

CRÓNICA de FIGUERAS



Parte baja de la Rambla y calle Gerona, por donde cruzaba la Nacional II hace unos años de escaso tránsito.

LA VARIANTE de la TRAVESIA de la NACIONAL II

por JOSE M.^a BERNILS

Cada año, durante los meses de este segundo trimestre, se plantea de forma insistente el problema que ocasiona la travesía por el interior de la ciudad de Gerona, de la carretera Nacional II. El problema, visto desde fuera de la capital, reviste la gravedad que representa la formación, de unas larguísimas colas de vehículos que a menudo se inician en la autopista de Sarriá bajo una fuerte canícula que aumenta la incomodidad de la travesía. Desde fuera de la capital pensamos que el problema se va agravando a medida que se acercan los meses de julio y agosto, con la entrada masiva de turistas extranjeros, y que los del país que acuden a menudo a Gerona para sus normales problemas o negocios tengan que soportar estos parones y perjudiciales atrasos.

En este segundo trimestre se nos comunican unas variaciones de tráfico por el interior de la capital para aminorar el problema, mientras se sigue hablando de la proyección de una variante que evitara el cruce por el interior de la ciudad.

Este problema que representa el cruce de la carretera Nacional II por el interior del núcleo urbano lo fue también para Figueras en una época en que la circulación era escasa, casi podríamos decir que mínima. Los coches del país acababan de pasar por la experiencia del gasógeno ante la falta de gasolina y eran insignificantes los vehículos procedentes de la frontera

francesa. Pero ya entonces se tuvo conciencia del problema y se fue a una resolución definitiva como lo demuestra el que puedan circular por la nueva variante, sin ningún agobio, un coche cada dos segundos en ambas direcciones.

La travesía de la carretera nacional por el interior de Figueras se hacía a través de la Avenida José Antonio, con una anchura para tres carriles pero con el inconveniente de sus numerosos cruces; la placeta baja de la Rambla, con varias y difíciles direcciones; la calle Gerona, ya con ancho sólo para dos vehículos, y la calle La Junquera que en un buen tramo sólo permite el paso de un vehículo. Toda esta ruta estaba adoquinada. Pensar en hacer variaciones por el interior, a base de calles de dirección única, sólo conseguía alargar el problema por el interior, entorpeciendo cruces y más cruces.

El comercio en general no estuvo en un principio conforme con la construcción de una variante por el exterior del casco urbano, pues considerábase perjudicada en su mercantilismo ciudadano. Se decía que el coche que pasaba por el exterior del casco ya no se detenía, mientras que el vehículo que cruzaba por sus calles interiores se paraba en algún punto y compraba mercadería.

Estas razones eran muy importantes en aquella época en que un extranjero era una cosa aislada y cuando las calles y paseos de la ciudad permitían aparcar en cualquier sitio y a cualquier hora.

Con el paso de los años y el aumento del volumen de circulación, se ha demostrado que precisamente el turista no se detiene en las calles repletas de circulación y cuando encuentra problemas de aparcamiento. En cambio sí lo hace, cuando circula por una carretera descongestionada como es la actual variante, que le permite entrar a la ciudad en varios puntos de fácil enlace y sin temer la aglomeración de la circulación masiva que da la actual carretera general.

La variante de la travesía de Figueras se hizo entre los kilómetros 760,106 y 763,025 del Camino Nacional de Madrid a Francia por La Junquera. Es decir, desde un extremo sur alejado en muchos metros de las primeras edificaciones, hasta la parte norte también lejos de las casas. En el Boletín Oficial de la provincia del 5 de abril de 1945 se publicó un anuncio de la Jefatura de Obras Públicas relacionando a los propietarios de fincas afectadas de expropiación. En total fueron 61 las fincas afectadas. Por oficio del día 15 del mes de junio del mismo año, el Ingeniero Jefe de Obras Públicas comunicaba al Ayuntamiento que habiendo transcurrido el plazo legal sin que se hubiera presentado reclamación alguna, se declaraba la necesidad de la ocupación de las fincas en el plazo de ocho días.

La parte que afectó a fincas urbanas fue en todo el trayecto de la Ronda del Ferial y una de la Ronda de Mosén Jacinto Verdaguer. Algunas fincas quedaron afectadas parcialmente de fachada, mientras que otros lo fueron en su totalidad. Precisamente la finca de la Ronda de Mosén Jacinto Verdaguer, había sido reformada y ampliada en el año 1941, con las debidas licencias superiores, por lo que hubo de indemnizar a su propietario con una fuerte suma.

En esta misma Ronda se afectó un trozo del Parque bosque municipal.

Al Este de la travesía quedaba prácticamente toda la ciudad. En la parte Oeste existía solamente el barrio denominado del Pueblo Nuevo, nacido alrededor de los años 1930, con unas pocas casas de planta baja, y el barrio de la carretera de Llers, también bastante nuevo pero con una escasa densidad de población. La nueva Travesía parecía un muro de crecimiento de la ciudad; atravesarla era apartarse de la ciudad.

La nueva variante se hizo con una anchura media de doce metros a base de adoquinado rejuntado con hormigón, extendido sobre un firme a su vez de hormigón de cemento. Posteriormente fue cubierto con varias capas de hormigón asfáltico.

Con el paso de los años se ha visto que esta variante ha sido uno de los factores que más ha colaborado al engrandecimiento de la ciudad en estos últimos tiempos. La circulación por



Vista de la actual variante de la carretera Nacional

Figueras ha sido siempre fluida, sin atascos, consiguiéndose una formidable red de enlaces con otras carreteras secundarias, que le han hecho centro importantísimo y muy visitado.

El núcleo urbano, por su parte, rebasó esta vía urbana y se ha desarrollado en gran manera en todo el sector Oeste. Allí se han construido los más importantes bloques de viviendas y las estadísticas hablan de que un setenta por ciento del crecimiento urbano de Figueras se ha desarrollado precisamente en este sector Oeste. El Ayuntamiento hubo de redactar un Plan parcial de ordenación urbana a lo largo de la carretera a Llers y en la actualidad ha decretado la suspensión de todo tipo de edificaciones, en uso de la autorización concedida por el artículo 22 de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, de una zona de cerca de dos millones de metros cuadrados situados en la parte Oeste de la variante de la carretera nacional, al objeto de evitar un crecimiento desordenado pues la ciudad está volcada en toda esta zona. Con este plan parcial va a resolverse el problema de cruce de esta variante, pues el proyecto se preve un paso a distinto nivel evitando así toda confluencia de tráfico.

Aterra pensar que hubiera pasado de no haber estudiado la Jefatura de Obras Públicas,

con tiempo sobrado, la realización de esta variante. Las calles interiores no hubieran soportado de ninguna manera este paso de un vehículo cada dos segundos y sin duda, con el último arreglo de la Nacional II, hace unos tres años, hubiera habido necesidad de construir una variante que necesariamente pasaría por puntos muy diferentes al actual trazado, con un valor comercial muy inferior. El adelantarse a los acontecimientos fue una suerte para Figueras, así como el no haberse escuchado las voces de los comercios que temían por su futuro. Estos mismos comercios han crecido y aumentado su actividad, gracias a que la nueva variante permite una circulación sin complicaciones.

Los peatones de toda esta masa de población que se ha desarrollado al Oeste de la variante solicitan insistentemente la señalización de unos pasos expresamente para ellos ya sea al mismo nivel o por medio de enlaces subterráneos. Estos peatones son los únicos que tienen dificultad para cruzar la carretera al no tener un lugar claramente señalado. Tiene que atravesarla rápido, mirando atentamente. Es el único problema planteado y que no es difícil de solucionar.