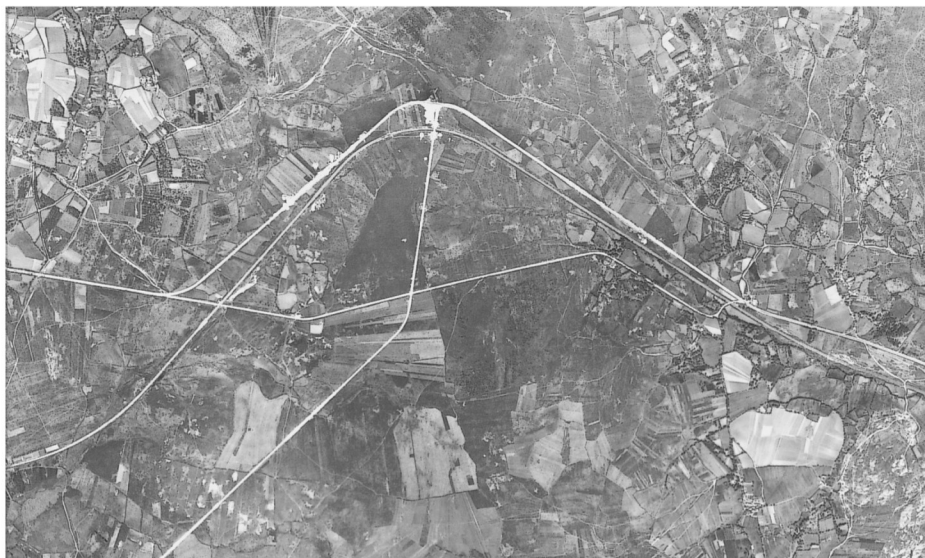


El avance en las comunicaciones: la ruptura del aislamiento de Galicia

Por su posición excéntrica, Galicia se ha considerado uno de los “finisterres” europeos, a lo que también contribuyó la disposición del relieve que, a modo de graderíos, se eleva paulatinamente de oeste a este. Así, las mayores altitudes correspondientes a las sierras lucenses de Ancares y Courel, y a las orensanas de San Mamede, Segundeira, Queixa, entre otras, separan Galicia de la meseta. Los puertos que se abren en esta masiva barrera son los de Pedrafita, al norte, y La Canda, al sur, en ambos casos con altitudes superiores a los 1.000 m; en el centro, el valle del Sil, con tramos muy encajados, es el corredor de entrada a Galicia por Valdeorras. La red de carreteras se adaptó a esta configuración topográfica, de tal modo que la N-VI entra por Pedrafita, la N-525 lo hace por La Canda, y las N-120 y N-536 penetran por el valle del Sil. En cualquiera de los casos, y aun con paulatinas mejoras, eran carreteras muy deficientes en piso, anchura y trazado. Y si éstas eran las condiciones de la red hacia el exterior, igualmente precaria era la interior, lo que dificultaba la articulación territorial.

Así las cosas, en la primera mitad de los años setenta se plantea la construcción –por parte de la iniciativa privada– de la autopista del Atlántico (A-9), vía de peaje a lo largo del corredor meridiano, que uniría cinco de las siete principales ciudades gallegas, además de las áreas más dinámicas. Se construyeron los tramos A Coruña-Santiago y Vigo-Pontevedra, pero la fuerte contestación de algunos sectores y la crisis económica frenaron la continuación de las obras. Habrá que esperar a 1992, en el marco del Primer Plan Estatal de Carreteras, para que se acometa el tramo entre Santiago y Pontevedra, quedando así constituido el eje A Coruña-Vigo. Pero será a partir de esos años cuando se da la verdadera transformación de la red viaria gallega, con el Plan Director de Infraestructuras, de ámbito estatal, y el Plan de Carreteras de Galicia, de ámbito autonómico. Fruto del primero se acometen y finalizan las obras de las autovías Rías Baixas y Noroeste, que desde Benavente llegan a Vigo y A Coruña, respectivamente; a la vez, sirven de conexión entre las ciudades de Ourense y Vigo, la primera, y entre las de Lugo y A Coruña, en el segundo caso. Otra actuación del mismo Plan es la finalización de los tramos de la A-9, para enlazar todo el corredor atlántico, desde Ferrol hasta la conexión con la red portuguesa. Por su parte, con el Plan de Carreteras de Galicia (1991-2000), la Administración Autonómica pretendió corregir los desequilibrios territoriales y dotar de conectividad a todas las zonas, de acuerdo con sus necesidades y características. Por ello, además de las mejoras en las redes primaria y secundaria, se abordó la construcción de vías de alta capacidad como las de A Coruña-Carballo, Salnés o Barbanza. Todas estas actuaciones supusieron una gran mejora en la conexión interior, tanto cuantitativa como cualitativamente, y la estructuración del sistema viario global de Galicia. Los siguientes datos son reflejo de ese avance:



Nodo de comunicaciones, N-VI y FFCC. Fotograma del mes de mayo de 1957.

(Foto: CECAF. Escala original: 1/30.000)



Nodo de comunicaciones, N-VI, FFCC y autovía del noroeste. Fotograma de mayo de 2000.

(Foto: Sociedade para o Desenvolvemento Comarcal de Galicia. Escala original: 1/20.000)

Galicia tiene el 6,8 por 100 del total de kilómetros de vías de doble calzada, autovías y autopistas existentes en España; y del conjunto de la red estatal, autonómica y de las diputaciones, Galicia tenía, en 1999, 630 km/100.000 hab. (407 en España) y 582 km/1.000 km² (324 en España). La mejora continuará con el Plan Director de Infraestructuras (2001-2010) de ámbito regional.

Los dos fotogramas de esta página muestran esas transformaciones. Corresponden al límite entre las provincias coruñesa (municipios de Aranga y Curtis) y lucense (municipio de Guitiriz); de norte a sur se dispone un conjunto de cordales: Serra da Loba y Cova da Serpe (entre 500 y 600 m de altitud en el territorio representado), que forman parte de las sierras centrales gallegas, y que en este caso actúan como divi-

soria de aguas entre los ríos que van directamente al Atlántico (el Mendo) y los que vierten al Miño (el Parga). Por estas características, es una zona de débil densidad de población, organizada en pequeñas aldeas, y con un uso agrícola y forestal. En este espacio coinciden varias infraestructuras de comunicación. En el fotograma de los años 50, podemos observar la N-VI y el ferrocarril, dirección este-oeste, y la carretera procedente de Santiago, desde el suroeste. En el fotograma actual, este nodo se conserva pero con cambios sustanciales; en las vías existentes hay una perceptible mejora en el ancho; y aparece un elemento nuevo que es la Autovía del Noroeste, que enlaza con la N-VI y la N-634. Este acceso a Galicia, unido al meridional, palió el tradicional aislamiento de la región. ●

Autor: Montserrat Villarino Pérez. Profesora Titular de Geografía Humana. Universidad de Santiago

Fuente: Imagen y Paisaje. Atlas Nacional de España. Instituto Geográfico Nacional, 2002