PRESENTE Y FUTURO DEL DESARROLLO
URBANISTICO DE FIGUERAS

Por FEDERICO MACAU VILAR

Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
y Profesor Honorario del Consejo Superior de Investigaciones Cientificas

I - PASADO

El pasado histórico de todos los pueblos y su correspondiente desarrollo nunca se deben a circunstancias más o menos fortuitas, en la raíz de todos ellos existe siempre un factor determinante, cual es la naturaleza y estructura del propio suelo sobre el que dicho proceso tiene lugar.

Un detenido estudio de la morfología estructural de nuestro país aclara rápidamente el papel de "pasillo" que Cataluña ha venido ejerciendo a lo largo de todos los tiempos.

La barrera que representa la existencia de las altas cadenas del Pirineo central, han desviado todo el vaivén de las corrientes humanas de Africa y de Europa en dirección Norte Sur o Sur Norte, hacia el pasillo catalán, por el cual ha pasado sucesivamente todo el flujo y reflujo de las más diversas culturas y civilizaciones desde la Magdaleniense procedente de Aquitania, o la Hallstática. lo mismo que los cartagineses y romanos, como los visigodos o los musulmanes, han ido y venido de Europa hacia Africa o viceversa a través de Cataluña por el accidente geográfico llamado la "Depresión prelitoral" que prácticamente conduce directa y expeditivamente y al abrigo de las vistas o posibles interferencias del mar, desde Tarragona, pasando del Panadés al Vallés, siguiendo por el corte del Tordera que rodea el Montseny y de éste hacia Gerona, en dirección a Europa hasta el paso del Portús, punto bajo del eje pirenaico que tiene a ambos lados las gemelas llanuras que hoy constituyen sendos vestíbulos nacionales, el Rosellón en Francia y nuestro Ampurdán por España, que lo encontramos pues, como dice Pierre Vilar, en el corazón de este pasillo, ancestralmente internacional.

Por otra parte la bahía de Rosas, desde antes incluso del establecimiento definitivo de las colonias griegas de Rosas y Ampurias fué otro punto de penetración de lejanas civilizaciones que en su expansión pasaron y dejaron sus huellas en nuestro suelo.

Ello explica fácilmente que la red de las vías de comunicación que se establecieron sobre esta comarca como puede apreciarse en los diversos mapas conocidos de las principales vías romanas; además de cruzarla de Norte a Sur y de Este a Oeste en sus tramos más importantes, se multiplicaran y completaran con muchas otras más secundarias, como atestiguan los innumerables restos que de las mismas se van aun descubriendo cada día.

De todas ellas vamos a fijarnos en primer lugar en la más importante, la gran calzada imperial Roma —Tarraco que enlazaba la capital del imperio con la principal base romana establecida para su expansión por nuestra península.

Rererentes a esta calzada hay dos detalles que nos interesan particularmente el primero es el que se señala en el itinerario de de Antonio Pio, según el cual desde "Pyrineum" a "Juncaria", había XVI millas y de "Juncaria" a "Gerunda" XXVII.

El otro, es también una referencia análoga que se encuentra en los conocidos "Vasos Apolinarios" en los que se hallan marcados unos itinerarios de "Aquis Voconis" (Caldas de Malavella) al "Pyrineum". Entre los puntos intermedios y distancias parciales de este último, figura también la de "Juncaria" al "Pyrineum" con XVI millas romanas.

Estas distancias coresponden con bastante aproximación a la que tenemos de Figueras al Portús.

En el "Juncarium campum" citado en los itinerarios de Estrabón y en el ya indicado de Antonio Pio concurrían las tres vías romanas, que cruzaban la barrera pirenaica por los pasos del Pertús Massana y Balitres y al mismo punto llegaban las otras vías más secundarias, que enlazaban las anteriores con las colonias comerciales griegas de Rosas y Ampurias, formando ya una red de comunicaciones sobre un trazado que con pocas variantes es todavía prácticamente el de nuestras actuales carreteras, y aunque por no haberse todavía identificado el lugar de ubicación de los "Troveos de Pompeyo" o sea el "Pompeionis monumentis", que cita Estrabón en un punto de la actual frontera y al que se llegaba por el "Juncarium campum", no está del todo esclarecido cual de los tres caminos era el más importante, o sea el militar, lo que si está claro es que esta vía, que la mayoría de los autores se inclinan por la que conduce al paso del Portús, pasaba por el "Juncarium Cam-

pum” y la situación de este campo no hay duda que era la misma que ocupa nuestra ciudad de Figueras.

En efecto además de los testimonios históricos que pueden aducirse en favor de esta tradición, hay razones geológicas que también lo confirman.

Los restos de la calzada romana encontrados en “L’Aigueta” y en “San Pablo de la Calzada”, no dejan lugar a dudas de que una de éstas, seguramente como hemos dicho, la principal, cruzaba nuestro Ampurdán a la salida de los Alberes por el borde occidental de la llanura, apoyándose en el contacto rocoso de los terrenos primarios y secundarios, que sin duda ofrecían un firme más estable que el llano, a menudo inundable y de difícil drenaje, llegando así al borde de los arrasados relieves jurásicos que constituyen el macizo calido de nuestra “Muntanyeta”, sobre la que se ha construido el Castillo de San Fernando.

El lógico suponer que aún cuando la calzada pasara por el pie de estos viejos relieves según la indicada línea de “L’Aigueta” a “San Pablo de la Calzada”, las edificaciones estables se construyeran al oeste de la misma encaramándose hacia arriba de aquellos o sea exactamente en la zona que actualmente podríamos delimitar entre la calle de los Mártires de Teruel y la Avda. del General Mola, en busca de un terreno más firme, seco y saneado.

De dicha calle hacia el Este, se encuentra el contacto de las calizas secundarias con los matoriales detríticos pliocénicos primero y cuaternarios encima que rellenan la gran fosa de subsidencia que resulta ser la llanura del Ampurdán y este contacto es precisamente la línea o zona geológicamente más propicia por donde aflorar los desagües naturales de las aguas contenidas y circulantes por la masa caliza, lo cual necesariamente tiene que producir una zona de constante humedad sobre una llanura con un nivel freático a flor de tierra, muy favorable a la aparición espontánea y abundante de los juncos, producto además del que hay referencias fidedignas, constituyó un importante capítulo en las exportaciones que los naturales del país, a través de Rosas y Ampurias, dirigían hacia los mercados griegos y romanos, donde junto con las enneas, el esparto e incluso el lino, eran altamente apreciados y cuya abundancia debió ser tan característica que su presencia dió lugar

a que con su nombre "Campo de Juncos", llegara a ser un inequívoco punto de referencia en los antiguos itinerarios.

Nos encontramos pues, que en la época romana el "Juncarium Campum" que ya tanto debió llamar a atención, era la encrucijada donde concurrían, las vías romanas que cruzaban los Pirineos por los Alberes, y las que comunicaban éstas con los puertos de Rosas y Ampurias, y de este mismo punto partían también además, las discurrían más al interior del país.

Tres siglos pues antes de Cristo existía ya en este mismo solar, un nudo de comunicaciones que era a la vez punto obligado de paso y centro de irradiación en todas direcciones de las corrientes comerciales, culturales y militares que a él llegaban o por él pasaban.

Con estas características de recepción e irradiación perduró nuestra incipiente ciudad a lo largo de toda la Edad Antigua y la baja Edad Media, por ella desfilaron cartagineses, romanos, visigodos y árabes, que a las buenas o las malas fueron dejando restos de sus ya mencionados vaivenes.

Más adelante la traza de uno de aquellos caminos vino a ser el límite de los condados feudales que se establecieron en el país, y en esta línea divisoria un pequeño núcleo urbano resistió más de trece siglos, todos los avatares de las luchas de todo signo, que más de una vez lo arrasaron a sangre y fuego y sobre sus propias cenizas (Los Cendrasos) y sobre los restos de sus tapias de barro (Tapiolas) la pequeña Ficarias una y otra vez revivió, como si a pesar de todo presintiera su futuro, que al fin allá por la mitad del siglo XIII, concretamente el 21 de Junio de 1267, consolidara Jaime I, con su "Carta puebla" que marcó definitivamente hace setecientos años su futuro destino de capitalidad.

Cuando esto ocurría Figueras no contaba más que con unos 50 fuegos ó sea medio centenar de casas o de familias, defendidas por un recinto amurallado que escasamente abarcaba unos 15.000 m2. limitado entre las actuales calles de Besalú el trozo de la Avda. General Mola desde aquella hasta la torre de la casa Gorgot, de ahí hacia la calle de La Junquera y la actual plaza del Generalísimo, como se indica en el plano de la figura 1.

Los efectos de la concesión de la "Carta Puebla" de Jaime I no se hicieron esperar y así vemos que en tiempos de su sucesor el Rey "Dn. Pedro el Ceremonioso", el aumento de población de la

Villa Real", que como tal no contaba aún su primer siglo había sido tan notable, que hubo necesidad de ampliar el recinto amurallado de la Villa, o sea lo que hoy llamaríamos su casco urbano.

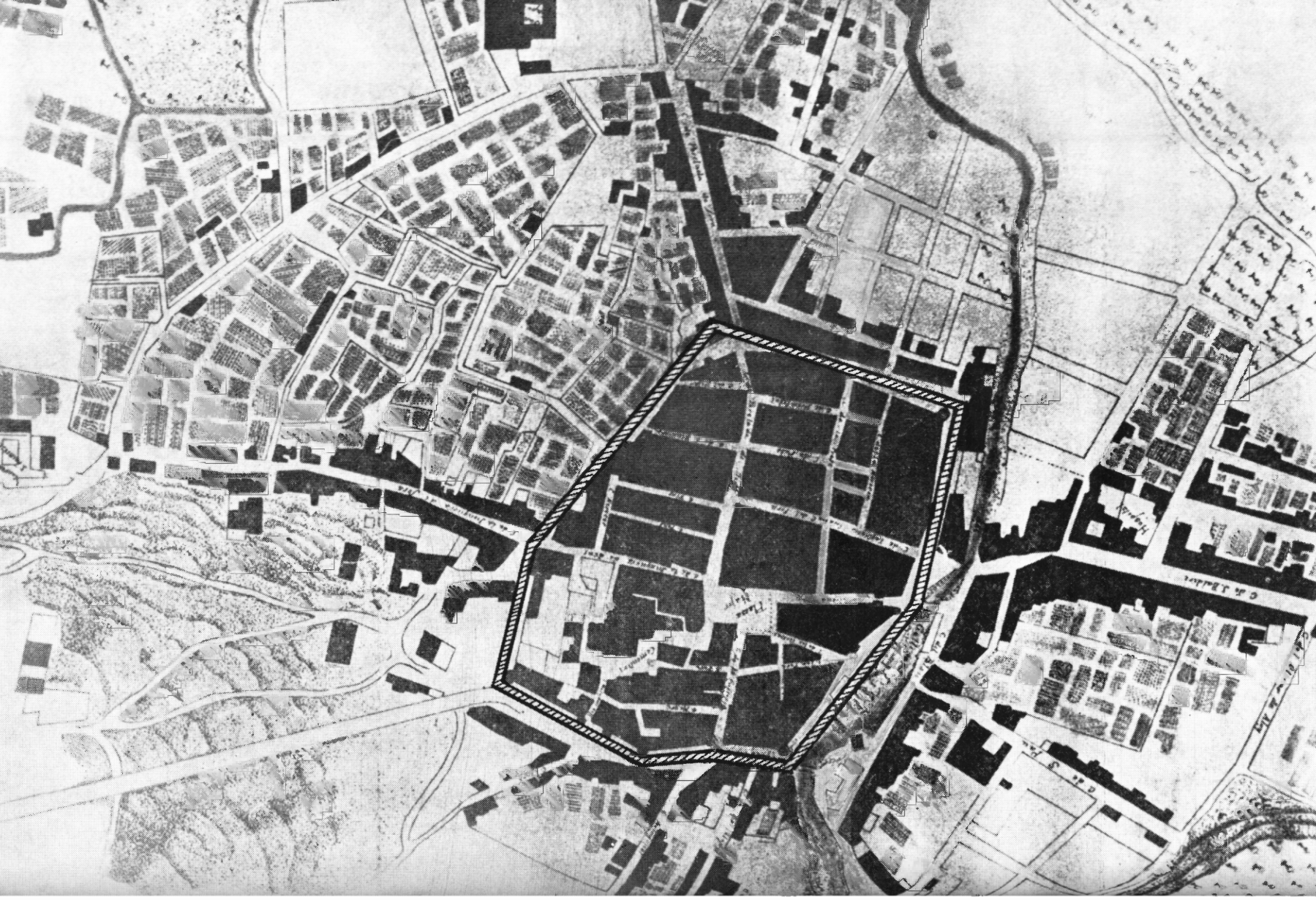
Según el censo de 1359, Figueras tenía ya 105 fuegos y unos 500 habitantes (más del doble de cuando la concesión de la "Carta Puebla") y el 10 de Diciembre de 1361, una Real Orden mandó amurallar un nuevo recinto que prolongaba el anterior hasta las actuales calles, de las que una se llama todavía de la Muralla, las de "los Mártires de Teruel", Monturiol, Rambla y General Mola, abarcando una superficie del orden de los 50.000 m² (fig. 2).

La villa así definida permaneció encerrada dentro de sus nuevas murallas durante más de 4 siglos, sin embargo desde el primer momento siguió el auge de su crecimiento y con él el tránsito de idas y venidas por la villa. Prueba de ello es que en el 1400, hubo necesidad de construir un puente a la salida de las murallas por el extremo de la actual calle de Geroña, para vadear la riera de Galligans que discurría al pie occidental de las mismas y cuyas avenidas en épocas de lluvia dificultaban el acceso por aquella puerta, al interior de la villa.

Esta intensificación del tránsito interurbano de Figueras cobró aun más importancia a principios del siglo XV con la implantación de los mercados regulares y de las ferias, por privilegio especial de Alfonso IV dado en 1419, que convirtieron definitivamente a la Villa Real en el centro de toda la comarca de la que, un día llegaría a ser la capital, en la encrucijada de todos los caminos que cruzaban el Ampurdán y la comunicaban con las regiones vecinas.

Con tal motivo volvieron a conocer la actividad los antiguos caminos concurrentes en Figueras y que el período de luchas y guerras anterior pudo haber borrado o destruido más o menos intensamente, y más adelante según Rodeja a principios del siglo XVI, el engrandecimiento que experimentaba la población de Figueras era tal que hizo necesario dar oficialmente nombre a las calles, que hasta entonces eran conocidas por los que caprichosamente y variablemente les daban los propios vecinos.

El aspecto de villa en aquel entonces, era más o menos el que nos dejó Beaulieu en 1646 en el dibujo que reproducimos en la figura 3.



A finales del siglo XVII, nuestra "Villa Real" aún que encerrada en sus murallas seguía creciendo, el número de casas era ya de 450 y muchas de ellas se levantaban a extramuros, junto a las entradas de los principales caminos que a ella afluían, iniciándose su crecimiento por el conocido sistema que más tarde se ha venido llamando de las calles-carreteras que a modo de tentáculos salían del núcleo primitivo cada vez más compacto dentro de los recintos amurallados y el aspecto de la población era análogo aunque más reducido al que nos muestra el plano de la Villa, levantado en 1784 (fig. 2) tras el período de paz que se inició con el siglo XVIII.

Gran influencia en éllo ejerció el hecho de la construcción del castillo de San Fernando, iniciada en el reinado de Fernando VI en 1753 cuya primera piedra fué colocada el 13 de Diciembre de aquel año. La construcción duró cerca de 14 años quedando en servicio por tanto en tiempos de Carlos III.

Dichas obras trajeron a Figueras un notable aumento de población flotante, gran parte de la cual se fijó definitivamente en nuestro solar, originando todo ello junto con el crecimiento propio de la villa, la necesidad de pensar en serio en proyectar los primeros planes de urbanización, siendo el primero del que tenemos noticia el realizado en 1772 y recogido en el plano de la anterior figura 2.

Estos primeros proyectos esbozaban un trazado de calles y una incipiente ordenación de solares que tendía a rellenar los espacios comprendidos entre las calles-carreteras que inexorablemente iban señalando las direcciones de preferencia de este crecimiento tentacular.

Desde entonces y hasta nuestros días el fenómeno se ha ido repitiendo con tanta insistencia como constancia y la urbanización unas veces planeada otras espontáneamente, con épocas de mayor intensidad, entre otras de más lentitud, desde entonces puede decirse, que no ha parado y la aparición de nuevas calles, la formación de plazas, la construcción de edificios más o menos notables, etc., tec., ha sido factor común y característico hasta nuestros días.

Tras un período de expansión lineal a lo largo de los múltiples caminos y carreteras afluyentes a Figueras han seguido los de relleno de los espacios inter-tentaculares. Los tramos iniciales de carretera se fueron convirtiendo en calles sucesivamente más o menos céntricas, mientras los siguientes se iban poblando a cada lado con



EVIERE
1646

Ch. de Girati

Ruisseau

Ch. du Col de perous

nuevas edificaciones, y el aspecto de la ciudad dentro de sus recintos cerrados anteriores cambia radicalmente su forma compacta, por la estrellada, con tantos brazos o puntas, como caminos o carreteras llegan o parten de la ciudad.

Basta para ver este sistema de desarrollo urbanístico, típico de otras muchas poblaciones, el gráfico de la figura 4, en el que sobre un reciente plano de Figueras hemos señalado los sucesivos límites de su casco urbano a fines de los siglos XIII., XVII, XVIII, XIX y primera parte del XX, hasta el principio de las últimas décadas.

Es interesante notar como influye la importancia del camino en la longitud del brazo que sobre él se desarrolla.

Rotas las murallas a fines del XVII, las carreteras de Gerona, La Junquera y Perelada son con este orden, las que ejercen mayor atracción en el desarrollo urbano lineal o tentacular. En el siglo XIX, las dos primeras siguen aún en su papel, mientras que se inicia ya la expansión hacia Rosas, como consecuencia de la construcción de la nueva carretera de Besalú a dicha población iniciada como tal en 1855 y que veremos sigue con ascendente preponderancia convirtiéndose en importante zona de atracción urbana a pesar de la barrera que un poco después representó para ella la llegada a Figueras del ferrocarril, a partir de lo cual la ciudad crece preferentemente de momento hacia el oeste, por las carreteras y caminos de Vilafant y Llers a la vez que se van rellenando nuevamente los espacios intermedios.

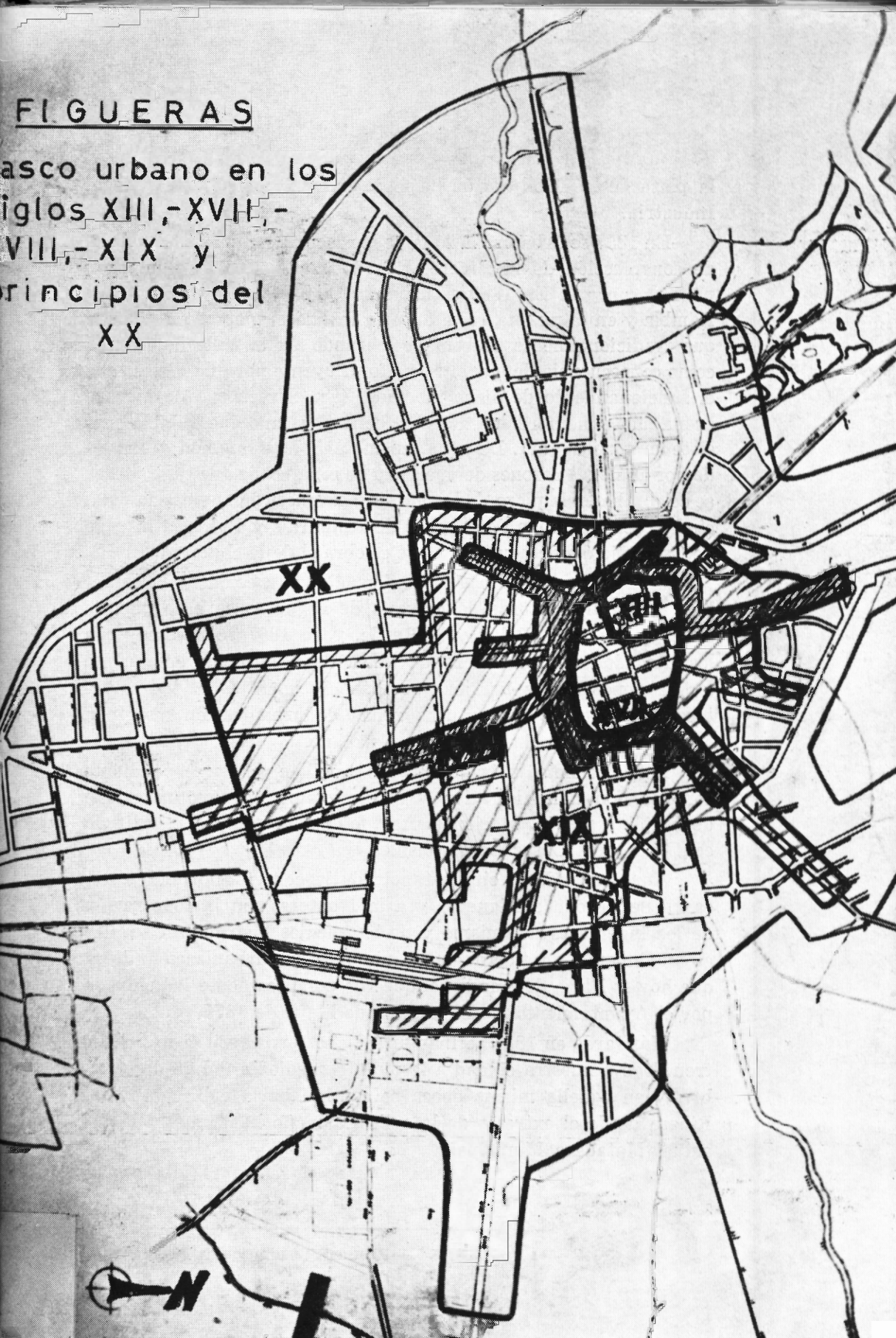
Poco después de iniciado el siglo XIX, es cuando Figueras crece y se urbaniza definitivamente, siguiendo el proceso iniciado, adquiriendo terciado el siglo la categoría de Ciudad, nuevo título que en reconocimiento de sus esfuerzos y de sus méritos le fué otorgado por Alfonso XII, el 19 de Octubre de 1875.

Durante este período en 1817 se empezó a construir en las afueras, el convento de Franciscanos que más tarde sería sucesivamente Colegio de Humanidades en 1839 e Instituto Local de 2.ª Enseñanza en 1845 (primero de España).

En 1842 se abrió la nueva calle de San José Sol de Isern y en Mayo de aquel año, previo acuerdo municipal con la Junta de Gobierno del Hospital que cedió los terrenos necesarios del extremo de su huerta, se urbanizó todo aquel sector con la construcción de

FIGUERAS

Asco urbano en los
siglos XIII, -XVII, -
VIII, -XIX y
principios del
XX



la plaza de los Monjes que luego se llamaría del Grano y de la Industria.

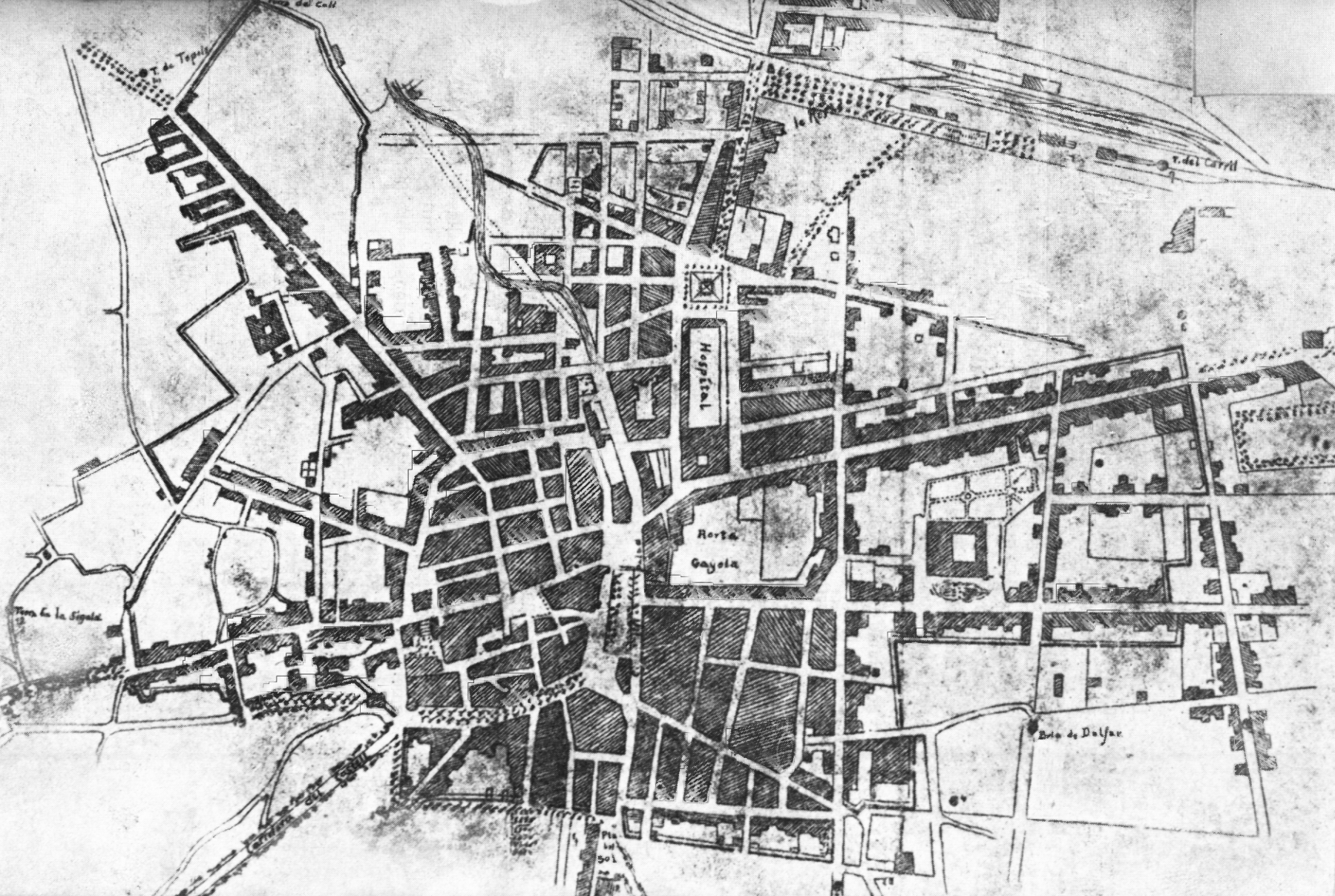
En 1857 se urbaniza la zona de la Placeta terminadas las obras de construcción de la Rivera. En 1858 se instala el alumbrado público con gas. En 1860 se urbaniza la parte baja de la actual Rambla y en la placeta resultante se instaló el mercado del aceite que tradicionalmente se venía celebrando en la calle de Besalú, como consecuencia de que el tránsito afluente por élla dificultaba el funcionamiento de dicho mercado. (En el recuerdo de muchos suena aún el nombre del "Café de l'oli" para uno que todavía subsiste en aquel lugar). De aquel mismo año data también el traslado por análogas razones del mercado de ropa usada que cada jueves se celebraba en la plaza de los Monjes, entonces en la entrada de la ciudad desde la zona de Castelló de Ampurias y Rosas, a la calle de Caamaño donde hoy todavía se celebra el de la chatarra.

En 1865 con motivo de la indicada construcción de la carretera de Besalú a Rosas, la travesía de Figueras se hace por las calles de Lasauca, Palau y la Rutlla, y en 1867 se construyeron los llamados caminos de ronda que enlazaban transversalmente los extremos de los barrios que iban creciendo sobre las carreteras, delimitando así futuras zonas de urbanización que iban estirando y ensanchando el casco urbano.

Este crecimiento trajo consigo también su correspondiente complicación administrativa y el Ayuntamiento tuvo necesidad de ampliar sus instalaciones para lo que se compró el edificio contiguo a las Casas Consistoriales.

Aprovechando la circunstancia de la construcción del ferrocarril de Gerona a Figueras y a la frontera, con la cooperación de los ingenieros del mismo y de los medios disponibles, se hizo el movimiento de tierras necesario para la urbanización de la que hoy es Plaza del Instituto, que fue pomposamente inaugurada por el Ayuntamiento en pleno el 29 de Mayo de 1875.

Más tarde en 1887 se inauguró dicho ferrocarril cuyo primer tren llegó a nuestra ciudad a la una del mediodía del 28 de Octubre, y en aquella misma época se continuaba la cubrición de la Ribera desde el extremo de la calle Caamaño hasta más allá del actual Matadero Municipal.



En 1880 entre la Carretera de Gerona y el Camino de Santa Leocadia se urbaniza la zona de la era de Cremadells sobre la que se traza la actual Plaza Triangular o de Anselmo Clavé, que habían quedado atrás después de la inauguración de la plaza del Instituto unos años antes.

En 1885 se construye más aguas abajo de la zona cubierta de la riera de Galligans un nuevo puente para dar acceso al nuevo lavadero público que se instaló en los terrenos de Cerbosa.

En 1886 se construyó la cubierta de la plaza del Grano hoy de la Industria, con singular cubierta de tejas sobre estructura metálica, sostenida por esbeltas columnas de fundición, que aún hoy llama la atención de nuestros visitantes. Y en 1898, según la prensa local, el 28 de Agosto, llegó a Figueras el precursor de las actuales caravanas automovilísticas, el primer automóvil, que entró en nuestra ciudad procedente de Francia. En aquel mismo año se construyó la primera plaza de toros de madera y ladrillo que tenía una capacidad de 1500 espectadores, más tarde en 1894 en el mismo sitio se edificó la nueva plaza que es la que aún tenemos hoy en día.

Signo de este auge constructivo y urbanista, fue el concurso de Arquitectura que se celebró en nuestra ciudad en 1899, por primera vez.

En aquel entonces, Figueras había alcanzado el desarrollo que se muestra en el plano de la figura 5. Según el censo oficial de 1900, contaba con 10.714 habitantes, siendo el número de casas del orden de las 2.000 y su casco urbano ocupaba ya cerca de 1 millón de metros cuadrados.

Al entrar en nuestro siglo, se urbanizan las calles de Pedro III y Santa Leocadia, siguiendo el proceso de relleno inter-tentacular, mientras seguían avanzando las construcciones sobre la carretera de Gerona y el camino de Santa Leocadia.

En 1906 se organizó la 1.^a Exposición Agrícola e Industrial, precursora de los actuales certámenes que se organizan anualmente durante las ferias y fiestas de la Santa Cruz, que vienen celebrándose en el mes de Mayo desde 1419.

II PRESENTE

Siguiendo este mismo orden de cosas, llegamos a nuestros días en los que puede decirse que el crecimiento de nuestra ciudad ha cobrado tal empuje que actualmente estamos en un período de superposición de ambas fases. Figueras crece simultáneamente a lo largo de sus carreteras y a la vez se van rellenando rápidamente los espacios comprendidos entre ellas.

No hace falta insistir sobre este punto, según datos recientes, siguiendo el mismo sistema de medición, el número de casas, hoy, más propiamente edificios, es del orden de 3.500 en los que se albergan unas 5.000 familias, cifra que es la equivalente a la de los fuegos, que se censaban antiguamente, y la superficie que ocupa nuestro casco urbano, rebasa los siete millones de metros cuadrados.

Estamos ya bastante lejos de aquel pequeño núcleo que Jaime I escogió para su "Villa Real", y continuamos aún en pleno período de construcción; la variante de la carretera N-II, que aún no cuenta 25 años, es ya casi en su totalidad una calle, lo mismo ocurre en los tramos iniciales de las demás carreteras que van, tanto hacia Rosas, Perelada, Vilafant o Llers, como las que van hacia Gerona, o La Junquera.

Las nuevas edificaciones han rebasado o están a punto de rebasar en varias zonas, incluso los límites del término municipal, y mientras tanto, importantes planes parciales de nuevas urbanizaciones, algunas ya en marcha, van rellenando con flamantes calles y avenidas, y macizando con edificios, algunos de gran envergadura, los solares que aún hace poco eran huertos o campos y los últimos planes de urbanismo abarcan ya prácticamente casi todo el término municipal como puede apreciarse en el plano de la figura 6.

Actualmente, Figueras vuelve por sus fueros y con mucha más propiedad que antaño, es sin duda la encrucijada de numerosos caminos y carreteras de todas clases y categorías, que junto con el ferrocarril la unen con todos los pueblos de la comarca y sobre

todo por su privilegiada situación geográfica, es la puerta principal de España o por lo menos la más concurrida, que se abre a los caminos de Europa.

Confirman este calificativo, los tres millones de coches que en el año pasado, pasaron por nuestra ciudad en viaje de ida y regreso, y los cinco millones y pico de visitantes de España que pasaron por aquí y que representan casi el 40 % de todos los que han venido a visitarnos por tierra mar y aire, cifras sin duda que todavía se rebasarán en el año en curso.

Pero además de estas realidades, Figueras está aún llamada a superiores destinos. No hace mucho, hablando del desarrollo de las instalaciones hidráulicas que se están estableciendo en nuestro Ampurdán y que han de poner en regadío más de 30.000 hectáreas, nos atrevimos a profetizar que en el plazo de 10 años, Figueras duplicará su población. Hoy por las razones que exponemos en la última parte de nuestras disposiciones, creo que fácilmente puedo ampliar aquellos pronósticos, previendo para el primer cuarto del próximo siglo, una ciudad que quizás ronde el primer centenar de miles de habitantes.

III - FUTURO

Pensando en el futuro desarrollo urbanístico de Figueras, hay tres factores de gran importancia, que hay que tener en cuenta, y que vamos a analizar rápidamente:

La Autopista Barcelona-La Junquera, la posible instalación de los servicios ferroviarios internacionales, y la construcción del Canal del Ampurdán.

La Autopista de Barcelona a La Junquera, es ya una realidad, de acuerdo con los planes del Ministerio de Obras Públicas, las obras ya se han empezado por Barcelona y su terminación está prevista para 1972.

El tratado de la primera autopista de España pasa por nuestro término municipal, por detrás del castillo de San Fernando, concretamente por el conocido paraje de los "Archs del Castell".

A la altura de nuestra ciudad, habrá dos accesos a ella, los llamados enlaces Figueras-norte y Figueras-sur, el primero enlazará con la Carretera actual N-II por las inmediaciones de los "Hostalets de Llers" y el segundo con la carretera de Besaú a Rosas, en término municipal de Vilafant.

Ahora bien; estos dos enlaces serán de inmediato dos fuertes polos de atracción que llamarán hacia ellos el desarrollo urbanístico de Figueras, y especialmente hacia el primero, vemos dibujarse la zona residencial más importante de la futura ciudad.

Por otra parte hemos previsto un enlace circunvalatorio que recoja y encauce el tránsito de las carreteras de Rosas, y la de la en parte nueva de Port-Bou a Figueras, hacia el enlace norte, y el procedente de La Escala, La Bisbal y Costa Brava-centro, hacia el enlace Sur. Todo ello perfila ya sin duda el futuro, pero muy próximo perímetro urbano propiamente dicho.

Las instalaciones ferroviarias a que antes hemos hecho referencia proyectan su ubicación a la salida de Figueras entre los kilómetros 248 y 251 de la actual vía férrea, y en aquella misma

zona hemos previsto la llegada del Canal del Ampurdán, del que con detalle nos ocuparemos otro día. En esta dirección por tanto hay que preveer el asentamiento de la futura zona comercial e industrial.

Una vez más estos tres factores reconocen y reafirman el calificativo de encrucijada y de puerta que hemos dado a nuestra ciudad.

La Autopista camino automovilístico de nuestras relaciones con Europa, el ferrocarril cuyo problema del ancho de vía, de una forma u otra habrá que resolver y cuya solución aunque sea de paso y a título exclusivamente personal, particularmente la vemos con la instalación del doble carril en el tramo a internacionalizar de Cerebere a Figueras, ha de convertir a ésta en la puerta ferroviaria de España, y finalmente el Canal del Ampurdán propocccionará a nuestra ciudad una nueva puerta de cara a las singladuras marinas que desde siempre llegaron hasta aquí desde los más diversos y lejanos pueblos de nuestro Mediterráneo.

Pero este futuro, cuya envergadura apenas acabamos de indicar solamente, requiere una muy bien estudiada labor de previsión.

Recuerdo una referencia a estos temas que hace años escribí en la prensa local bajo un título que aún es vigente y que de nuevo repito "*Empordà alerta encara hi som a temps*".

Toda la expansión urbanística del futuro de Figueras, impuesta además de las razones propias de su vitalidad y desarrollo, por el imperativo de la construcción de las anteriores vías de comunicación mencionadas, topa sin embargo de pleno ante un problema fundamental que a mi entender hay que ir sobre la marcha y sin pérdida de tiempo hacia su solución, por otra parte relativamente fácil de alcanzar.

Para ponerlo de manifiesto basta observar con atención el croquis o esquema que adjuntamos a continuación (Fig 7), en él figuran el actual casco urbano de Figueras situado dentro de su término municipal que sólo cuenta con una tan exigua superficie que no llega ni a los 13 millones de metros cuadrados (12.781.250), así como el perímetro de los términos vecinos de Vilafant, Llers, Cabanas, Vilabertrán, Vilatenim, Alfar, Vilamalla y Sta. Leccadía. En el mismo mapa representamos la actual red de vías de co-

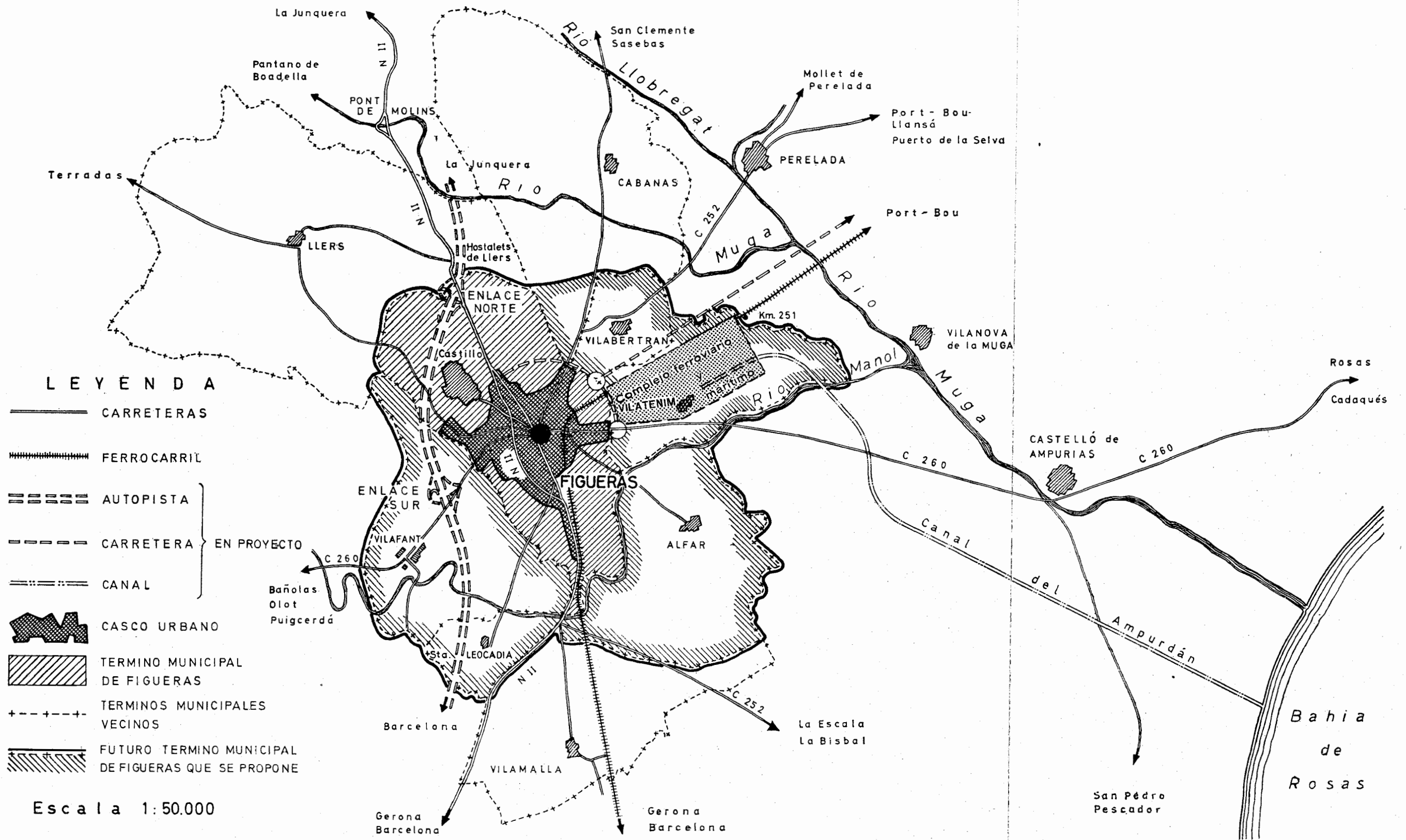


FIGURA 7.

municación que concurren en Figueras y finalmente hemos añadido el trazado de la Autopista, el del Canal del Ampurdán, y la ubicación de las proyectadas instalaciones ferroviarias.

Es fácil comprobar, como ya actualmente el casco urbano de Figueras rebasa su término municipal en varios puntos, la urbanización del resto ya hemos visto que está prevista hasta los límites con los de Vilafant, Sta. Leocadia, Vilatenim y Vilabertrán por lo menos, interesando en total unos 10 millones de metros cuadrados. En algunos de estos últimos términos se están ya edificando urbanizaciones e instalaciones industriales cuyos servicios generales, agua, energía, saneamiento, etc. etc., se hacen ya conectando con los propios de Figueras, entre otras razones por carecer de ellos los citados pueblos y por no poder tampoco proporcionarlos en su día.

En resumen salta a la vista que Figueras ha rebasado su término municipal, que su población ya no cabe en su interior y como que la que se instale junto a ella, aunque fuera de sus límites administrativos, ha de servirse inexorablemente de todos sus servicios públicos, cae por su propio peso la necesidad de ampliar el término municipal de Figueras en una primera fase por lo menos, tal como se indica en el anterior croquis, es decir que para conseguir una ordenación urbana del Figueras de mañana, pero del mañana mismo, proyectada con sentido común y poder dotarla de los servicios necesarios, es preciso de inmediato iniciar el proceso administrativo que proceda, para llegar a la anexión de los términos municipales que acabamos de indicar. Con ello el nuevo término municipal abarcaría una superficie de 60 millones de metros cuadrados, mucho más en consonancia con la superficie ocupada por el casco urbano tanto presente como futuro.

Por otra parte resulta evidente que tal anexión representa una apetecible mejora para nuestros vecinos cuyos municipios no cuentan con los servicios generales que hoy son imprescindibles para cualquier población por pequeña que sea, ni cuentan con organización ni elementos propios para poderse proveer de ellos, en cambio formando una sola población, incorporados al Ayuntamiento de Figueras, formarían en su integración, sin perder su propia personalidad, un conjunto capaz y una digna cabeza de esta comarca que desde los orígenes de la Historia quedó señalada con una

especial impronta que de siempre la hace tan querida y admirada por cuantos por nacimiento ó advenimiento nos encontramos en ella y nos sentimos sus hijos.

Acabamos de ver como Figueras nació en los orígenes de su historia en una encrucijada de vías romanas, hemos visto como su desarrollo se ha verificado al socaire de los caminos que concurren en ella y como hoy más que nunca vuelve a sentir nueva llamada y vocación de encrucijada entre las modernas vías de tierra y mar que en ella se dan o se han de dar cita ¿Y por qué no más o menos pronto, añadimos desde ahora, no hemos de citar también en nuestro solar a las futuras rutas del aire?

De ello existen antecedentes, y ni por falta de sitio ni de condiciones es evidente que el Ampurdán no ha de quedar y cuando Figueras alcance los 50.000 habitantes que de acuerdo con su actual ritmo de crecimiento se andará allá por el fin de siglo, el Aeropuerto Figueras-Ampurdán deberá haber sido ya una realidad.