



RED VIARIA MENORCA

Se plantea el problema de avanzar un esquema viario que pueda satisfacer a las necesidades del tráfico previsible en la isla, ante un futuro desarrollo coordinado de todos sus recursos, como parte fundamental del necesario acondicionamiento infraestructural y partiendo de la base de que la actual dotación es insuficiente e inadecuada.

La red viaria que hoy posee Menorca (fig. 1) consta en primer lugar de una carretera comarcal de Mahón a Ciudadela que la atraviesa por el centro, de punta a punta, como eje o espinazo, con una derivación hacia el Norte que lleva a Fornells, uniendo así los tres puertos. En segundo lugar existe una ramificada serie de carreteras locales y caminos que, partiendo de aquélla, se alejan hacia las costas.

De acuerdo con los hechos y las previsiones, Menorca tiene dos bazas fundamentales que jugar para apoyar y basar su desarrollo: la especialización industrial y agrícola por un lado y el turismo por otro. Veamos por separado sus exigencias y sus implicaciones, en un posible esquema viario general.

En la ponencia núm. 3 del último Consejo Económico Sindical celebrado en Menorca, de la que es autor don Gabriel Seguí Mercadal, puede leerse:

"La producción agrícola no coincide con el consumo y necesidades de la población, sino que cada día, al especializarse más, su producción se polariza en lo pecuario de una manera independiente de los abastecimientos. Así, nos encontramos con unos excedentes estacionales de carne y una gran producción de queso que hay que exportar. Al mismo tiempo, y viceversa, aumentan las necesidades de la ganadería en piensos y abonos que hay que importar. Todo ello supone unos transportes que en muchos casos deberían ser especiales para el debido traslado con garantía de animales vivos, como para la de sus canales refrigeradas."

Aquí está contenida ya una idea que debe prevalecer: un transporte especializado al servicio de la industria derivada de la leche y de la carne.

El reparto geográfico de las zonas de pastos, de tan reconocida calidad, ha condicionado la desperdigada distribución de los caseríos. En un paso del artesanado a la industrialización, la situación de los pastos no ha de ser tan condicionante, produciéndose, por otra parte, una concentración de esfuerzos y actividades en puntos concretos. La previsión de localización de estos puntos no puede ser objeto de este hipotético avance, pero sí puede, lógicamente, suponerse que su situación más favorable será aquella que, sin alejarse de los pastizales, se acerque a

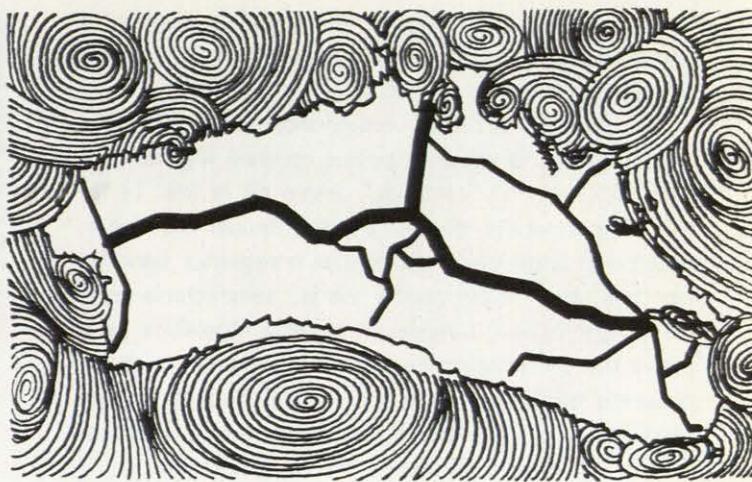


FIG. 1

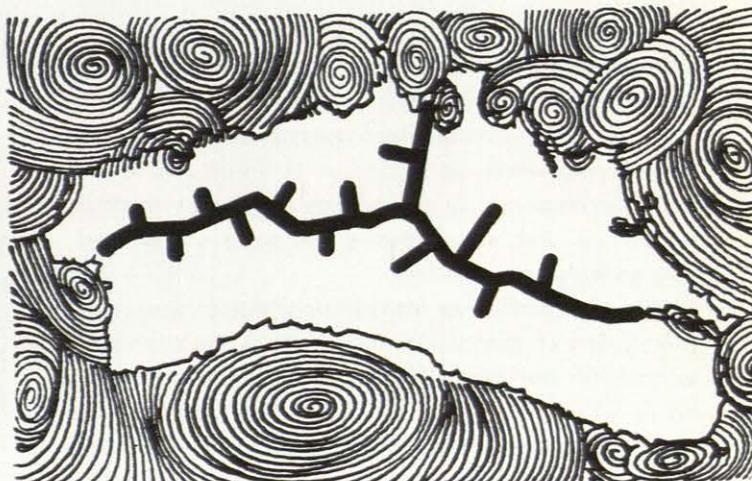


FIG. 2

la vía central que asegura la salida de productos hacia los tres puertos y el aeropuerto y la entrada de las materias necesarias de importación.

En una organización coordinada de producción especializada, la zona de pastos ocupará lógicamente todos los terrenos aptos del centro de la isla. La lógica implantación de los centros industriales será, pues, a lo largo de la vía central o regiones servidas por ella. Una organización viaria, satisfactoria para esta organización, basada en aquella hipotética pero previsible localización de centros industriales, se representa en la fig. 2. La vía central deberá ser ensanchada y acondicionada en consecuencia, adaptándose a su función de vía de tráfico industrial.

El segundo punto a considerar es el turismo, basado en el tipo de clima, en la belleza del paisaje y en el atractivo de las costas como lugares de recreo y distensión.

El acondicionamiento de estas bases naturales y su puesta en valor por la creación de complejos turísticos, según una técnica que empieza a tener ya bases universales, supondrá la ocupación de una franja costera que conjunte los atractivos del mar con los de los bosques de coníferas existentes. La creación de una vía de circunvalación de la isla parece inevitable. Esta vía deberá ser tratada acentuando su carácter turístico y reflejando la diferenciación de funciones con respecto a la vía industrial. Es esta diferenciación de funciones la que aconseja esta disposición. Un sistema de puntos costeros turísticos independientes o mal conectados, servidos por derivaciones viarias ciegas que partiesen de la vía central, aparte de mezclar dos tipos de tráficos de características tan dispares como para exigir su segregación y aparte también de sobrecargar la vía central, resultaría a la larga menos eficaz en cuanto a la puesta en valor de la zona costera, al impedir su recorrido continuo y fluido, más adaptado al carácter dinámico y móvil de la vida del hombre actual, aun en vacaciones y reposo (fig. 3). Una utilización al máximo de las posibilidades de la zona costera debe formar una cadena continua en la cual el tratamiento, la alteración de zonas edificadas con zonas de paisaje libre, las condiciones geográficas naturales, etc., deberán proporcionar variedad y sucesión de situaciones muy diversificadas (fig. 4).

Sin abandonar este plano teórico en el que nos estamos moviendo, se recoge en la figura 5 el resultado de componer los dos sistemas viarios, industrial y turístico. Así, se obtiene el esquema viario total que consideramos óptimo.

Este plan podría ser realizado por etapas que comprenderían el acondicionamiento de la vía central y la creación por partes de la vía perimetral, la cual, en la mitad Este de la isla, supone sólo el acondicionamiento de las vías locales existentes y la creación de un tramo de unos 15 kilómetros, al Sur, entre San Clemente y San Cristóbal.

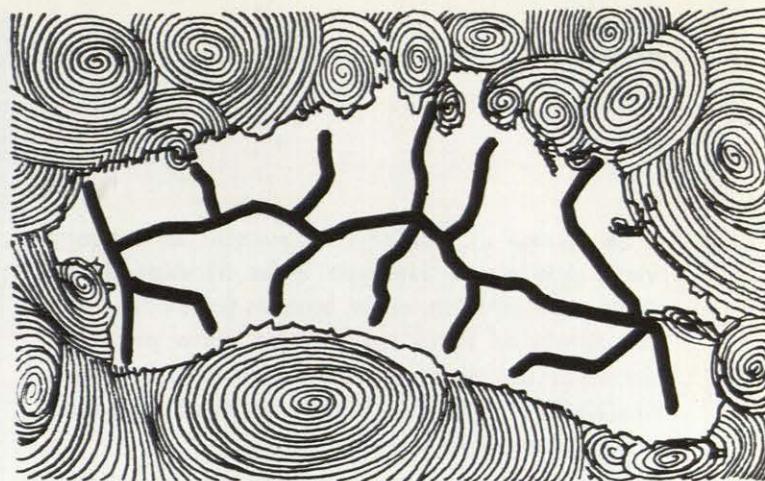


FIG. 3

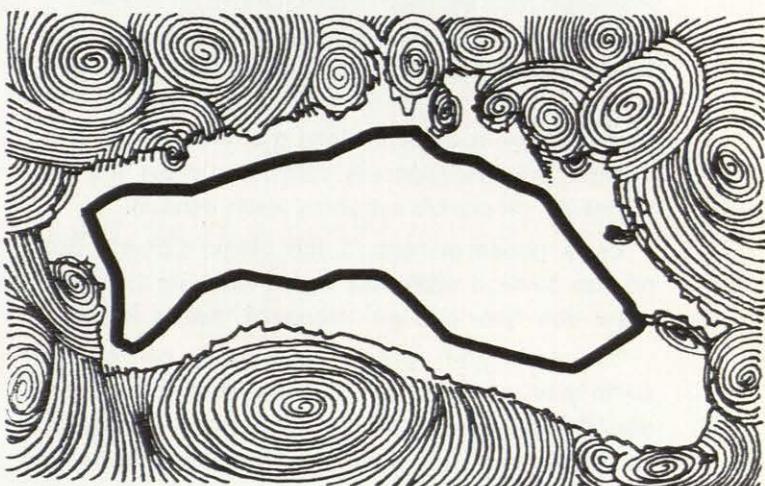


FIG. 4

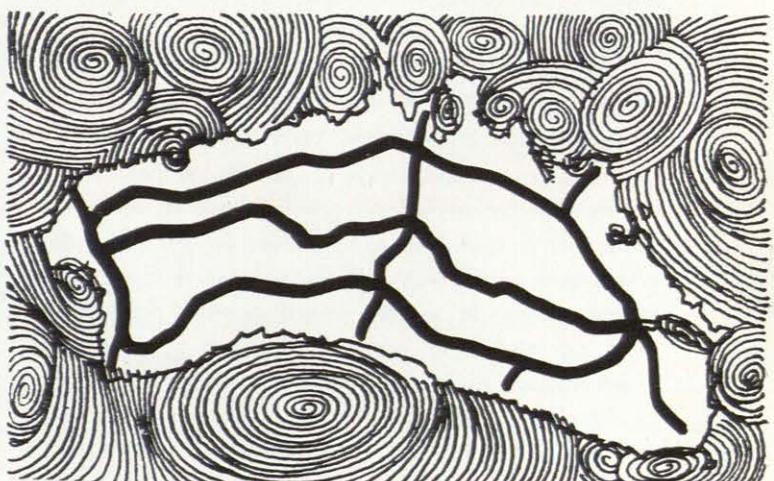


FIG. 5

