

XILOCA 22
págs. 259-262
1998
ISSN: 0214-1175

LAS RAZONES DE DAROCA

David Navarro Vázquez *

Resumen.– Este trabajo trata del tema de la “Autovía N-S de Aragón” en relación con la ciudad de Daroca. Se hace una reflexión sobre los prolegómenos y avatares que han conducido a la situación actual y se proponen alternativas.

Abstract.– This work deals with the situation of Daroca in relation with the “Autovía N-S de Aragón”. The author does a historic review about the polemic of this project and about the future of Daroca.

INTRODUCCIÓN

La Ordenación Territorial es un tema tan polémico que frecuentemente origina conflictos en los territorios donde se planea llevar a cabo una actuación determinada, ya sea una autovía, un embalse, un trazado ferroviario, etc., etc. Ahora bien, la disciplina en sí trata de que las decisiones a tomar (normalmente por la Administración) en un entorno geográfico sean lo más beneficiosas posibles para ese territorio, causando el menor deterioro ambiental.

Por ello se deben analizar y sopesar cuantos más factores sean posibles, y lo que es más importante, *se deben prever los efectos que esa actuación va a determinar en el territorio*. Una decisión en uno u otro sentido puede incentivar o por el contrario hipotecar el futuro de una población o comarca.

Este es el caso que nos ocupa, la influencia que la “Autovía N-S de Aragón” puede ejercer sobre Daroca y pueblos ribereños: Villanueva, San Martín, Báguena,

* Geólogo y diplomado en Ordenación Territorial.

Burbáguena y Luco. El hecho de que estas poblaciones y sobre todo Daroca por ser cabecera comarcal, queden a su lado significa que mantengan razonables expectativas de desarrollo o al menos de permanencia para el caso de los pueblos más pequeños. Por el contrario si se aleja varios kilómetros su futuro será cada vez más comprometido.

ANTECEDENTES

El proyecto de construir una autovía que con recorrido N-S vertebrara todo el territorio aragonés era una aspiración unánimemente compartida por todos los sectores de la sociedad aragonesa cuando se inició el proceso de construcción de la red de estatal autovías, en la década de los años 80. El Ministerio, hoy denominado de Fomento, lo incluyó en sus planes prioritarios. Hoy día algún tramo, como el Zaragoza-Huesca, está ya felizmente terminado.

El trazado entre Somport y Sagunto articula perfectamente el territorio aragonés (Mapa 1), comunicándonos con Francia-Europa por el norte y con las comunidades del Levante peninsular por el sur. En las proximidades de Zaragoza se le une la red procedente del norte, del País Vasco y Cantabria. Son las dos ramas de una Y que hacia el sur, entre Zaragoza y Sagunto, convergen en un solo trazado, básicamente coincidente con el de las CN-234 y CN-330.

Pese a que la comunicación natural entre Teruel y Zaragoza es el valle del Jiloca por Daroca, donde además se ubican las poblaciones más importantes: Cella, Santa Eulalia, Monreal del Campo, Calamocha, Daroca, Cariñena, etc., a raíz del declive de la zona minera de Utrillas, a principios de los años 90, se realizaron propuestas para hacer discurrir la autovía por aquella zona.

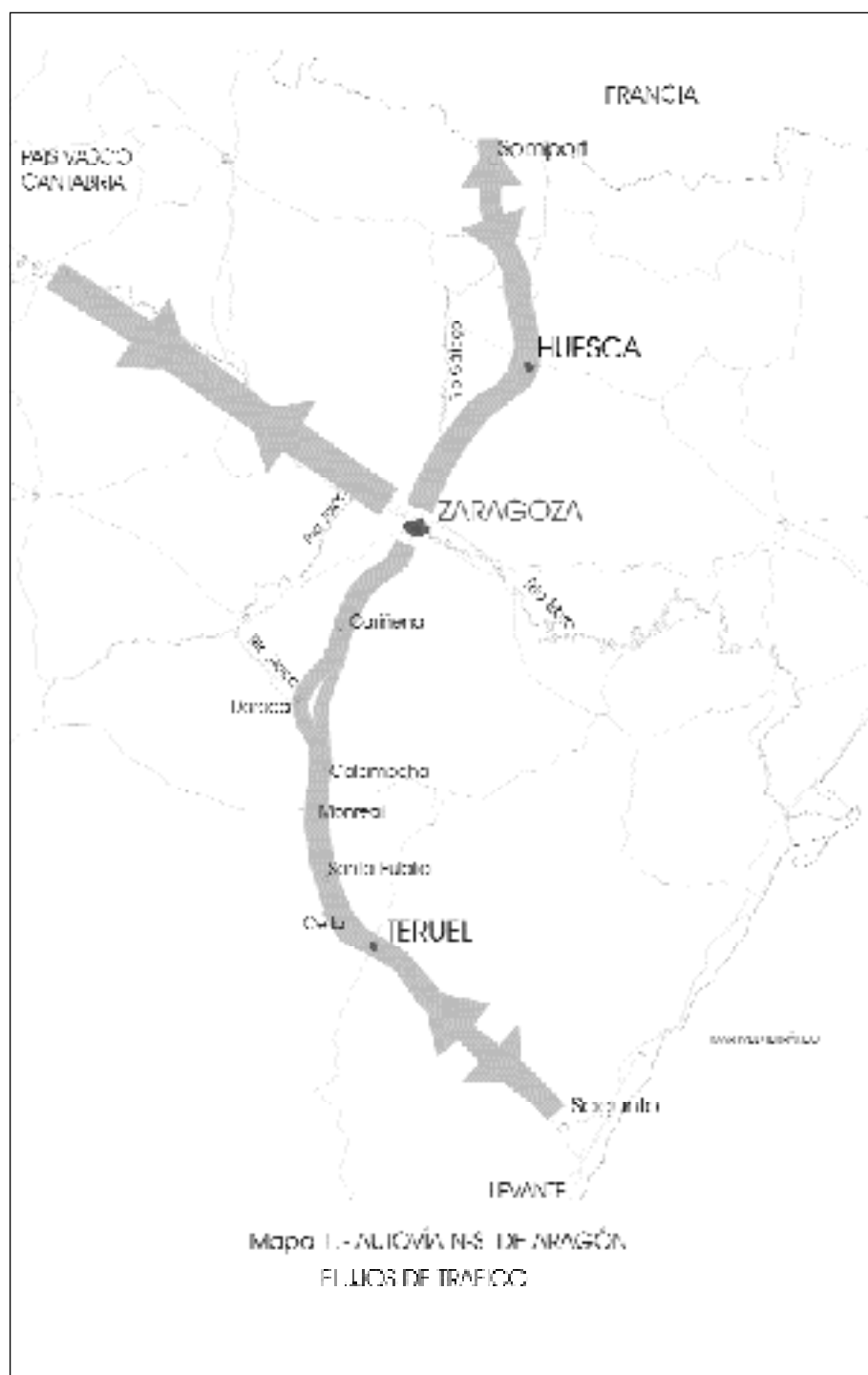
Finalmente "las aguas volvieron a su cauce" y en abril de 1997 el Ministerio de Fomento aprobó el proyecto de trazado por el valle del Jiloca, pero incomprensiblemente dejando marginada a Daroca y pueblos de la ribera.

SITUACIÓN ACTUAL

El proyecto de trazado ya aprobado por el "Campo Romanos" soslaya a Daroca (Mapa 2) aduciendo razones más que discutibles, tanto desde el punto de vista técnico, como medio-ambiental o económico.

Técnicamente es posible el trazado entre Daroca y Calamocha por el valle del Jiloca, sin afectar a la vega y sin las grandes complejidades a las que frecuentemente se hace referencia. Solamente se trataría de elevar la autovía unos 20-30 m sobre el nivel de la carretera actual y hacerla discurrir por la zona de viñedos.

Ecológicamente, el "Campo Romanos" constituye en la actualidad un biotopo muy bien conservado y homogéneo, en el que la autovía constituirá una barrera que impedirá la comunicación entre sus partes. Por el contrario, en el valle no existirá un impacto significativo, pues éste ya se produjo hace tiempo con la CN-234.



Y si de economía se trata, también son discutibles los 3.000 millones de pesetas de más que se calcula costaría el trazado por Daroca. Si se aprovecharan, como se hizo a nivel estatal, en el "Plan General de Carreteras" de 1.986, los tramos rectos y llanos existentes y, sobre todo, el Retascón-Mainar, podría ahorrarse una parte importante del sobrecoste.

En el Mapa 2 se han plasmado los dos trazados. En el de Romanos puede observarse la altitud, que alcanza los 1.050 m. en el término de Cuencabuena. Por Daroca no se superan los 900 m. En contra de Daroca pueden argumentarse 7 kilómetros más, pero pensando en los días de nieve y helada en uno y otro ¿quién puede cuantificar qué recorrido es más ventajoso?

Y si de estructuras a construir se trata, con su coste añadido, el trazado por Romanos tiene que atravesar el río Pancrudo por encima del previsto embalse de Lechago, los ríos de Cuencabuena y Huerva, y el ferrocarril Zaragoza-Valencia por tres puntos distintos. El trazado por el valle únicamente tiene que pasar las ramblas de su margen derecha y el Pancrudo, pero éste por un vano tres veces menor que en el caso anterior.

DAROCA Y SU FUTURO

En cualquier caso y por encima de todas las razones y argumentos que puedan esgrimirse en uno u otro sentido, está el hecho de que no debe privarse a Daroca, a esa "Memoria Histórica de Aragón" como certeramente la define López Medel (Heraldo de Aragón, 27-2-99), del previsible desarrollo que una vía de estas características puede proporcionarle y a la vez dar sentido a su polígono industrial recientemente construido y ayuno de inversiones. Volviendo a citar al autor aludido "un aislamiento más no sería asimilable".

A la Administración le corresponde pues sopesar que es más importante, si unos kilómetros de más o dejar aislada del futuro a Daroca. El próximo siglo, ya estamos a sus puertas, ha sido definido como el de la movilidad y las comunicaciones, de ahí la importancia del tema. Piénsese en la trascendencia que tuvo en su momento "el Caminreal" y sobre un mapa, a escala peninsular, reflexiónese sobre Daroca y su comarca.