



Segovia: a las puertas del 2000

Descripción

La iniciativa privada ha contribuido de forma importante a que esta ciudad, cuyo conjunto histórico está declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco, tenga una serie de elementos necesarios para un desarrollo armónico con su carácter. La Universidad Internacional SEK, ya en su segundo año, con nueve facultades en su completo desarrollo, junto al Colegio Universitario Domingo de Soto y la Fundación Don Juan de Borbón, son entidades de carácter e iniciativa privadas, aunque algunas, como la fundación citada, reciba gran parte de su presupuesto de fondos públicos. Conviene resaltar que también fue la iniciativa privada, el periódico local El Adelantado de Segovia, la que impulsó el aprovechamiento del Tren de Velocidad Alta (TVA) Madrid-Valladolid, consiguiendo con las autoridades locales que se modificara el trazado de la vía para que fuera beneficioso a Segovia.

Al mismo tiempo, en los últimos años, se ha ido fraguando la ejecución de proyectos de trascendencia decisiva para nuestra ciudad como la autopista Segovia-San Rafael, la carretera de circunvalación y el gas natural. Últimamente ha entrado en escena el posible desarrollo de la industria vitrocerámica.

En el área cultural, se han producido dos hechos determinantes en Segovia. La Universidad Internacional SEK, que viene a nuestra ciudad después de una larga tramitación, de la mano de la marquesa de Lozoya, de quien partió la iniciativa. Ésta fue debidamente apoyada por la Diputación, que cedió el uso del antiguo convento de Santa Cruz, en el que la universidad se instaló.

Asimismo, hace tres años, se aprovechó una fundación existente en la Diputación, cuyo único y valioso patrimonio era la firma de Don Juan de Borbón, de grata memoria, para realizar, a iniciativa del alcalde, un proyecto cultural de amplias perspectivas, que cumple ahora su tercer año y que ha revolucionado la vida cultural de Segovia, proyectando a toda España sus «veranos musicales», actuación estrella de un apretadísimo programa de actividades.

Por otro lado, el 30 de junio de 1994, la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario envió a la Dirección General de Política Ambiental el estudio de cuatro posibles corredores para el TV A que une Madrid con Valladolid en el tramo que posteriormente se bifurcará en dos ramales: norte y noroeste español. Los cuatro corredores estudiados pasan la sierra de Guadarrama por las cercanías del puerto de Somosierra y cruzan nuestra provincia alejados de la capital y sin contemplar ninguna externalidad. El periódico local, El Adelantado de Segovia, denuncia en un editorial la grave situación planteada y, ante la falta de respuesta del entonces MOPTMA, organiza en octubre de ese año unas mesas redondas en las que participan los políticos, empresarios, sindicatos y ecologistas segovianos, con la intervención importantísima del entonces secretario de Estado para

Infraestructuras del MOPTMA, Juan Alberto Zaragoza, y el consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León, Jesús Merino.

Se consigue que el Ministerio considere una quinta alternativa presentada por la Cámara de Comercio y la Diputación, cuya traza pasa por Segovia y contempla una estación, por la que puedan pasar lanzaderas que unan a Segovia con Madrid y Valladolid en treinta minutos de tren.

Este proyecto, probablemente el más importante para Segovia de los últimos doscientos años y que configurará su futuro para al menos los próximos cien, pasa por diversas vicisitudes hasta el momento actual, donde parece definitivo que la traza que se determine, entre dos estudiadas, pasará por la capital y contará con una estación en las proximidades de la carretera de circunvalación.

La política de autovías del PSOE, aprovechando los actuales tramos de carreteras nacionales, incluyó una obra en Segovia para conectar la capital con la N-VI (Madrid-La Coruña) y la A-6 (Villalba-Adanero). El

recorte del déficit y los ajustes para el ingreso en la moneda única obligaron al nuevo Gobierno del PP a cambiar de táctica y anunciar que la obra debe convertirse en una autopista de peaje, para que la ejecute la iniciativa privada. De lo contrario, el proyecto se eternizará. El estudio informativo de la autopista se encuentra a información pública, y se prevé que el anteproyecto esté redactado a principios del año próximo. La inversión estimada se sitúa en 15.000 millones de pesetas para unos 27 kilómetros.

Después de varios años de estudios iniciados por el anterior Ejecutivo, el Consejo de Ministros autorizó, el pasado mes de abril, la celebración del contrato de las obras de la circunvalación de Segovia, Carretera N-110, de Soria a Plasencia y ramal a la CL-601, con un presupuesto de 7.278 millones de pesetas, lo que permitirá que las máquinas se pongan a trabajar a corto plazo.

La ejecución de estas obras eliminará la travesía de la carretera N-110 por el casco urbano de Segovia. El tramo tiene una longitud de 14,8 kilómetros y constará de dos calzadas de 7 metros cada una con arcenes exteriores de 2,50 metros. La circunvalación de Segovia constará de los seis enlaces siguientes: CL-601 a Valladolid, N-110 a Soria, carretera a San Cristóbal de Segovia y Tres Casas, CL-601 a La Granja, N-603 a San Rafael y N-110 a Ávila. Se han proyectado tres viaductos (río Eresma, río Cigüñuela y arroyo Cerezo), ocho estructuras de enlaces, un paso sobre la circunvalación, cuatro pasos bajo la circunvalación, doce marcos y un pórtico para conexión de caminos, cañadas y drenaje. Para el control total de accesos se proyectan 1,5 kilómetros de carreteras y 17,8 kilómetros de caminos con objeto de garantizar la permeabilidad transversal y el acceso a las propiedades colindantes.

El gas natural es una energía largamente pedida por Segovia. La primera petición es de la Cámara de Comercio e Industria, junto con la Diputación, cuando se estaba elaborando el proyecto de gasoducto que pasa por la provincia en las cercanías de Santo Tomé del Puerto, allá por finales de los setenta. Estas peticiones se repiten a lo largo del tiempo en que el gasoducto se va realizando. Por fin, recientemente, esta importante energía ha llegado a nuestra capital, y ha constituido otro de los elementos de infraestructura con que se enriquece nuestra provincia.

La inminente llegada del gas natural a Segovia, a través de un ramal desde el gasoducto Madrid-Burgos constituirá una coyuntura muy positiva para articular un espectacular desarrollo industrial en torno al sector de la cerámica y el vidrio, que facturará este año en España en torno a 1,2 billones de pesetas. Segovia tiene los mayores depósitos de Europa, y casi del mundo, de reservas de feldespatos potásicos y arenas, que son materias primas fundamentales para el sector. Con el gas a la puerta de la empresa, todos los expertos dan por seguro el encuentro de la provincia segoviana con la gran industria de la cerámica, radicada ahora en Castellón.

No en vano, Segovia -cerca de Madrid, un mercado natural del sector, y próxima a los ejes de comunicación hacia el norte y noroeste- ya factura en el sector al año en torno a los 53.000 millones de pesetas, principalmente por venta de materias primas.

El conjunto de infraestructuras descritas anteriormente, junto con el complejo docente cultural - Universidad SEK, Universidad Pública, Colegio Universitario Domingo de Soto, Fundación Don Juan de Borbón-, que podrían estar realizados dentro de un plazo no mayor de ocho o diez años, significa un avance de dotaciones en Segovia que habría que remontarse al siglo XVIII, cuando Carlos III fundó el Colegio de Artillería y la Fábrica de Vidrio de La Granja, para encontrar algo comparable.

Desde entonces, Segovia no ha hecho más que perder oportunidades y riqueza. Se perdió el negocio de los paños con la desaparición de la mesta, víctima de una ilustración mal entendida que también acaba con la mitad de nuestra riqueza artística (bibliográfica e imaginera) y forestal. Se pierde a principios de siglo el ferrocarril que entra en Segovia como un cul de sac. En los años sesenta, el desarrollismo vuelve a marginar a Segovia y la planificación de sus autopistas y carreteras, que pasan por la provincia sin comunicar adecuadamente la capital. Por último, el gasoducto de gas natural vuelve a cruzar nuestra provincia sin dejar ningún beneficio.

De pronto, y en el intervalo de unos pocos años, y no por milagro, sino por la imaginación y esfuerzo de personas concretas que pensaron y lucharon por conseguir para Segovia un futuro más amable y esperanzador que el que se perfilaba en los años setenta y ochenta, se producen una serie de acontecimientos: Universidad SEK, Universidad Pública, carretera de circunvalación, autopista-autovía, TAV, gas natural, vitrocerámicas, etc., que nos permiten mirar el futuro con un optimismo moderado pero fundado en datos ciertos. Si todo lo descrito y previsto se cumple, como probablemente sucederá, Segovia tiene asegurado un crecimiento razonable.

A la vista de lo expuesto, debemos procurar que el desarrollo sea así: ya se han puesto los elementos (infraestructuras, universidades, fundaciones, etc.) necesarios para el desarrollo, ahora debemos establecer los mecanismos suficientes para que, sin que éste se frene, se realice con la armonía necesaria con la ciudad histórica y monumental que es Segovia. A la Administración le corresponde dotar de infraestructuras necesarias para el desarrollo, a la empresa privada la creación de riqueza y puestos de trabajo y, nuevamente, a la Administración, el control de este desarrollo en beneficio del interés general.

Para ello será necesario definir qué tipo de ciudad queremos dentro de los márgenes que permitan los factores condicionantes. Parece obvio que en nuestra capital no cabe industria pesada, pero eso no quiere decir que no exista una industria adecuada, moderna, a la que habrá que facilitar su implantación y que será complementaria del desarrollo hostelero necesario para atender el creciente turismo en Segovia.

Asimismo, la carretera de circunvalación a Segovia crea unas expectativas inmobiliarias importantes en los terrenos de su entorno y en todos los que cierra alrededor. Esta amplia área de posible crecimiento de la capital debe ser ordenada urbanísticamente para facilitar su desarrollo y evitar atropellos paisajísticos. Al mismo tiempo, es una cantidad importante de posible suelo urbano, que puede ser utilizado inteligentemente por el municipio para combatir la escasez y carestía de dicho suelo, regulando su puesta a disposición de la iniciativa privada.

Todo esto implica la redacción de un plan estratégico de desarrollo de la ciudad, para facilitar un crecimiento normal y armónico. Este plan debería contemplar la definición del futuro de nuestra ciudad, el que deseamos que sea, y la planificación en tiempo y espacio de las estrategias que hemos de seguir para lograrlo. Huelga decir que lo deseable sería que este plan estratégico fuera consensuado entre todos los partidos políticos representados en el Ayuntamiento, tanto los que están en el poder como los de la oposición. Esto garantizaría el futuro del plan fuera de los vaivenes políticos. Es de tal trascendencia para nuestra ciudad que, a pesar de las dificultades que inicialmente se puedan pensar, debería llegarse al consenso y a un acuerdo sobre él.

Fecha de creación

30/11/1998

Autor

Carlos Herranz