Sessione Autunnale - Prova di Interpretazione Consecutiva dello Sp. in Ital.
5/12/1996
TESTO ①
LEGGE: BENGITEZ
TL = 5'25"

DIC 96.

1133/B

04-1133_B_FIN_2_CON

CONEXIÓN ILIMITADA

La necesidad de comunicarse ha llevado al hombre, desde antiguo, a surcar los mares y trazar caminos ; más tarde vendría el ferrocarril y la capacidad para desafiar las leyes de la gravedad a bordo de grandes reactores. Al mismo tiempo se las ingenió para establecer relaciones sin necesidad de desplazarse: desde el correo postal, el telégrafo y el teléfono a los modernos sistemas de telecomunicación por satélite. Estos avances, en los albores de la década de los ochenta, eran ya una auténtica revolución; hoy, las posibilidades de conexión son infinitas.

El crecimiento que históricamente se venía produciendo en las inversiones en las grandes infraestructuras de comunicación, no sólo presentaba un claro desfase con los países de nuestro entorno, sino que se interrumpió drásticamente a mediados de los setenta, e incluso se puede hablar de un claro retroceso a comienzos de los ochenta.

En concreto, una de las etapas más brillantes de la historia de España, el período de la transición, no fue muy favorable para el desarrollo de las carreteras. Así, a comienzos de los ochenta una gran parte de la red estatal presentaba problemas de falta de capacidad en los tramos de mayor tráfico, deficiencias de trazado y más de un millar de travesías de población, a lo que se unía una desigual accesibilidad al territorio nacional. Incluso puede afirmarse que las deficiencias estaban más relacionadas con la estructura y calidad de las vías que con la extensión, puesto que la longitud total de la red alcanzaba por entonces algo más de 20.000 kilómetros, de los que sólo 2.303 eran autopistas, autovías y carreteras de doble calzada.

Videoteléfono. Foto: Telefónica

Salto de gigante

En 1985 se aprueba el Plan General de Carreteras, que con una inversión -en pesetas de 1993- de 1,5 billones de pesetas, se diversificaba en una serie de programas: autovías (3.250 kilómetros), acondicionamiento de la red (6.635 kilómetros), reposición y conservación (8.320 kilómetros), actuaciones en el medio urbano y accesibilidad a puertos y aeropuertos.

Sin embargo, la recuperación económica a mediados de los ochenta conduce a un incremento inusitado del parque de vehículos y, en consecuencia, a la comprobación de que el plan diseñado en 1983 se queda corto. Por eso en 1988 se produce una ampliación, no sólo para incrementar los kilómetros de carretera sino también para mejorar su calidad, con lo que la inversión total alcanza ya los 2,7 billones de pesetas.

En definitiva, la red de gran capacidad se ha multiplicado durante estos años por 2,8 y ha pasado de 2.303 kilómetros a 6.482 en 1993, mientras que las carreteras de calzada única con anchura mayor de nueve metros se ha multiplicado por 1,8, pasando de 8.389 a 15.629 kilómetros. Además, se han suprimido más de 400 travesías por poblaciones.

Aunque la consecución del plan ha permitido resolver gran parte de las deficiencias de la red estatal, todavía existen tramos con importantes problemas de congestión. De ahí que ya se haya puesto en marcha una continuidad al primer plan con una solución provisional -Plan Puente- a la que se asigna una inversión de 1,5 billones de pesetas. Se trata de un adelanto del segundo Plan General de Carreteras incluido en el Plan Director de Infraestructuras, pendiente de su aprobación en el Congreso.