

APROXIMACIÓ GEOGRÀFICA A LA PROBLEMÀTICA DE LA N-340 AL SEU PAS PER LA PROVÍNCIA DE CASTELLÓ

Raül Pons Chust
Universitat Jaume I

EL PAPER DE LA GEOGRAFIA EN LA PLANIFICACIÓ D'INFRAESTRUCTURES

Si fem ressò d'algunes de les aportacions científiques que el Comitè Espanyol de la Unió Geogràfica Internacional va emetre al XXX Congrés de la UGI, reunit a Glasgow el juliol de 2004,¹ i som capaços de discernir positivament el debat *intrínsec* existent entre els geògrafs sobre la conveniència d'una Geografia teòrica o d'una Geografia aplicada, podrem entendre millor els fonaments empírics del present article.

En concret, els objectius d'aquesta retrospectiva teoricopràctica són, grosso modo, reflexionar sobre la realitat de la N-340 i els efectes territorials derivats d'un possible desdoblament al seu pas per la província de Castelló, per a poder proposar algunes solucions alternatives coherents amb el desenvolupament sostenible de la zona. Abans, però, caldrà emmarcar el nostre estudi per poder assolir major rellevància teòrica i una major coherència de les conclusions.

Primerament, donarem significació a l'actuació dels geògrafs pel fet que, com a experts en la superfície terrestre, una formació multidisciplinària i una vocació clarament social, el canvi de segle els ha encimbellat al capdavant de les noves avantguardes científiques que ha provocat un viratge conceptual, ara més compromès amb la societat.²

En realitat, tractem de demostrar la capacitat del nostre col·lectiu per a intervenir directament en plans que afecten el territori (per ser un espai social), amb arguments que ens ajuden a superar definitivament el handicap social de la geografia davant altres ciències socials més especialitzades, dins d'una societat capitalista cada vegada més diversificada i competitiva. En altres paraules, hem d'esforçar-nos tothora per buscar proves que permeten desestigmatitzar la imatge del geògraf que, en general, s'associa només un professional de l'ensenyament quan, en realitat, pot desenvolupar altres capacitats menys conegudes.

-
1. TARROJA, A. i altres (2004): *Aportación Española al XXX Congreso (U.G.I. Glasgow 2004)*, Comité Español de la Unió Geogràfica Internacional, 349-446.
 2. ORTEGA VALCÁRCCEL, J. (2004): «La Geografía para el siglo XXI» dins ROMERO, J. (coord.) (2004): *Geografía humana. Procesos, riesgos e incertidumbres en un mundo globalizado*, Barcelona, Ariel, 25-53.

Per tant, és necessari vindicar (i reivindicar) la implicació decidida dels propis geògrafs en projectes reals de planificació territorial, amb la interpretació i disseny del territori abans que no pas únicament la seua narració, i anar més enllà (encara que siga ocasionalment) dels teoremes teòrics que ens allunya de la vida quotidiana mentre altres *científics socials* assumeixen àrees d'intervenció pròpies de la geografia.³

Així, si a més d'acceptar la geografia com una ciència integradora,⁴ capaç d'analitzar les interaccions entre els fenòmens físics i els humans, amb perspectiva històrica, i interpretar els efectes espacials que se'n deriven, trobem que els geògrafs també poden aplicar els seus coneixements de manera satisfactòria (si bé amb mesura perquè no podem oblidar que la discussió teòrica mai no acabarà), estarem davant l'oportunitat de superar, en part, el desprestigi social de la nostra professió amb la qual cosa s'obriran les portes al reconeixement de la tasca científica que desenvolupem.⁵

Amb tot, és important fer menció també a l'estratègia que cal seguir pels geògrafs quan hagen d'intervenir en plans concrets perquè l'acció no pot ser estèril o improvisada sinó que ha de tindre un horitzó causal perfectament identificat: la sostenibilitat.⁶

Aquesta màxima, avalada per les nombroses iniciatives legislatives aparegudes arran de la Conferència de Rio de Janeiro el 1992, significa que s'ha de fer compatible el desenvolupament sense comprometre les necessitats bàsiques per l'evolució de les generacions futures. És a dir, hem de transferir l'espai (el món) igual o en millors condicions que el vam trobar.

Per tant, els geògrafs han de vetllar per millorar la qualitat del territori i han d'esforçar-se per cedir-lo en òptimes condicions, opinant en aquelles accions (humanes/socials) que hi propicien una alteració perquè la nostra ampla aptitud teòrica ens capacita (i obliga) per a prevenir les agressions i proposar solucions.

A més, si reconeixem que una de les branques socials que més nítidament influencien en la configuració territorial (a banda de l'urbanisme) és el transport i, més concretament, la planificació d'infraestructures, tindrem ja una justificació teòrica del present article.

D'aquesta manera, cal apuntar que l'estudi del transport s'ha inserit dins la geografia econòmica, certament, una visió basada en una tendència here-tada dels primers geògrafs *moderns* al servei dels grans imperis burgesos del

3. SEGRELLES SERRANO, J.A. (2002): «Conceptualización y metodología de la Geografía Humana» dins SEGRELLES SERRANO, J.A. (2002): *Geografía Humana. Fundamentos, métodos y conceptos*, Universitat d'Alacant, 16.

4. CAPEL, H. (1998): «Una geografía para el siglo XXI», *Scripta Nova, revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 19, 15 d'abril, 1.

5. SEGRELLES SERRANO, 2002: 18-29.

6. ALEGRE NADAL, P. i altres (1996): *Enseñar geografía. De la teoría a la práctica*, Madrid, Síntesis, 34.

segle XIX. És per això que s'ha tendit a vincular el desenvolupament d'una regió amb el transport⁷ i s'han considerat vàlids criteris com ara la inversió en infraestructures viàries, la fabricació de cotxes, el grau de motorització de la població, etc. Aquesta pràctica ha arribat, fins i tot, als nostres dies quan encara molts autors consideren les infraestructures viàries una necessitat bàsica per al desenvolupament regional o comarcal.⁸

En realitat, considerar el transport com un bon indicador per a mesurar el grau de desenvolupament pot ser una interpretació parcial, basada únicament en preceptes capitalistes, els quals s'accepten sense oferir cap alternativa. Malgrat tot, aquesta il·lusió, acceptada amplament per la majoria de ciències socials, pot ser revisada segons els paràmetres propis del desenvolupament sostenible (amb paràmetres menys econòmics i més socials) que haurien d'obrir-se pas dins les avantguardes científiques del segle XXI.

En aquest sentit, amb el present article pretenem enriquir el debat a partir d'una polèmica real que afecta directament el territori: la problemàtica de la N-340 al seu pas per la província de Castelló. Certament, les solucions no són fàcils però, en tot cas, cal admetre també que l'opinió dels geògrafs és necessària i urgent perquè, fins aleshores, la Geografia no ha participat gaire en l'estat de la qüestió respecte de la situació actual del transport al País Valencià, pràcticament inèdit si exceptuem la tesi doctoral de la doctora Carme Sanchís el 1988.

És més, l'aportació d'idees noves preocupades per les repercussions territorials de la planificació d'infraestructures (públiques i privades) a Castelló, basat fonamentalment en criteris econòmics, esdevé imprescindible per reflexionar sobre un model de creixement que comença a ser insostenible, sobretot a les comarques costaneres on la saturació de l'espai (usos del sòl, activitats econòmiques, xarxa de transport, etc.) és ja un fet innegable.

ANTECEDENTS

Cal remuntar-se dues dècades per intuir l'origen del conflicte, agreujat durant els últims anys quan els accidents de trànsit en la N-340 s'han disparat, amb la qual cosa han saltat totes les alarmes socials. Aquest malestar s'ha intensificat durant els últims mesos, principalment després de la publicació de l'Estudi EuroRap, elaborat pel Reial Automòbil Club de Catalunya

7. SEGÚI PONS, Joana M. (2005): *Las infraestructuras de transporte y el territorio en España* [en línia], darrera consulta: 16/06/2005, http://www.ieg.csic.es/age/temas/infraest_trans.htm; GÓMEZ LÓPEZ, J.D. (2002): «Geografía de los Transportes», dins Segrelles (2002); GÁMIR, A. i RAMOS, D. (2002): *Transporte aéreo y territorio*, Barcelona, Ariel, 15-22.

8. ROMERO, J. i altres (2001): *La periferia emergente. La Comunidad Valenciana en la Europa de las regiones*, Barcelona, Ariel, 95-103.

(RACC) l'octubre de 2004, en que s'assenyalen alguns punts del recorregut de la N-340 a Castelló com els més perillosos de l'estat.⁹

Així les coses, d'uns anys ençà, la majoria dels interlocutors socials que han intervingut reclamant una solució, han centrat les seues crítiques en els problemes de trànsit que ocasiona la carretera. És més, sempre que es produeix un accident de trànsit més o menys greu a la N-340 es tornen a demanar pertot actuacions que, de vegades, es podrien qualificar de desesperades perquè no aporten solucions estructurals..¹⁰

La reivindicació més reiterativa és aquella que reclama el desdoblament íntegre de la carretera des d'Almenara fins Vinaròs. El principal motiu que s'ha adduït és, entre altres, un anhel històric que mai no ha estat escoltat per l'administració central, amb apel·latius tant poc afectuosos com ara "*maldita carretera nacional*" o "*bomba de relojería*", comentaris que en res no ajuden a resoldre el debat. És tanta la insistència a demanar el desdoblament que podríem pensar en altre tipus d'interessos, diferents als generals.

Siga com siga, cal destacar que les propostes mai no aprofundeixen més enllà sense plantejar altres variables, com ara millorar les capacitats de la xarxa provincial, fer gratuïtes totes les vies, qualificar i dignificar el transport públic, controlar les emissions de fums del trànsit, etc., com més endavant exposarem.

Veritablement, les opinions indiscriminades de diferents agents socials, moltes sense cap mena de rubor estètic, no ajuden a trobar una eixida satisfactòria i esdevenen, en última instància, un embolic de conjetures poc sostenibles. Un exemple: la proposta de prorrogar la llicència d'exploració a l'empresa concessionària de l'AP-7 (més enllà del 2019), a canvi d'alliberar el peatge durant un cert període de temps.¹¹

A més a més, la descoordinació i la falta d'unanimitat de criteris de les diferents administracions implicades demostra la inexistència d'una planificació seriosa, fet que pot allargar el conflicte indefinidament. En aquest sentit, un dels últims episodis es va produir a principi de 2005 quan el Ministeri de Foment (d'acord amb les prerogatives del Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport -PEIT) i la Conselleria de Territori i Habitatge van arribar a un principi d'acord, segons el qual es prescindiria d'un desdoblament total de la N-340, mentre la Diputació de Castelló i alguns ajuntaments continuaven exigint que la carretera es desdoblara íntegrament.

Per tant, apel·lant a la insatisfacció generalitzada i al malestar social existent per no haver trobat encara una solució definitiva, és necessari

9. RACC AUTOMOBIL CLUB (2004): [en línia], darrera consulta: 31/05/2005, <http://www.racc.es/index.racc/mod.actualidadHome>.

10. L'exemple de l'actuació d'aquest estiu sobre el desviament del trànsit pesat per l'AP-7 des d'Orpesa fins Moncofa.

11. *Mediterráneo*, 10 de juliol de 2004; *Heraldo de Castellón*, 6 de maig de 2005.

fer una anàlisi de la realitat de la N-340 al seu pas per Castelló i, amb els resultats, iniciar un període de reflexió comunitària que ens acoste a una solució sostenible de consens social, més enllà dels interessos particulars i/o partidistes.

EL MARC GEOGRÀFIC DE LA N-340 A CASTELLÓ. EL MÈTODE DAFO

Des de finals dels anys vuitanta, s'ha convertit en pràctica habitual a l'estat espanyol l'execució de grans obres públiques apel·lant a l'interès general per legitimar la inversió. Aquestes actuacions, de vegades mal justificades, impliquen una alteració espacial irreversible atenent a una planificació poc preventiva amb el territori, que el subconscient d'alguns grups de pressió social consideren il·limitat. Precisament, són aquests *lobbies* els responsables indirectes de moltes decisions dels governs que ostenten el poder sota el paraigües d'una democràcia representativa que els atorga carta blanca per fer i desfer segons el seu criteri.

Aquest determinisme, que sembla regnar en la planificació d'infraestructures dels darrers anys, provoca el desenvolupament d'una política de fets consumats, perillosa i del tot insostenible, perquè es donen com a bones premisses sectorials interessades sota un suposat beneplàcit de la majoria. Alhora, els avanços tecnològics es posen al servei dels interessos econòmics que, a més, enguèn la maquinària política corresponent per executar qualsevol tipus d'obra sense obstacle físic, natural o humà que pugui impedir-ho.

Amb açò, els anàlisis de la realitat del context geogràfic on s'ha de construir



Figura 1. Traçat de la N-340 i l'AP-7 per Castelló. Font: Mapa Oficial de Carreteres 2005. Ministeri de Foment. Elaboració pròpia.

una determinada obra (o estudi d'impacte ambiental) són molt criticats perquè no solen tindre gaire repercussió,¹² tot i que incorporen algunes mesures correctores o mitgadores dels efectes negatius, però no provoquen canvis substancials dels projectes inicials.¹³

En el nostre cas, l'exemple del desdoblament de la N-340 és una bona mostra d'aquesta política maximalista de grans infraestructures que s'ha imposat pertot i que mai no va més enllà de fer creure l'existència d'un únic camí perquè, senzillament, no s'han barallat altres perspectives diferents.

Per això, per a demostrar que hi ha altres possibilitats, proposem un anàlisi crític de la realitat que pretén inaugurar noves línies metodològiques, vàlides per a projeccions futures, sempre amb l'objectiu d'aproximar-nos a la sostenibilitat del transport a la província de Castelló.

En veritat, es tracta d'un anàlisi de la realitat que ens permetrà identificar tant els aspectes negatius com els positius d'aquesta carretera en el seu context i avaluar la necessitat, o no, d'una ampliació des del punt de vista de la planificació territorial, a mitjà i llarg termini.

El mètode elegit és la matriu DAFO, una tècnica avantguardista ideada als anys vuitanta per Kenneth Andrews i Roland Christensen que permet distingir allò positiu i allò negatiu, en el moment actual o internament (Fortaleses i Debilitats), de les Oportunitats i Amenaces futures o externes. En concret, l'objectiu final és dissenyar estratègies de futur a partir d'un exhaustiu coneixement de la realitat.¹⁴

Amb tot, cal admetre certa subjectivitat en la matriu DAFO que ara exposem perquè per a assolir una major potència dels resultats seria necessària la participació conjunta dels diferents actors implicats en solucionar el problema fet que, òbviament escapa a l'assoliment d'aquest article.

DEBILITATS (negatiu, intern)

Primerament, enumerarem totes aquelles febleses que presenta la N-340 al seu pas per la província de Castelló. Amb això, posteriorment, podrem discernir quines amenaces futures poden aparèixer si no es treballa en la

12. CLARIMÓN LARREY, Manuel S. (2001): «Les aportacions metodològiques de l'arquitectura» dins OLIVES PUIG, J. (coord.) (2001): *Antropologia viària: fonaments per a una disciplina científica*, Barcelona, Universitat Internacional de Catalunya, 154.

13. Normalment, el recurs legal d'al·legacions als estudis d'impacte ambiental que acompanyen tots els projectes d'infraestructures (Reial Decret Legislatiu 1302/1986, de 28 de juny, d'avaluació d'impacte ambiental; Llei 2/1989, de 3 de març de 1989, d'estudis d'impacte ambiental, DOGV 1021, de 01-03), que en teoria millorarien els documents finals d'actuació, esdevenen simples mecanismes de defensa per part de l'Administració que contesta a les propostes ciutadanes explicant i defensant la seua postura inicial quan haurien d'analitzar les reclamacions amb una actitud crítica i constructiva i amb una predisposició positiva per incorporar les propostes als projectes inicials.

14. GENERALITAT DE CATALUNYA: *Pla General de Política Forestal 2005-2014*, Departament de Medi Ambient i Habitatge.

millora de les debilitats; així, estarem en condicions d'identificar quines de les oportunitats externes poden contrarestar els efectes negatius del llanguiment intrínsec de la N-340.

D1. Intensitat Mitjana Diària (IMD)¹⁵ elevada, amb congestió de trànsit en diferents punts i moments de l'any

Un dels punts febles més palpables que la N-340 presenta al seu pas per la província de Castelló és, sense dubte, l'alt IMD enregistrat en els diferents mesuradors ubicats al seu traçat.¹⁶ En concret, l'any 2001 a Vinaròs l'IMD marcava 19.241 mentre que a la Plana oscil·lava entre 13.982 a la variant de Castelló, 42.671 a Almassora i 23.211 a Les Alqueries. En altres trams, l'IMD era elevat al sud (Nules: 21.510; Xilxes: 21.830) i més moderat al nord (Orpesa Sud: 16.506; Orpesa Nord: 13.409; Alcalà de Xivert: 11.701).¹⁷

Amb tot, per valorar la magnitud d'aquestes dades, cal observar els IMD de l'autopista AP-7, vertadera alternativa de llarg recorregut a la província. Els valors són, en general, majors que a la N-340, amb IMD moderats al nord (Vinaròs: 13.014; Benicarló: 16.774; Santa Magdalena de Polpís: 18.458; Torreblanca: 18.892) i molt més elevats a La Plana Alta i la Plana Baixa (Benicàssim: 19.778; Castelló: 25.990; Nules: 29.844; La Llosa: 30.632). Igualment, el nou tram de l'autovia A-7, entre Almenara i la Vilavella, obert al trànsit el setembre de 2004, enregistrava el pas d'entre 10.000 i 15.000 vehicles un mes després de la seua inauguració.¹⁸

Tanmateix, cal fer una ullada als IMD de la N-340 de la resta del País Valencià i ens n'adonarem que són majors a la província de València (Sagunt: 22.000; Puçol: 25.632; Llosa de Ranes: 41.789; Alginet: 47.055; Alginet – L'Alcúdia: 37.400) i similars a la província d'Alacant (Cocentaina: 26.495; Aeroport de l'Altet: 19.838; Elx: 22.952).

Tot i això, per poder deduir que existeix una considerable congestió de trànsit a la N-340 a Castelló, cal fer notar que els IMD d'aquesta fan referència a una carretera amb dos carrils de circulació mentre que la resta

15. La Intensitat Mitja Diària és el nombre de vehicles que transiten per un punt determinat de carretera. El càlcul d'aquesta xifra consisteix a dividir el total anual de vehicles pel nombre de dies de l'any.

16. Els IMD més alts de l'Estat espanyol es troben a Madrid i Barcelona amb xifres que oscil·len entre 119.914 i 175.138 durant el 2003, segons EURORAP (2004) [en línia], darrera consulta 17/06/2005, http://www.eurorap.org/pdf/EuroRAP_Spain_Results.pdf. Vegeu també MORALES GIL, A. (2001): «Sistema de comunicaciones y accesibilidad» dins ROMERO, J. i altres (2001): *La periferia emergente. La Comunidad Valenciana en la Europa de las regiones*, Barcelona, Ariel, 102.

17. CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT, Generalitat Valenciana: *Mapa de trànsit de la Comunitat Valenciana per a l'any 2001* [en línia], darrera consulta 15/05/2005, <http://www.cop.gva.es/framesval.htm>.

18. *Heraldo de Castellón*, 28 d'octubre de 2004.

d'IMD pertanyen a vies amb quatre carrils que, per definició, poden absorbir més vehicles.

Algunes de les raons per les quals el trànsit és tan saturat a la N-340 ens les ofereix Carme Sanchís, que destaca la gran densitat de població existent al litoral valencià, la proliferació de zones industrials, l'existència d'importants centres turístics i la zona de pas per al trànsit internacional.¹⁹

En qualsevol cas, la concurrència d'usos de trànsit (desplaçaments internacionals, estatals, autonòmics, provincials, comarcals i, fins i tot, locals), provocada, per diferents factors, és una de les causes dels IMD tan elevats que suporta la N-340 en alguns dels seus trams a Castelló.

A més, cal tenir present l'elevat parc de vehicles de Castelló per entendre millor el grau de sobresaturació de trànsit. En concret, i al marge d'altres factors que hi participen, la nostra província se situava, amb 606 vehicles per cada 1.000 habitants, en l'octava posició d'un total de 52, l'any 2003.

D2. Existència de nombrosos punts negres d'accidents de trànsit

La seguretat viària no és, certament, un dels punts forts de la carretera; més aviat el contrari. Juntament amb la intensitat, els accidents de trànsit s'han erigit com una de les majors febleses que presenta la N-340 al seu pas per Castelló. De fet, l'Estudi EuroRap, la confirma com la via més perillosa de l'estat el 2003. Cal fer notar que, segons aquest estudi, a la província de Castelló, la N-340 presenta un alt risc d'accidentalitat²⁰ en 70 km d'un total de 117,55 km.²¹

Per al nostre estudi, l'aspecte més significatiu de l'EuroRap és descobrir que dos dels trams de carretera amb més risc d'accidentalitat de tota la xarxa espanyola es troben a la N-340 al seu pas per la província de Castelló. Concretament, 2,2 km entre l'accés a Vila-real i l'enllaç amb Almassora (punt negre situat en el primer lloc del rànquing estatal) i 11,7 km entre Peníscola i Vinaròs (punt negre que ocupa el tercer lloc).²²

Malgrat tot, no podem considerar aquestes dades com a concloents perquè els resultats depenen de l'organisme encarregat d'elaborar els anàlisis i dels criteris de mesura emprats en cada cas. En aquest sentit, el Real Automòbil Club d'Espanya (RACE) situa el primer punt negre la N-340 de la

19. SANCHÍS DEUSA, C. (1989): *El transporte en el País Valenciano*, València, Alfons el Magnànim, 37.

20. EURORAP (2004) [en línia], darrera consulta 05/06/2005, <http://www.eurorap.org>

21. CONSELLERIA D'INFRASTRUCTURES I TRANSPORT, Generalitat Valenciana: *Catàleg de carreteres de la Comunitat Valenciana* [en línia], darrera consulta 15/05/2005, <http://www.cop.gva.es/framesval.htm>.

22. RACC AUTOMÓVIL CLUB (2004): *Estudio EuroRap. Programa europeo de valoración de carreteras* [en línia], darrera consulta 15/06/2005, <http://www.racc.es/pub/ficheros/actualidad>.

província de Castelló amb un índex de risc més alt, en el lloc noranta-cinc.²³ A més, en un estudi de la Direcció General de Trànsit (DGT), posterior a l'EuroRap, sobre els principals punts negres de la xarxa espanyola existents el 2003, han desaparegut dels primers llocs els dos trams als que abans fèiem referència.²⁴

No obstant això, el que realment pot preocupar és la gran quantitat d'accidents enregistrats en els últims temps. En concret, durant 2004 es van produir a la N-340 el 26,2% del total d'accidents de trànsit en carreteres de la província, amb un balanç de 36 persones mortes d'un conjunt de 78 a la província.²⁵

Per tant, cal tindre present l'alta sinistralitat de trànsit de la N-340 per a entendre la seua problemàtica intrínseca, tot i que per a acostar-nos a una perspectiva més realista haurem de valorar les matisacions metodològiques de les estadístiques en la justa mesura, per a no extraure conclusions alarmistes o demagògiques, com s'ha tendit des d'alguns sectors.

D3. Dificultat d'alteració del traçat (per un marcat determinisme físic)²⁶

En principi, cal reconèixer que un tret característic de la carretera N-340 és el seu traçat paral·lel a la costa. Tot i que aquesta no és una endèmia pròpia de Castelló, ací el recorregut s'ha adaptat, certament, al camí més fàcil. Aquesta afirmació semblaria una bajanada en un altre context però ens resultarà important més endavant quan analitzem les possibilitats d'ampliació i ens adonem del grau de saturació que la costa de Castelló suporta, precisament, per la tradició de explotar sempre el territori més fàcil (la costa) i oblidar les comarques més difícils (l'interior).²⁷

Així, podríem afirmar que el medi físic ha marcat històricament el mapa de les carreteres de la província de Castelló. De fet, el relleu ibèric en la zona meridional, els darrers contraforts de les serralades catalànides al nord (amb la conformació de corredors i depressions prelitorals) i les planes sedimentàries originades pels corrents fluvials més importants de la província (idònies per als assentaments humans) han influït decisivament en l'aparició de passadissos territorials aprofitats des de ben aviat per a les comunicacions terrestres.²⁸

23. REAL AUTOMÒBIL CLUB D'ESpanya (2003): *Tabla de resultados* [en línia], darrera consulta 01/06/2005 <http://www.seguridadvial.com>.

24. DIRECCIÓ GENERAL DE TRÀFIC (2005): «Peligro: punto negro», *Revista de Tráfico*, 172, maig-juny.

25. JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO DE CASTELLÓN (2005).

26. Vegeu la Figura 2.

27. MORALES GIL, 2001: 97-98.

28. Si observem la província de Castelló des d'un punt elevat (per exemple, des de Fredes en un dia clar) apreciarem un mapa en relleu a escala real dels corredors que travessen la província i que s'ha aprofitat tradicionalment per a les principals vies de comunicació internes.

Tan evident és aquest fet, que el professor Vicenç M. Roselló i Verger, reconeix que “les valls obrin passos quasi deterministes a les comunicacions” o que “[al nord del País Valencià] no hi ha cap camí que siga indiferent als condicionaments físics”.²⁹

Respecte a la N-340, al nord transcorre per la plana litoral de Vinaròs i Benicarló, a la comarca del Baix Maestrat (riu Cérvol) i a la zona meridional deambula per la planícia quaternària de la Plana de Castelló (riu Millars), comarques on s’hi concentra la major part de la població i per on transcorren bona part de les infraestructures terrestres que recorren la província de cap a peu. L’únic entrebanc físic és la serra d’Irta, l’última manifestació del sistema costaner català que obliga el traçat a endinsar-se a l’interior i travessar el passadís d’Alcalà – Torreblanca, únic moment en què perdem de vista la costa.

Per tant, trobem els punts més crítics als extrems d’aquest corredor; concretament, a l’altura del barranc del Coll, entre els punts quilomètrics 1018 i 1020 (dins del terme municipal d’Alcalà de Xivert) i a la serra d’Orpesa, entre els punts quilomètrics 992 i 993 (dins del terme municipal d’Orpesa).



Figura 2. La disposició del relleu determina el recorregut i les possibles variacions són molt complicades. Font: col·lecció de l’autor.

29. ROSELLÓ I VERGER, 1995: 44-45; 49-50; 278; 367-371; 441-446.

Precisament, l'existència i disposició d'aquesta serralada litoral determina el traçat i mediatitza qualsevol alteració que, en tot cas, sempre seria traumàtic perquè hauria de buscar altres corredors paral·lels a l'interior o l'execució de solucions tècniques molt costoses (túnel, passos elevats, etc.). Canviar aquesta consolidació històrica podria fracturar tota la xarxa i trencar irreversiblement l'única esperança d'equilibri territorial que encara queda.

A la resta del recorregut, on no hi ha entrebancs físics importants, l'ocupació humana pot dificultar les possibles alteracions del traçat. En realitat, tot i que sembla no haver obstacles per a l'enginyeria moderna, capaç de salvar tots i cadascun dels impediments territorials haguts i per haver, els paratges naturals protegits, els camps de cultiu, els assentaments humans (urbans i rurals, industrials, de lleure i serveis) i la pròpia existència d'altres vies de comunicació poden entorpir les possibles obres d'alteració.³⁰

En definitiva, a l'hora d'abordar possibles correccions del traçat de la N-340, aquests inconvenients físics i humans compliquen la solució i obliguen a prendre decisions enrevessades per evitar que d'una infraestructura estàtica aconseguim un camí intransitable.

D4. Mala planificació a mitjà i llarg termini

Qualsevol procés de planificació d'infraestructures implica, necessàriament, implementar noves variables per tal de millorar les capacitats de la xarxa de transports existent en aqueix moment.

Amb aquesta premissa de partida, i després de comprovar que durant els últims vint anys la iniciativa legislativa, encarregada d'engegar els plans de carreteres (estatals i autonòmics)³¹ no ha pogut solucionar satisfactòriament la problemàtica de la N-340, podem concloure que, o bé la província de Castelló ha estat discriminada en les projeccions; o bé, és necessària una major concreció territorial dels objectius; o bé, els criteris d'actuació han estat equivocats i, per això, s'han de modernitzar.

Dos exemples aclariran la mala planificació que impera en la N-340. D'una banda, la incorporació d'un únic carril per cada sentit a les diferents obres de circumval·lació executades des de la dècada dels vuitanta (Vila-real, Torreblanca, Almenara, Castelló i Nules). D'altra, l'acord in extremis a

30. En els propers punts identifiquem cadascun d'aquests impediments.

31. Llei 25/88, de 29 de juliol, de carreteres; Reial Decret 1812/94, de 2 de setembre, pel que s'aprova el Reglament General de Carreteres; Reial Decret 1052/95, de 23 de juny, pel que es modifica la Xarxa de Carreteres de l'Estat; Reial Decret 1421/02, de 27 de desembre, pel que es modifica l'inventari d'autopistes de Peatge integrades en la Xarxa de Carreteres de l'Estat; Reial Decret 1231/03, de 26 de setembre, pel que es modifica la nomenclatura i el Catàleg de les autopistes i Autovies de la Xarxa de Carreteres de l'Estat; Acord de 30 de març de 1987, del Consell, pel qual s'aprova el Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana; Llei 6/1991 de la Generalitat Valenciana, de 27 de març, de carreteres de la Comunitat Valenciana; Decret 23/1995, de 6 de febrer, del Govern Valencià, pel qual aprova el II Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana i el Catàleg del Sistema Viari de la Comunitat Valenciana; Pla d'Infraestructures Estratègiques 2004/2010.

què van arribar el Ministeri de Foment amb la Diputació i l'Ajuntament de Castelló l'estiu de 2004 per a desviar el trànsit de camions des d'Orpesa fins Moncofa per l'AP-7, fent-la gratuïta.³²

En realitat, si la conversió en autovia lliure de peatge hagués estat marcada com la màxima prioritats (com pareix ser si ens fem ressò de les asseveracions que abans hem analitzat), a hores d'ara seria menys complicat completar l'obra. Tanmateix, si realment es pretén solucionar definitivament el problema del trànsit de camions, per tal de millorar els accessos a les principals destinacions turístiques de la província s'hauria de fer un esforç major i aconseguir la gratuïtat del peatge indefinidament i no per temporades.



Figura 3. El trànsit de camions és molt intens a tota la N-340 al seu pas per Castelló. Font: col·lecció de l'autor.

AMENACES (negatiu, extern)

El Diccionari de la Llengua Catalana de l'Institut d'Estudis Catalans diu que amenaça és un "indici pel qual es manifesta un perill, una cosa a tómer". Amb això, considerarem les amenaces com una degeneració progressiva de les debilitats abans esmentades fruit de l'agreujament de les seues conseqüències negatives per no haver engegat els mecanismes de dissuasió oportuns.

32. Aquest acord per desviar el trànsit de vehicles pesants durant l'estiu, s'ha repetit el 2005 tot i que amb molts problemes previs degut a un canvi partidista en l'estratègia de finançament de les diferents administracions implicades (a diferència del que va ocórrer el 2004, els ajuntaments i la Diputació pretenien que el Ministeri de Foment assumira el cost íntegre del projecte) la qual cosa demostra, novament, la feblesa de la planificació. Vegeu la Figura 3.

A1. Perill de col·lapse de trànsit per increment de l'IMD en determinats trams

Ja hem vist abans, mentre analitzàvem les debilitats, com la N-340 presenta un IMD prou elevat en diferents trams del seu recorregut per Castelló. En veritat, l'evolució creixent d'aquesta xifra durant els últims anys no garanteix un futur massa optimista respecte les capacitats de trànsit de la carretera, per la qual cosa urgeixen mesures correctores immediates.

L'amenaça del col·lapse de trànsit és palesa, sobre tot a l'estiu en les principals destinacions turístiques de la província. Així, als desplaçaments habituals s'afegeixen els dels turistes que estiuegen a la costa, aquells que estan de pas en busca d'altres indrets de vacances i també els propis castellonencs que durant la temporada estival viuen a segones residències d'altres municipis però es desplacen diàriament per motius laborals (es canvia d'habitatge temporalment però no de treball).

La major intensitat de trànsit juntament amb la confluència de diferents tipus de desplaçament amb interessos contraposats (lleure, treball, turístic, etc.), podria provocar l'aparició de nous punts negres i agreujar els que ja hi ha.³³

A2. Efectes imprecisos del planejament a curt termini

Unit al perill d'increment dels IMD i l'aparició de nous punts negres, trobem un altre risc potencial que amenaça l'estabilitat de la N-340: la consolidació d'una planificació d'escàs abast temporal. En altres paraules, la degeneració de la mala qualitat de la planificació d'infraestructures pot provocar (si ens refiem de la tendència dels darrers anys) un enfortiment de les actuacions puntuals per resoldre conflictes conjunturals amb la qual cosa es corre el perill de consolidar un model d'inestabilitat constant que obliga a prendre decisions sobre la marxa i a aplicar mesures correctores inesperades.

Un dels últims exemples d'aquesta improvisació la tenim en la variant d'Almassora, que es va obrir al trànsit el 2003 i, l'abril de 2005, apareixia en la licitació d'unes obres aprovades pel Ministeri de Fomento (29 de novembre de 2004) per a millorar la seguretat vial. En realitat, segons reconeix el propi Ministeri, el 17 de maig de 1996 es va emetre una Ordre d'Estudi per a la redacció d'un projecte de construcció per a la instal·lació d'uns sistemes de contenció de vehicles entre els punts quilomètrics 941,300 i 1.058,380.

33. Segons el RACE els punts negres de la N-340 a Castelló es troben entre l'accés a Vila-real i el final de la variant de Castelló; entre Benicàssim i Alcalà de Xivert; i entre l'accés a Peníscola i el límit amb la província de Tarragona. Igualment, la DGT ubica els 10 principals punts negres de carreteres de Castelló en la N-340 (DIRECCIÓ GENERAL DE TRÀFIC (2005): *Informe sobre puntos negros* [en línia], darrera consulta 30/05/2005, http://www.dgt.es/dgt_informa/investigaciones/documentos).

No obstant això, descobrim que el projecte de la nova variant d'Almassora no preveia resoldre el problema ja identificat 7 anys abans. Per tant, aquelles deficiències congènites haurien de corregir-se en un moment o en altre, amb la qual cosa es desprèn un presumpta deixadesa respecte a la planificació amb el consegüent malbaratament de recursos que això implica.³⁴

Veritablement, aquesta tradició de no planificar íntegrament les infraestructures s'ha manifestat ja durant la dècada dels noranta. En concret, s'han deixat notar a la N-340 quan ha hagut d'absorbir trànsit procedent de desplaçaments privats locals o comarcals, com a conseqüència dels talls (temporals o definitius) que determinades vies secundàries han patit a causa d'obres d'ampliació d'altres carreteres o processos d'urbanització de diferents municipis.³⁵

Tanmateix, com dèiem més amunt, les constants obres de desviament que la carretera ha experimentat al llarg de l'últim quart de segle per culpa del creixement urbanístic de diferents municipis, amenacen amb perpetuar-se a nuclis urbans en contínua expansió com Vinaròs, Benicarló, Torreblanca, Benicàssim, Les Alqueries, Xilxes i La Llosa.

A3. Mala coordinació entre administracions

Un altre punt fràgil de la N-340, és la falta d'enteniment de les diferents administracions implicades en solucionar els problemes de la N-340, fet evident que s'ha manifestat ja obertament amb totes les conseqüències durant els primers mesos de 2005.

Realment, no és només un conflicte de competències administratives sinó un enfrontament directe per mantenir l'estatus de poder corresponent, agreujat per les disputes partidistes que enrareixen l'ambient encara més i ens allunyen d'una possible solució coherent.

Així, la discrepància s'ha fet palesa quan la Conselleria de Territori i Habitatge i el Ministeri de Foment signen el protocol d'actuació per a desbloquejar el procés a finals de febrer de 2005, com abans hem apuntat, mentre la Diputació no rebaixa les seues aspiracions i reclama el desdoblament total.³⁶ Aquest gest del màxim exponent de la política provincial és clarament poc constructiu i exemplifica el desacord dels diferents òrgans de govern que són, en definitiva, els qui tenen l'última paraula.

34. Vegeu la Figura 4.

35. A tall d'exemple, destaquem tres casos prou significatius: a) la interrupció del camí del 4t Sedeny (que connectava les Alqueries i el riu Millars) per causa de la millora de la carretera CV-185 entre Vila-real i Borriana. b) el tall de la Quadra del Morteràs a Castelló degut a la construcció d'un polígon industrial, amb la qual cosa es limita una ruta alternativa i ràpida que unia Vila-real i Almassora amb la Universitat Jaume I. c) L'amputació del camí del Pi Gros (que unia Almassora i Castelló, alguns barris perifèrics d'ambdues i diferents zones industrials) pel desdoblament de la N-225 d'accés al Port de Castelló).

36. *Levante de Castelló*, 5 de febrer de 2005.

A4. Desdoblament íntegre

Sense prejudicis del que hem esmentat fins aleshores, una de les majors amenaces territorials que assetgen la N-340 podria ser la proposta mateixa de desdoblament degut a una sèrie de connotacions que no es poden menysprear.

Primerament, podríem parlar d'aquells efectes territorials que se'n deriven d'una possible duplicació de la calçada. En aquest sentit, d'una banda es podria agreujar l'efecte túnel (quan una infraestructura viària travessa una regió però no la connecta)³⁷ a la província amb la paradoxa de convergir desplaçaments interns i externs en una mateixa via de gran capacitat; d'una altra, es podria saturar el territori en alguns trams per causa de la confluència d'infraestructures (principalment, amb l'autopista AP-7 i el ferrocarril, des de l'inici septentrional del corredor d'Alcalà fins el nord de Castelló i des de Moncofa fins el límit amb la província de València).

A més a més, s'afegeix la dificultat que implica la proximitat d'altres infraestructures no viàries o obstacles naturals, com ara: els polígons industrials de Vinaròs, Benicarló, Almassora, Vila-real, Les Alqueries, Nules, Moncofa i Xilxes; l'estació de ferrocarril d'Almenara; l'Hospital de la Plana, a Vila-real; la pròpia circumval·lació de Castelló; el riu Millars, el riu Cérvol i el riu Sènia; les costes de Benicàssim i Orpesa; el prat de Cabanes – Torrelblanca; etc.).

En segon lloc, hem de fer referència a la pèrdua d'operativitat general que podria patir la N-340 si finalment s'escometen les obres de desdoblament. Al respecte, cal fer notar que l'accessibilitat a les diferents destinacions de la costa es podria veure alterada greument perquè la fisonomia d'entrades i d'eixides de trànsit hauria de canviar. Aquest fet implica, necessàriament, una reducció del nombre d'accessos per a no perjudicar la fluïdesa de la circulació, amb la qual cosa els desplaçaments interns deixarien de tindre un punt de referència vàlid en la N-340 per la dificultat de concloure satisfactòriament alguns trajectes. Amb això, els conductors es veurien obligats a buscar itineraris alternatius, objectiu difícilment assolible si tenim present que les carreteres i camins comarcals i locals ha sofert nombroses regressions durant els últims anys.

En definitiva, i enllaçat amb el que acabem d'apuntar, podríem assegurar que el desdoblament íntegre suposaria un malbaratament de recursos econòmics i materials públics, perquè els efectes beneficiosos sobre la mobilitat no estan assegurats i, també, perquè per tal que fos efectiva la transformació de la N-340 en autovia de la xarxa estatal, s'hauria d'engegar un pla complementari molt més ambiciós, com més endavant detallarem.

37. GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (2003): «Infraestructuras, redes y dinámicas de transporte» dins LÓPEZ LARA, E. i altres (ed.) (2003): *Servicios y transportes en el desarrollo territorial de España*, Universitat de Sevilla, 317-336.



Figura 4. La variant d'Almassora: un exemple de la baixa qualitat de la planificació d'infraestructures a Castelló. Font: col·lecció de l'autor.

FORTALESES (positiu, intern)

Qualsevol projecte de planificació de futur amb pretensions d'èxit ha de tindre present a més dels aspectes negatius també els positius perquè serà sobre aquests que s'assentaran les bases per a millorar aquells. Per això, ara és el moment de fer una ullada a les potencialitats de la N-340 que, en tot cas, caldrà saber aprofitar per a poder neutralitzar amb eficàcia les amenaces que abans hem analitzat.

F1. Senda de referència de les comunicacions

La N-340 ha estat sempre l'eix vertebrador per excel·lència del transport a la província de Castelló. La tendència exportadora de les estructures productives imperants en cada moment (l'agricultura de regadiu fins meitat del segle XX i la indústria del taulell i de la fusta a partir d'aleshores) ha atorgat a la "carretera general" el virtual privilegi de ser una de les pistes de llançament de l'enlairament econòmic provincial.

A més, a banda de l'exportació de mercaderies, la N-340 ha facilitat les comunicacions interiors entre les diferents comarques castellonenques i ha estat un referent bàsic per als turistes a l'hora d'accedir als centres de vacances de la nostra costa.

Així, podríem afirmar sense por a errar, que Castelló és avui el que és gràcies, en part, a l'aprofitament que s'ha fet de la N-340. Aquesta rellevància ha estat possible gràcies a la seua disposició estratègica ja que travessa la

província de nord-est a sud-oest i, pràcticament tots els municipis costaners s'hi veuen connectats.³⁸

Aquest fet fa que la N-340 confirme un apotegma del doctor Roselló i Verger “un país, un camí”³⁹ i es consolide com una de les puntes de l'iceberg valencià que ens obre les portes a Catalunya i Europa (o a l'inrevés)... per terra; les altres [portalades] són l'AP-7 i el ferrocarril.

Tot i això, hom podria pensar que aquesta rellevància és sobtada però, en tot cas, el que ha ocorregut ha estat el resultat d'una adaptació antròpica en diferents moments històrics que buscava la consolidació de l'itinerari més adequat entre València i Barcelona.

En realitat, ens hem de remuntar més enllà de la Llei de Carreteres de 1974 i, fins i tot, més enrere del Plan General de Carreteras del Estado de 1860: hem d'acudir a l'època de dominació romana per descobrir els primers antecedents. En aquell moment, el recorregut coincidia amb la Via Augusta al sud de Castelló però al nord esdevenia una via complementària, poc utilitzada i perillosa. Amb el temps, va prenent força el tram entre Castelló i Vinaròs per Torreblanca i Alcalà de Xivert, fins que el 1720 amb les noves directrius de la planificació borbònica, el recorregut actual acabarà imposant-se com una via preferent per sobre de l'opció interior.⁴⁰

Aleshores, ens trobem davant d'una fortalesa històrica indiscutible, que cal no menysprear. Precisament, quan ara es torna a apostar per la variant Sant Mateu –Cabanes– Borriol com la millor alternativa per a la connexió efectiva entre el País Valencià i Catalunya, que suposa restablir antics itineraris alterats ara fa 300 anys, hem de tindre presents les motivacions que empenyen a plantejar aquesta solució, entre les quals destaquem el grau de saturació territorial de les comarques costaneres.

F2. Òptimes condicions d'accessibilitat

Probablement, fruit d'aquest arrelament territorial històric, la N-340 ha estat considerat una via d'especial preferència per al trànsit. I, és per això que, amb el temps, ha pres la màxima significació dins la xarxa de l'Estat però també dins la xarxa provincial, per a esdevenir un punt de referència útil per als projectes de desenvolupament territorial i per als diferents usos del transport.

Gràcies a aquest pes específic, l'accessibilitat⁴¹ de la xarxa provincial millora perquè la major part dels itineraris per carretera, de mitjà i llarg reco-

38. SANCHÍS DEUSA, 1989: 11.

39. ROSELLÓ I VERGER, 1995: 278-299.

40. *Ibidem*.

41. Entesa com la distància existent entre un punt determinat i tota la resta de punts de la xarxa a la qual pertany, d'acord amb l'anàlisi tipològic descrit a POTRYKOWSKI, M. I TAYLOR, Z (1984): *Geografía del transporte*, Barcelona, Ariel, 140-153.

rregut, han d'utilitzar necessàriament la N-340 per a completar-los òptimament. Amb tot, la facilitat d'accés als principals centres turístics de la província (Benicarló, Peníscola, Alcossebre, Orpesa, Benicàssim, Borriana, Moncofa i Xilxes) és un altre aspecte positiu que enforteix la carretera N-340.

F3. Recorregut interurbà

Independentment del que acabem d'esmentar, una altra fortalesa de la N-340, que si més no referma les anteriors, és que la pràctica totalitat del recorregut és interurbà. Aquesta característica no és innata a la carretera pel fet que els criteris de planificació s'han modernitzat amb una tendència clara durant l'últim quart del segle XX a diferenciar els usos urbans dels interurbans pel que fa al transport.

Per això, coincidint amb el boom automobilístic que tants problemes causa a les ciutats, els municipis han creat una sèrie de mecanismes de defensa (no sempre efectius) per a discriminar els cotxes (que no pas el seu ús) dels nuclis urbans. A Castelló, a més de la proliferació dels pàrkings subterranis, un dels més utilitzats ha estat, precisament, externalitzar la carretera N-340 al seu pas per les principals ciutats de la província, tot i que, com ja hem vist, encara hi ha 3 casos per abordar: Vinaròs, Benicarló i Les Alqueries.

F4. Gratuïtat

Aquesta, pot ser, és una de les forteses més controvertides de la N-340, sobretot si atenem a la trajectòria neoliberal dels últims anys que ha posat sota els criteris capitalistes més ferotges totes les esferes de la societat passant per sobre d'algunes necessitats humanes bàsiques, com ara l'educació, la sanitat o la mobilitat.

Si entrem en un plànol més filosòfic, podríem afirmar que, tot i no ser una prioritat vital (es pot viure sense desplaçaments, mal que bé), el dret a moure's d'un lloc a un altre és innat a l'ésser humà. De fet, l'article 13 de la Declaració Universal de Drets Humans reconeix el dret "a circular lliurement",⁴² igualment com l'article 19 de la Constitució Espanyola de 1978 i, fins i tot, el Llibre Blanc Europeu, que regirà la política de transport de la Unió Europea fins 2010.⁴³

Per tant, la carretera N-340 al seu pas per Castelló compliria el paper de facilitar la comunicació humana com una infraestructura pública. En aquest cas, al contrari de l'opinió d'ASETA, la patronal espanyola d'autopistes i túnels de peatge, quan assegura que "les carreteres no són gratuïtes" i

42. Proclamada per l'Assemblea General de les Nacions Unides, Resolució 217 A (III), de 10 de desembre de 1948.

43. COMISSIÓ DE LES COMUNITATS EUROPEES (2001) 370 final: *Llibre Blanc. La política europea de transports de cara a 2010: l'hora de la veritat*, Brussel·laes, 9 de setembre de 2001.

defensa el sistema de peatge com “el mètode més just i eficaç de finançament d’infraestructures viàries”,⁴⁴ la gratuïtat s’erigeix com un valor afegit per a l’interès general, allunyat dels interessos lucratius de les empreses concessionàries que es beneficien econòmicament de la privatització d’un dret com és la mobilitat.

OPORTUNITATS (positiu, extern)

O1. Proximitat i traçat quasi coincident amb altres eixos viaris importants

Si reprenem el raonament que acabem d’esbossar en l’apartat anterior, ens adonarem que una de les oportunitats més plausibles de la N-340 per a resoldre els seus problemes alhora que incrementa les seues potencialitats la trobem, precisament, en l’autopista AP-7, una via de peatge que podria alliberar-se del pagament i convertir-se en carretera de gran capacitat, per a derivar el trànsit de l’actual N-340; un fet que afavoriria, si més no, els desplaçaments que no tenen com a destinació final la província de Castelló.

Potser, aquesta proposta semblarà a alguns sectors econòmics una utopia irrealitzable. No obstant això, hi ha alguns arguments de pes que ens poden fer canviar de parer.

En primer lloc, la coincidència dels recorreguts de l’autopista AP-7 i la carretera N-340. Així, no és difícil adonar-se que en alguns punts, fins i tot, només hi ha alguns metres de separació entre ambdues vies. El paral·lelisme és quasi total excepte a la Plana Baixa (on l’AP-7 zigzagueja per evitar Nules pel sud i Vila-real pel nord, mentre la N-340 ho fa a l’inrevés) i al Baix Maestrat (on l’AP-7 pren el camí de l’interior per entrar a Catalunya per la comarca del Montsià, mentre que la N-340 ho fa vorejant la costa per la comarca del Baix Ebre).⁴⁵

Un altre raonament vàlid per a defensar la gratuïtat de l’AP-7 al seu pas per la província de Castelló, és el precedent que ha creat el Reial Decret 1061/2001, de 21 de setembre, referent a l’alliberament del peatge en el tram d’autopista que passa pel terme municipal de Sagunt, entre la frontera provincial de Castelló i València i l’inici de la circumval·lació (by-pass) de València.

En concret, el Ministeri de Foment reconeix que s’han barallat diferents alternatives “para resolver la grave situación actual en la compleja red de carreteras que convergen en la población de Sagunto, así como para suprimir la travesía por la ciudad de la CN-340” però s’ha optat per alliberar el peatge perquè “aparte del ahorro de recursos, supondrá un menor impacto

44. ASSOCIACIÓ DE SOCIETATS ESPANYOLES CONCESSIONÀRIES D’AUTOPISTES, TÚNELS, PONTS I VIES DE PEATGE (2005): *La razón del peaje* [en línia], darrera consulta 13/06/2005, http://www.aseta.es/aseta_html/menu.html.

45. Vegeu la Figura 1.

medioambiental, evitará nuevas barreras de expansión para las poblaciones, especialmente para la propia Sagunto, y reducirá las afecciones a particulares por motivos de expropiación. A su vez, esta solución permitirá una importante disminución en el tiempo necesario para su puesta en servicio, respecto a otras alternativas”.⁴⁶

Seguidament, cal tenir present que el 1997 es va atorgar l'ampliació de la concessió per part de l'Estat a l'empresa Aumar relativa als itineraris Tarragona – València, València – Alacant i Sevilla– Cadis, fins el 31 de desembre de 2019 a canvi d'una reducció dels peatges, segons el Reial Decret 1674/1997.⁴⁷

Entre altres implicacions, aquesta pròrroga posava entredit a la viabilitat de la gestió privada i encetava un període d'incertesa. Aquesta precarietat ha estat motivada per una presumpta preeminència dels interessos privats per sobre dels públics, perquè l'Estat no ha estat capaç d'apoderar-se legítimament de l'explotació quan expirava el període de concessió, amb la qual cosa hagués pogut posar en marxa els mecanismes oportuns per fer-la rendible socialment.

Per últim, per si faltaven antecedents favorables, cal fer referència al Reial Decret 609/2005, de 20 de maig, que sanciona el conveni, signat entre el Ministeri de Fomento, la Junta d'Andalusia i l'empresa Autopistas Aumar, S.A. (la mateixa que explota l'AP-7), per a fer gratuït el tram de l'Autopista AP-4 entre Jerez de la Frontera i Puerto Real.⁴⁸

Aquest acord, pel qual s'alliberen 26 km de peatge amb un cost total de 72,3 milions d'euros, és l'argument definitiu per a poder afirmar que, si més no, l'alliberament del peatge de l'AP-7 no és únicament una problemàtica de caire jurídic (perquè existeixen diverses estratègies a seguir, entre les que destaquen el rescat, l'expropiació o l'acord mutu)⁴⁹ i/o econòmic (en el càlcul del qual influeixen diferents variables) sinó també de voluntat política.⁵⁰

02. Voluntat d'algunes administracions per solucionar problemes

En principi, si pensem en l'argumentació d'abans, segons la qual identificàvem com una amenaça per a la N-340 la mala coordinació entre les diferents administracions implicades, semblarà una contradicció pensar

46. BOE núm. 238, de 4 d'octubre de 2001.

47. BOE núm. 262, 1 de novembre de 1997, p. 31692-31693.

48. BOE núm. 121, 21 de maig de 2005, p. 17272.

49. CÁMARA DE COMPTOS DE NAVARRA (2000): *Coste del rescate de las concesiones de la A-15 y la A-68 y la posibilidad de anular la ampliación de la concesión de la A-15, Informe de asesoramiento* [en línia], darrera consulta 05/06/2005, <http://ww.cfnavarra.es/camara.comptos/cas>.

50. Cal apuntar que el preu del peatge per a vehicles normals en el tram alliberat recentment de l'autopista AP-4 és de 0,07 /km mentre que en l'AP-7 és de 0,08 /km. De moment, cal recordar l'experiència de l'alliberament del peatge per a vehicles pesants entre Orpesa i Moncofa l'estiu de 2004, al qual es van acollir més de 3.500 camions, amb un cost proper als 18.000 euros (*Mediterraneo*, 16 de setembre de 2004).

que alguns d'aquests governs tinguen una predisposició per a solucionar el conflicte.

Però, si tenim en compte que l'abril de 2005, el Govern espanyol i el Consell van arribar a un acord per engegar un nou protocol de carreteres fins el 2010 que preveia solucions per al trànsit de la N-340⁵¹, les nostres conjectures es veuran confirmades pel fet que la predisposició a actuar de les dues administracions és clara.⁵²

En concret, la proposta del Ministeri és perllongar l'autovia de la Plana, des de la Pobla fins la Jana i Traiguera i connectar amb Catalunya per l'interior de manera que, la titularitat de l'A-7 passaria a mans de l'Estat (com una via estatal de gran capacitat que absorbiria gratuïtament el trànsit de vehicles de llargs desplaçaments que ara circulen per la N-340), mentre que la N-340 seria gestionada per la Conselleria de Territori i Habitatge, i esdevindria una carretera autonòmica.

O3. Increment de la legislació en matèria de transport sostenible

Des de la cimera de Rio de Janeiro, el 1992, la preocupació dels poders públics pel desenvolupament sostenible ha anat incrementant-se de manera exponencial. Precisament, a partir d'aleshores han proliferat la publicació d'una sèrie de manifestos, declaracions i acords internacionals d'intencions que ha permès a les diferents administracions incorporar, a poc a poc, estratègies jurídiques i legislatives, des de l'àmbit local al global (que encara cal enfortir) per intentar aturar el procés de degradació ambiental dels últims anys.⁵³

En aquest sentit, hem de destacar respecte al País Valencià, la Declaració de Xàtiva que creava la xarxa de municipis valencians cap a la sostenibilitat o Carta de Xàtiva (2000), el Decret 200/2002, de 10 de desembre, del Consell de la Generalitat, pel qual es creava una Comissió Interdepartamental per a definir una Estratègia de Desenvolupament Sostenible (2002) i el Manifest de la Comunitat Valenciana per a un Desenvolupament Sostenible del Territori (2004).

Pel que fa a l'Estat espanyol, ressenyem el Congrés Nacional de Medi Ambient (CONAMA), des de 1992 i la creació de l'Observatori de Sostenibilitat en Espanya, el 25 de febrer de 2005.

Finalment, en relació a la Unió Europea, la institució que més ha adaptat la legislació a criteris sostenibles amb l'articulació d'un extens cos legal

51. *El Mundo*, dimarts 12 d'abril de 2005.

52. Fem una valoració sobre la idoneïtat o no d'aquest acord en l'apartat 4.2.

53. Declaració de Rio (1992), Conveni sobre la Biodiversitat (1992), Carta de Ciutats i Viles Europees cap a la Sostenibilitat o Carta d'Aalborg (1994), Carta de les nacionalitats i de les regions europees pel medi ambient o Carta de València (1995), Pla d'Acció de Lisboa (1996), Resolució de Göteborg (1997), Resolució de Wexford (1999), Declaració de Sevilla (1999), Declaració de Hannover (2000), Declaració de Johannesburg (2002).

que afecta a tots els estats membres, cal destacar el treball de l'Agència Europea de Medi Ambient.

En definitiva, aquesta conjuntura legislativa no es pot deixar escapar perquè la possibilitat d'aplicar criteris sostenibles en la planificació d'infraestructures de transport és ara real (i obligatòria), dins d'un marc territorial ampliat en un context continental més globalitzat i d'acord amb l'horitzó de 2010 que marca el Llibre Blanc Europeu sobre el transport (2001).

Anàlisi integrat de la matriu DAFO

Una vegada identificades les variables d'anàlisi geogràfic de la realitat de la N-340 a la província de Castelló, seria necessari relacionar-les mitjançant una matriu gràfica que donaria peu a l'establiment d'una sèrie de pautes d'actuació mínimes que podrien garantir un futur més optimista.

No obstant això, no és la intenció d'aquest treball oferir una interpretació definitiva perquè, al cap i a la fi, esdevindria parcial i els resultats aduirien certa subjectivitat implícita. En tot cas, per aconseguir una major imparcialitat caldria implicar en aquest procés de planificació a diferents sectors socials de la província amb l'opinió dels quals es podria fer una DAFO més ajustada, encara que aquesta iniciativa d'obrir un debat correspondria a les administracions, en un gest de clara voluntat resolutiva.

Tot i això, en el quadre adjunt s'estableixen gràficament les possibles relacions existents entre les diferents variables analitzades en la DAFO. La lectura és complexa encara que podem esbossar la seua interpretació d'acord a dues premisses bàsiques:

- les Debilitats són superables si aprofitem les Oportunitats. Contràriament, esdevindran en un futur Amenaces;
- les Fortaleses es poden reforçar mitjançant el desenvolupament de les Oportunitats, tot i que, si no es reforcen corren perill de tornar-se Amenaces.

	A1	A2	A3	A4	O1	O2	O3
D1	X			X	X	X	
D2		X	X	X	X	X	
D3	X	X	X	X	X	X	
D4	X	X	X	X			X
F1		X		X	X	X	X
F2	X				X	X	
F3	X			X	X	X	X
F4			X	X	X	X	X

IMPACTES TERRITORIALS D'UN POSSIBLE DESDOBLAMENT

Si analitzem ràpidament les tesis plantejades al punt anterior, arribarem a la conclusió que el desdoblament no és l'única solució ni la més factible per a la N-340 al seu pas per Castelló.

En realitat, el cost i l'impacte territorial d'un desdoblament d'aquestes característiques seria irreparable i, vertaderament, de resultats imprevistos i dubtosos beneficis. Per això, és important identificar els efectes que podríem resumir en els apartats següents:

Saturació de l'espai a les comarques costaneres

A ningú no s'escapa que la costa castellonenca (i per extensió, la costa valenciana) comença a estar col·lapsada degut, en gran manera, a la ferotge expansió urbanística i industrial dels últims anys. És tanta la pressió que, fins i tot, els enginyers de les noves obres públiques d'infraestructures han d'inventar solucions vertaderament imaginatives per construir sense afectar interessos privats.⁵⁴

Per al nostre treball, probablement, valorar el grau de saturació del territori resulta una tasca massa ambiciosa que supera l'abast d'aquest article. No obstant això, sí que podem analitzar la densitat de la xarxa, una senzilla operació que consisteix en relacionar els quilòmetres lineals de carretera i la superfície del territori al qual serveixen.

En el nostre cas, els resultats obtinguts són conforme esperàvem perquè confirmen que hi ha una major implantació de carreteres a les comarques costaneres que en altres zones. Fins i tot, la Plana (Alta i Baixa) presenta una densitat per sobre de la mitjana provincial, autonòmica i estatal fet que corrobora, si més no, una major pressió sobre el territori en la zona d'influència de la N-340.

DENSITAT DE LA XARXA			
	Superfície (km ²)	Carreteres (km)	km/km ²
Plana Alta + Plana Baixa	1.563	861	0,551
Baix Maestrat	1.221	590	0,483
Alacant (província)	5.817	2.655	0,456
País Valencià	23.255	8.485	0,365
Castelló (província)	6.632	2.239	0,338
València (província)	10.806	3.591	0,332
Estat espanyol	505.988	164.584	0,325

Figura 5. Font: Institut Valencià d'Estadística, Ministeri de Foment, Mapa Oficial de Carreteres 2005. SANCHÍS DEUSA, 1988. Elaboració pròpia.

54. Un exemple, tot i que no fa referència a la N-340, el trobem en la indefinició del traçat de l'AVE al seu pas per Moncofa i Nules que pot paraitzar l'execució d'ambiciosos planejaments urbanístics. *Heraldo de Castellón*, 7 d'octubre de 2004.

En aquest context, plantejar un desdoblament de la N-340 representa un risc evident d'incrementar la càrrega, a més d'haver de salvar nombrosos entrebancs, naturals i, sobretot, humans. En concret, a banda dels citats en el punt 3A4, els més significatius podrien ser els propis municipis de la Llosa, Xilxes, les Alqueries, Benicàssim, la Ribera de Cabanes i Torreblanca, fet que crida l'atenció poderosament i ens alerta sobre algunes de les repercussions reals de l'obra.

L'efecte túnel o efecte pont

Altrament, un dels objectius de desdoblant la N-340 seria potenciar la connexió ràpida per carretera entre el País Valencià i Catalunya, per completar l'eix mediterrani i unir definitivament Castelló amb Tarragona mitjançant una via de gran capacitat gratuïta.

Aquest fet, en realitat, podria provocar una millora dels desplaçaments de llarga distància però ocasionaria al mateix temps una consolidació progressiva de l'àrea metropolitana de Castelló en detriment d'altres zones intermèdies que podrien acabar molt perjudicades.⁵⁵

Efectivament, l'anomenat efecte túnel es veuria agreujat en un curt termini de temps de manera espectacular a Castelló perquè per a un mateix trajecte arribaríem a tindre tres vies quasi coincidents, amb quatre carrils cadascuna d'elles, és a dir, una vertadera atrocitat des del punt de vista territorial com veurem en el següent apartat.

Amb això, la idea de transformar la N-340 en una via de referència autonòmica, amb desdoblements puntuals, com pretén la Generalitat i el Ministeri de Foment, no seria massa descabellada. Ara bé, si com a contrapartida s'imposa l'opció de perllongar l'A-7 per l'interior fins Catalunya, per a assolir les funcions actuals de la N-340, sí que pot esdevenir una mica aventurada perquè s'afavoriria el rerepaís (hinterland) de la Plana en perjudici d'alguns centres turístics i industrials (Benicàssim, Orpesa, Torreblanca, Alcossebre, Peníscola, Benicarló i Vinaròs) als quals només es podria accedir en via ràpida per l'AP-7.

En realitat, desviar el trànsit pot esdevenir, fins i tot, contraproductiu. Pensem, per exemple, que els vehicles han de desviar-se uns 30 km per a circular pel corredor Borriol – Sant Mateu, on trobaran presumiblement unes condicions meteorològiques diferenciades del litoral, sobretot pel que fa a la visibilitat.⁵⁶

55. MORALES GIL, 2001: 103.

56. Respecte a la presència de boira a la zona, no podem considerar casual aquesta apreciació perquè algunes de les al·legacions presentades per diferents col·lectius a la Declaració d'Impacte Ambiental del nou aeroport de Castelló (que s'ubicarà prop de la nova variant de l'A-7), aprovada segons la Resolució de 22 de febrer de 2001, de la Secretaria General de Medi Ambient de l'Estat espanyol, fan menció, precisament, a la incidència d'unes condicions atmosfèriques especials que afecten, sobretot, a la visibilitat. Fins i tot, algunes d'aquestes "protestes" consideren que la zona presenta un *microclima*. No obstant això, no podem corroborar numèricament aquestes suposicions perquè el Centre Territorial de Meteorologia de València no té cap estació instal·lada a la zona.

Per tant, les raons per canviar la fisonomia actual de les carreteres valencianes i per rectificar les rutes habituals de transport, no semblen massa clares. És més, la possibilitat de perpetuar l'efecte túnel i perjudicar alguns municipis, quan ja existeix una via de gran capacitat operativa pràcticament paral·lela a la que es pretén modificar, és una frivolitat territorial que s'hauria d'evitar si no volem llegar a les properes generacions un espai col·lapsat amb dificultats per a desenvolupar-se amb normalitat.

Impactes paisatgístics i altres conseqüències territorials

Tot i que, amb el temps, les vies de comunicació tendeixen a integrar-se en el paisatge i les persones arriben a assimilar la seua existència, la modificació, l'ampliació d'una carretera o la construcció d'una de nova, implica un canvi irreversible del medi. Aquesta realitat pot resultar estèticament discutible però el fet irrefutable és que s'ha alterat el territori. Per tant, les conseqüències s'han d'haver previst, fins i tot, abans d'iniciar els tràmits burocràtics per executar les obres.

Amb tot, en el cas d'una via de gran capacitat les conseqüències són encara majors perquè es genera una barrera no natural en el territori que mai s'arriba a digerir totalment (fragmentació de l'hàbitat natural, impediment per al desplaçament habitual d'animals en llibertat, modificació dels itineraris habituals de la ramaderia, partició de parcel·les de cultiu, alteració de carreteres locals, etc.).⁵⁷

En el nostre cas, a la província de Castelló, el nombre de barreres sobtades podria triplicar-se en alguns trams en un curt període de temps i això podria provocar algunes complicacions territorials imprevistes. En concret, a l'autopista de peatge AP-7, s'afegirien les autovies gratuïtes, A-7 i N-340. Per tant, podem augurar que un desdoblament de la calçada de la N-340, podria desequilibrar el ja feble paisatge litoral castellonenc; si més no, aquest fet acceleraria la seua transformació integral.

Cal apuntar que aquesta alteració va començar a mitjans del segle XX, amb l'expansió industrial; continua en l'actualitat, fruit del creixement urbànic i l'ampliació d'infraestructures; i culminarà, presumiblement, a mitjà termini, amb la irrupció d'un element de canvi al·lòcton: els camps de golf que desplaçaran els cultius tradicionals a un àmbit residual.

A més de l'efecte barrera, altres impactes espacials negatius podrien ser: la transformació accelerada d'usos del sol que comporta, inevitablement, l'expropiació de terres productives; l'abandonament forçat de camps de cultiu (alguns inutilitzats) i la degradació de camins rurals.

57. Cal recordar que el precedent més clar a Castelló és l'actual AP-7, que, tot i estar assimilada pel territori 30 anys després de la seua construcció, continua provocant un impacte visual certament apreciable.

Reflexions sobre la urgència i els beneficis del desdoblament

Arribats a aquest punt, cal reflexionar sobre els resultats pràctics d'un desdoblament íntegre per concloure que no podem preveure'ls científicament, perquè la mobilitat no és una ciència exacta pel fet que hi té molt a veure el comportament de les persones i en aquest cas les tendències no són lineals. És més, no podem assegurar la màxima "a més carreteres de major capacitat, major fluïdesa de tràfic, menys congestió de vehicles i menys risc d'accident" perquè les carreteres són ara millors que als anys seixanta però la sinistralitat no ha parat d'incrementar-se.⁵⁸

És per això, que les solucions satisfactòries haurien de plantejar-se amb molta prudència. En principi, cal tenir present l'espectacular transformació de la mobilitat experimentada a Castelló –tot i que també a la resta de l'Estat espanyol i, per extensió, als altres països desenvolupats econòmicament– durant la segona meitat del segle XX, sobretot des de finals de la dècada dels setanta i principis dels vuitanta.

En concret, aquest canvi s'ha reflectit en els hàbits de desplaçament de les persones que, a imitació del model extens nord-americà, cada vegada més senten la necessitat de tindre un vehicle a motor propi per a poder anar d'un lloc a un altre, fruit, és veritat, del propi mimetisme i l'aculturació del món occidental que ha fet triomfar el model social dels EUA.⁵⁹

Precisament, aquesta urgència virtual de tenir un cotxe ha provocat que la venda d'automòbils es dispare durant els darrers anys. A la província de Castelló, per exemple, s'ha passat de matricular 3.981 vehicles el 1963,⁶⁰ a matricular-ne 25.857 el 2004,⁶¹ amb la qual cosa els carrers de les nostres ciutats es troben saturats i les carreteres col·lapsades.⁶²

La sensació és que a més carreteres menys congestió i el que ocorre és totalment el contrari: l'existència de carreteres afebleix la voluntat ciutadana de prescindir del cotxe perquè, contradictòriament, té la sensació que hi ha més facilitats. Tot i això, la facilitat es barreja amb la necessitat de desplaçar-se.⁶³

Per exemple, durant els últims anys han aflorat pertot grans centres comercials en l'extraradi de les ciutats, lluny del centre urbà. Aquestes grans

58. L'existència de més carreteres no soluciona de manera definitiva els embussos de trànsit que es produeixen cíclicament, sobre tot a l'època de vacances, i tampoc ha solucionat el tema dels accidents. CLARIMÓN LARREY, 2001: 159.

59. SANTAMARTA, J. (2003): «El automóvil devora la ciudad» dins *World Watch* 2003.

60. PONS CHUST, R. (2002): *La Panderola (1888-1963)*, València, Brosquil Edicions, 129.

61. DIRECCIÓ GENERAL DE TRÀFIC (2005), dades sobre matriculacions [en línia], darrera consulta 04/05/2005, http://ww.dgt.es/estadisticas/estadisticas02_calendario.htm.

62. La província de Castelló, amb un total de 333.120 vehicles el 2003, es situava en el novè lloc de l'Estat espanyol de quantitat de vehicles per habitant, amb 649 vehicles per cada 1.000 habitants, segons la Direcció General de Tràfic.

63. OLMOS LLORÉNS, J. (1999): «La ingeniería civil española del siglo XX» dins *Revista OP*, 49, vol. II, Barcelona, Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports; CLARIMÓN LARREY, 2001: 159.

superfícies, amb un potencial econòmic evident han obligat a tancar molts comerços menuts perquè la competència és massa ferotge. Aleshores, quan l'individu ja no troba prop de casa el que busca s'ha de desplaçar i no pot barallar altres possibilitats de transport a banda del vehicle privat.

En aquest sentit, si analitzem l'evolució de l'IMD enregistrat a les principals carreteres de la Plana de Castelló que pertanyen a la xarxa autonòmica, totes ampliades i millorades durant els últims anys d'acord amb el II Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana, resulta prou significatiu que totes les sèries mostren un increment considerable de trànsit, tot i que no mostren una tendència expansiva uniforme perquè la gran quantitat d'obres obliga al trànsit a fluctuar periòdicament.⁶⁴

En resum, podríem assegurar que la idea d'un desdoblament íntegre resulta massa aventurada en l'actual conjuntura geogràfica. Primer, perquè els requeriments de cada tram no són els mateixos pel fet que no suporten la mateixa intensitat de trànsit; segon, perquè el col·lapse de la costa és un fet innegable; tercer, perquè s'han deixat desaproveitar ocasions fenomenals per abordar un desdoblament per trams i ara la despesa econòmica no seria tan alta; quart, perquè hi ha altres solucions menys traumàtiques com ara derivar el trànsit de la N-340 per l'A-7 (tot i que aquesta no és la nostra aposta); i, finalment, perquè, en qualsevol cas, el desdoblament és una realitat des de 1972 quan es va construir l'AP-7 pel fet que el seu traçat és quasi coincident amb l'actual N-340. Només caldria alliberar de peatge el tram de la província.

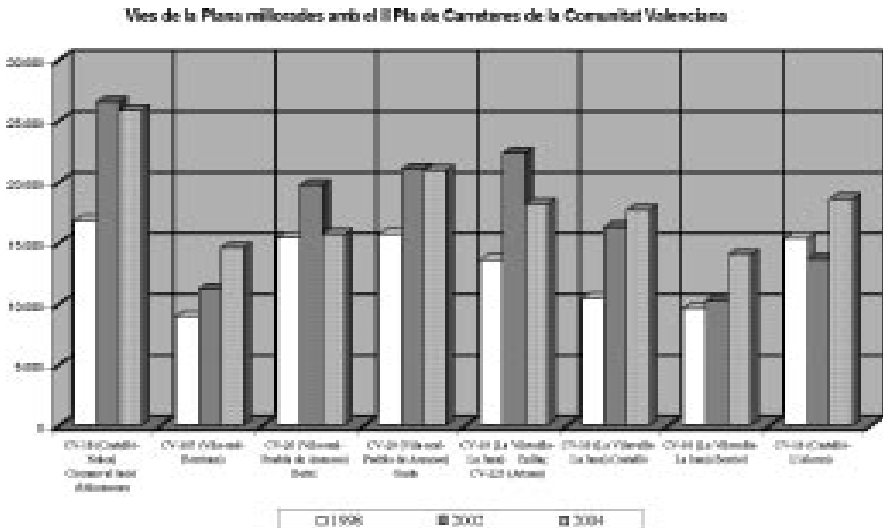


Figura 6. Intensitat Mitjana Diària. Evolució. Font: Conselleria d'Infraestructures i Transport. Elaboració pròpia.

64. Figura 6.

CONCLUSIONS

Trobar una solució inequívoca al problema de la N-340 a la província de Castelló no és fàcil perquè són massa variables participants. Per tant, haurem d'entrar en l'espectre subjectiu de la qüestió i intentar aportar respostes que, si bé algunes poden resultar utòpiques, no és pas menys cert que poden ser alternatives vertaderament sostenibles des del punt de vista territorial.

Fomentar les vies secundàries alternatives i els itineraris locals i comarcals condicionant-los convenientment per a beneficiar els desplaçaments curts⁶⁵

En aquest sentit, cal apuntar que, durant els últims anys, sobretot a la Plana s'han afavorit les inversions en infraestructures de gran capacitat (quatre carrils o doble calçada) amb la intenció de millorar i ampliar la mobilitat de les persones.⁶⁶ En contrapartida, nombroses carreteres comarcals i camins locals s'han obstaculitzat temporalment o s'han tallat definitivament al trànsit de vehicles.

El fet és que aquests desplaçaments submergits de caire local han aflorat a les vies prioritàries, amb el consegüent increment quantitatiu del nombre de vehicles, en detriment de la fluïdesa desitjable. Dins d'aquest cercle viciós de mobilitat insostenible, indirectament, s'ha augmentat la urgència per construir altres carreteres que pal·liï aquestes aparents carències d'infraestructures i que aparentment faciliten l'absorció de més trànsit.

De qualsevol manera, s'hauria d'engegar un projecte de futur que definiria una autèntica xarxa de vies secundàries interdependents, capaç de garantir la mobilitat intraprovincial i, alhora, l'habilitació, millora i ampliació de camins i carreteres locals i comarcals ara en desús o amb limitacions.

Alliberar l'AP-7 del peatge i ampliar-la a tres carrils (o quatre, segons trams)

Com abans hem avançat, aquesta idea, unida indefectiblement a l'anterior, podria solucionar parcialment la situació perquè el trànsit de llarg recorregut tindria una opció gratuïta, ràpida i efectiva de travessar la província, i la N-340 podria assolir el rol de carretera autonòmica vertaderament eficient.

Clar que aquesta seria una aposta més sostenible des del punt de vista territorial que l'opció de continuar l'autovia A-7 per l'interior o des-

65. MORALES GIL, 2001: 103.

66. Segons l'Anuari Estadístic del Consell Econòmic i Social de la Comunitat Valenciana, la província de Castelló ha passat de tindre només 13 km de carreteres de doble calçada el 1998 a 63 km el 2002, la qual cosa suposa un increment del 480%. A més, de no oferir cap quilòmetre operatiu d'autovia lliure el 1998, s'ha passat a més de 30 km el 2004.

doblar la N-340 perquè contribuiria a mantenir cert equilibri en el corredor Borriol'- Sant Mateu i no incrementaria la pressió sobre el territori a les comarques costaneres.

Amb açò, podem pensar que aquesta proposta entra en contradicció amb els raonaments exposats més amunt perquè estem preveient un canvi del comportament dels conductors (que preferiran utilitzar l'AP-7) i això és, probablement, aventurar-se massa. No obstant això, cal referir-nos precisament, a la coincidència de recorreguts per adonar-nos que els hàbits de desplaçament no es veurien pràcticament modificats en utilitzar l'AP-7, lliure de peatge, en lloc de la N-340.

Aplicar polítiques favorables a la utilització del transport públic

Evidentment, aquesta actuació requereix un esforç sostingut en el temps perquè l'obtenció de resultats satisfactoris només s'aconseguirà a llarg termini. Fomentar⁶⁷ l'ús del transport públic alleugeraria el nombre de desplaçaments, en general, a totes les carreteres i, en particular, la N-340 es beneficiaria d'un IMD menor en diferents trams, sobretot en aquells més propers a la zona metropolitana de la Plana i al Baix Maestrat.

Cal recordar que, segons l'últim cens de població, només un 5,02% dels desplaçaments obligats (per motius de treball o estudi) enregistrats a la província de Castelló es feien amb transport públic. Amb tot, aquesta xifra es redueix al 3,84% per a la comarca del Baix Maestrat i al 3,72% a la Plana Baixa. Per contra, a la Plana Alta, comarca on s'ubica la capital, la major aglomeració urbana de la província, el percentatge se situa en el 6,78%.

Amb tot, cal reconèixer que aquesta peculiaritat de trobar més alts percentatges d'utilització de transport públic en les zones amb nuclis urbans majors (per haver una major oferta), no es dona només a Castelló sinó que és una característica pròpia de l'Estat espanyol de manera inversa al que passa a la resta d'Europa, on a major dispersió de la població més dotació d'infraestructures públiques.⁶⁸ Per això, a l'Alacantí, la xifra se situa en el 15,35%; a València en el 28,67%; al Barcelonès se situa en el 36,25%; i a Madrid ciutat en el 42,47%.⁶⁹

67. Quan diem fomentar, és clar, ens referim a incentivar i/o premiar el seu ús però també apelàlem a la necessitat de modernitzar-lo i dignificar-lo i, juntament la urgència d'ampliar tant les infraestructures com els mitjans de locomoció públics.

68. PAZOS OTÓN, M. (2000): *Mobilidade e planificación urbana en Santiago de Compostela: cara a un sistema de transportes sustentable*, Universidade de Santiago de Compostela, 23.

69. INSTITUT VALÈNCIA D'ESTADÍSTICA, INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA I INSTITUTO DE ESTADÍSTICA DE LA COMUNIDAD DE MADRID. Elaboració pròpia.

Replantejar les polítiques de transport i d'infraestructures a la província, amb una moratòria temporal d'actuacions no urgents fins que estiguen planificades unes línies bàsiques a mitjà i llarg termini

Aquesta, potser, és la més utòpica de les propostes i possiblement respon més a un desig personal que a una realitat contrastable. En realitat, proposem encetar un vertader procés de participació ciutadana per assentar les bases d'una planificació d'infraestructures i on queden reflectides la major part de les sensibilitats socials, per a fer possible la conjunció de les opinions cíviques menys expertes i les consideracions científiques més tècniques i més rebuscades.

A més, la resolució haurà de ser, en tot cas, multilateral per a donar cabuda als diferents sectors socials interessats, sempre amb unes pautes inicials i amb unes condicions preestablertes acceptades per tots.

En definitiva, la resposta no podrà ser de cap manera contundent, però, perquè hi ha altres solucions possibles, a curt, mitjà i llarg termini. Si bé durant molt de temps s'ha imposat una política d'obres públiques basada en grans infraestructures, actualment, i sota les premisses de la sostenibilitat, s'haurien de començar a emprar altres criteris perquè la saturació de cotxes i la del territori no són, precisament, símptomes d'un bon desenvolupament sostenible.

Evidentment, respecte a la planificació d'infraestructures, l'última paraula no la tenen els geògrafs sinó els poders públics. Per tant, els hi correspon buscar l'assessorament necessari no únicament amb la finalitat d'executar les obres o decidir la ubicació més idònia d'una carretera (amb la participació d'arquitectes, aparelladors i enginyers, entre altres) sinó amb la intenció de mantenir l'equilibri territorial, necessari per a l'estabilitat de les generacions futures (amb la participació de geògrafs, historiadors, antropòlegs, sociòlegs i psicòlegs, entre altres).

BIBLIOGRAFIA

ALEGRE NADAL, P. i altres (1996): *Enseñar geografía. De la teoría a la práctica*, Madrid, Síntesis.

ASSOCIACIÓ DE SOCIETATS ESPANYOLES CONCESSIONÀRIES D'AUTOPISTES, TÚNELS, PONTS I VIES DE PEATGE (2005): *La razón del peaje* [en línia], darrera consulta 13/06/2005, http://www.aseta.es/aseta_html/menu.html.

CÁMARA DE COMPTOS DE NAVARRA (2000): *Coste del rescate de las concesiones de la A-15 y la A-68 y la posibilidad de anular la ampliación de la concesión de la A-15, Informe de asesoramiento* [en línia], darrera consulta 05/06/2005, <http://www.cfn Navarra.es/camara.comptos/cas>.

CAPEL, H. (1998): «Una geografía para el siglo XXI», *Scripta Nova, revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 19, 15 d'abril.

CLARIMÓN LARREY, Manuel S. (2001): «Les aportacions metodològiques de l'arquitectura» dins OLIVES PUIG, J. (coord.) (2001): *Antropologia viària: fonaments per a una disciplina científica*, Barcelona, Universitat Internacional de Catalunya

COMISSIÓ DE LES COMUNITATS EUROPEES (2001) 370 final: *Llibre Blanc. La política europea de transports de cara a 2010: l'hora de la veritat*, Brussel·les, 9 de setembre de 2001

CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT, Generalitat Valenciana: *Mapa de trànsit de la Comunitat Valenciana per a l'any 2001* [en línia], darrera consulta 15/05/2005, <http://www.cop.gva.es/framesval.htm>

DIRECCIÓ GENERAL DE TRÀFIC (2005): *Informe sobre puntos negros* [en línia], darrera consulta 30/05/2005, http://www.dgt.es/dgt_informa/investigaciones/documentos

EUORAP (2004) [en línia], darrera consulta 05/06/2005, <http://www.eurorap.org>

GÁMIR, A. i RAMOS, D. (2002): *Transporte aéreo y territorio*, Barcelona, Ariel.

GENERALITAT DE CATALUNYA: *Pla General de Política Forestal 2005-2014*, Departament de Medi Ambient i Habitatge

GIL OLCINA, A. i GÓMEZ MENDOZA, J. (2001): *Geografía de España*, Madrid, Ariel.

GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (2003): «Infraestructuras, redes y dinámicas de transporte» dins LÓPEZ LARA, E. i altres (ed.) (2003): *Servicios y transportes en el desarrollo territorial de España*, Universitat de Sevilla.

MORALES GIL, A. (2001): «Sistema de comunicaciones y accesibilidad» dins ROMERO, J. i altres (2001): *La periferia emergente. La Comunidad Valenciana en la Europa de las regiones*, Barcelona, Ariel,

OLIVES PUIG, J. (coord.) (2001): *Antropologia viària: fonaments per a una disciplina científica*, Barcelona, Universitat Internacional de Catalunya

OLMOS LLORÉNS, J. (1999), Transporte en la ciudad: el siglo del automóvil, en Revista OP, núm. 49, Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports, Barcelona

ORTEGA VALCÁRCEL, J. (2004): «La Geografía para el siglo XXI» dins ROMERO, J. (coord.) (2004): *Geografía humana. Procesos, riesgos e incertidumbres en un mundo globalizado*, Barcelona, Ariel.

- ORTELLS I CHABRERA, V. (1992): «La utilització del sòl en la Plana de Castelló (1946-1985)», *Millars*, XV, Castelló, Universitat Jaume I, 12-26.
- PAZOS OTÓN, M. (2000): *Mobilidad e planificación urbana en Santiago de Compostela: cara a un sistema de transportes sustentable*, Universidade de Santiago de Compostela
- PONS CHUST, R. (2002): *La Panderola (1888-1963)*, València, Brosquil Edicions.
- POTRYKOWSKI, M. I TAYLOR, Z. (1984): *Geografía del transporte*, Barcelona, Ariel.
- QUEREDA SALA, Josep i ORTELLS CHABRERA, Vicent (1993): *La Plana de Castelló. Estudio Geográfico*, Diputació de Castelló, Castelló.
- RACC AUTOMOBIL CLUB (2004): *Resultados del European Road Assessment Programme* [en línia], darrera consulta: 31/05/2005, <http://www.racc.es/index.racc/mod.actualidadHome>.
- REAL AUTOMÒBIL CLUB D'ESPANYA (2003): *Tabla de resultados* [en línia], darrera consulta 01/06/2005 <http://www.seguridadvial.com>
- ROMERO, J. i altres (2001): *La periferia emergente. La Comunidad Valenciana en la Europa de las regiones*, Ariel, Barcelona
- ROSELLÓ VERGER, V. M. (1995): *Geografía del País Valencià*, ed. Alfons el Magnànim, València
- SANCHÍS DEUSA, C. (1988): *El transporte en el País Valenciano*, Edicions Alfons el Magnànim, València.
- SANTAMARTA, J. (2003): «El automóvil devora la ciudad» dins *World Watch 2003*.
- SEGRELLES SERRANO, J.A. (2002): «Conceptualización y metodología de la Geografía Humana» dins SEGRELLES SERRANO, J.A. (2002): *Geografía Humana. Fundamentos, métodos y conceptos*, Universitat d'Alacant.
- SEGUÍ PONS, Joana M. (2005): *Las infraestructuras de transporte y el territorio en España* [en línia], darrera consulta: 16/06/2005, http://www.ieg.csic.es/age/temas/infraest_trans.htm
- TARROJA, A. i altres (2004): *Aportación Española al XXX Congreso (U.G.I. Glasgow 2004)*, Comité Español de la Unió Geogràfica Internacional.
- TORRES, V. (2002): «La mobilitat i els seus impactes ambientals. Cap a un transport sostenible» [document de treball no publicat], OTM Consultors.