

Entrevista al impulsor de los recursos contra la Variante

domingo, 04 de mayo de 2008

Modificado el domingo, 04 de mayo de 2008

EL IMPULSOR DE LOS RECURSOS CONTRA LA VARIANTE

ANTONIO HERNÁNDEZ GUERRA: 'Lo que frena al Norte no es la carretera, sino la incapacidad de sus alcaldes'

Antonio

Hernández Guerra ha estado once años presentando recursos para defender sus fincas del trazado de la Variante de Bañaderos. Deja claro que la citada vía justificaba una especulación urbanística pues la Variante costaba 7.500 millones de pesetas, casi el doble que duplicar la carretera actual. El dueño del grupo HZ denuncia que la justicia es un lujo para ricos.

EL IMPULSOR DE LOS RECURSOS CONTRA LA VARIANTE ANTONIO HERNÁNDEZ GUERRA: 'Lo que frena al Norte no es la carretera, sino la incapacidad de sus alcaldes' Antonio Hernández Guerra ha estado once años presentando recursos para defender sus fincas del trazado de la Variante de Bañaderos. Deja claro que la citada vía justificaba una especulación urbanística pues la Variante costaba 7.500 millones de pesetas, casi el doble que duplicar la carretera actual. El dueño del grupo HZ denuncia que la justicia es un lujo para ricos. P.- Cuando se enteró hace más de diez años de que el alcalde de Arucas pretendía pasar la Variante de Bañaderos por fincas agrícolas de su propiedad y de comunidades regantes, ¿cómo hace?, ¿habla con él para que cambie el trazado? - Pues Froilán Rodríguez nos dice que es un magnífico proyecto y lo publica en las normas subsidiarias. No permite ninguna alternativa y le daba igual el futuro de todas las personas que trabajan y viven de las fincas. Su único interés era hacer 300 viviendas en primera línea del mar, todo un braguetazo urbanístico, y para ello se iba a desviar la autovía. La carretera del Norte se presupuestó en 4.500 millones de pesetas y sólo la Variante sin expropiaciones valía 7.500 millones de pesetas. Y además se destruían un millón de metros cuadrados de fincas. ¿Decide ir a los tribunales porque ve que la vía del diálogo no conducía a nada? - Sí. Había varias alternativas que se podían hacer sin necesidad de destrozar el paisaje, y no las propuse yo, sino que las planteó el Cabildo en 1995. Primero iniciamos procedimientos administrativos porque estaba el proyecto base de la duplicación de la GC-810, que era hacer una variante por detrás de San Andrés. Los terrenos estaban expropiados y había dinero de Madrid y costaba 4.500 millones, pero el Gobierno de Canarias licita esta obra y lo que adjudican es la Variante de Bañaderos. P.- Qué cosa más extraña. - Es evidente que se hicieron cosas raras. Además, se intenta sacar un informe de impacto y se encontraron con los informes negativos de los técnicos de Política Territorial. Recurrimos con esos informes negativos y pese a ganar, a los tres meses el Gobierno cambia el estudio de impacto, y el Tribunal Superior entiende que en tres meses no cambia una situación. P.- ¿Considera que Froilán Rodríguez sólo buscaba especular con la Variante? - Sí. Tomás Van de Walle se negaba a cambiar el proyecto porque entendía que era prevaricar; sin embargo, al final aceptó cambiar el trazado. Castro Cordobez también se negaba basándose en los informes de los técnicos de Obras Públicas. Pero las cosas van cambiando y Froilán Rodríguez logra que a cambio de favores la Mancomunidad del Norte viese bien la Variante. P.- ¿No es extraño que si este trazado sólo beneficia a un alcalde el resto de ediles del Norte no diga nada? - En ese momento ICAN manejaba el Norte y la Mancomunidad. Román Rodríguez como presidente apoya a Froilán y Van de Walle cambia el informe de impacto para que se pueda urbanizar. Los alcaldes del Norte callan porque todos tenían sus compensaciones resueltas. P.- El que era alcalde de Arucas dijo que quien quería especular era usted porque quiso que le pagaran por un suelo agrícola-cola como urbano. ¿Qué dice? - Eso tiene sentido. Cada uno defiende lo suyo. Yo tenía amistad con un hermano de Hormiga y me dice que iban a comprar el suelo como rústico y después Froilán lo recalificaba como urbano para construir. Esto fue lo que ocurrió con terrenos del padre de José María Ponce y de la familia Falcón. Las inmobiliarias Monte Castillo, Hormiga y Anera compran suelo rústico que después se urbaniza. Siempre he dicho que hay muchos intereses ocultos en este proyecto de la Variante. P.- ¿Por qué cree que el Gobierno ha estado diez años empeñado en hacer la Variante? - Han estado diez años perdiendo pleitos, yo no sé si el Gobierno ha reconocido que no tiene razón. Los técnicos siempre han dicho que el trazado mejor era el que iba por la costa. P.- ¿Cree que la justicia funciona? - En este caso, sí. Pero reconozco que la justicia es un lujo para ricos y gente con conocimiento de leyes. P.- ¿Admite que hay que tener dinero para estar diez años pagando abogados? - Una cosa es tener razón y otra que te la den. Si no tienes medios y conocimientos no puedes hacer nada. He tenido que dedicar mucho de mi tiempo a estudiar muchas leyes y buscar jurisprudencia. Tengo habitaciones llenas de documentos sobre la Variante. P.- ¿No ha llegado a pensar dejarlo todo? - ¿Por qué? Yo he hecho valer mis derechos. Y seguiré así. P.- ¿Recibió advertencias de los políticos para que no siguiera en los tribunales? - Sí. Froilán Rodríguez me hizo la vida imposible en Arucas. Me declaró persona non grata. Hubo gente que atentó contra mi vida. He sufrido varios atentados contra mi persona. Y me hicieron una especie de juicio en el centro de Bañaderos presidido por Froilán y sus secuaces, como Antonio Guillón. También me paralizaron muchos expedientes y esto sigue pasando en el Cabildo ahora. P.- ¿Cree que con lo que ha gastado el Gobierno canario en los tribunales se podrá pagar una parte de la carretera? - El Gobierno ha gastado más de seis millones de euros en los proyectos. El proyecto costó más de 80 millones de pesetas, el Plan Territorial otros 200, modificar el PIOT tres veces ni se sabe. Además, adjudicaron la obra de la Variante que después paralizamos y tuvieron que indemnizar a OHL con 200 millones. No sé si pagaron o la compensaron con otros favores. En ese tiempo Froilán incluso aprueba una urbanización para impedir que se haga la vía. P.- ¿Cómo se siente ahora que los jueces le dan la razón? - Vivo en la euforia racional. Al principio la sala no entra en el fondo de la cuestión y las empresas agrícolas y comunidades de regantes fueron forzando con los recursos a

que llegaran a paralizar las obras.P.- ¿No cree que los alcaldes están muy parados, pues no exigen al Gobierno que busque dinero para hacer la carretera?- Todos sabemos la calidad de alcaldes que tenemos en el Norte. El Norte no está parado por la carretera, está parado porque no saben gestionar. Podrían ser más imaginativos, pues Bañados hubiera podido tener una zona de ocio en el mar.P.- ¿Cree que en Tenerife esto no pasará?- Los políticos del norte de Tenerife tienen más cabeza que los de aquí- y se ve en el desarrollo de sus pueblos. El retraso del Norte no depende de la carretera, sino de la incapacidad de los alcaldes. FUENTE: LA PROVINCIA / DLP. 04.05.08FOTO: Antonio Hernández Guerra, durante la entrevista, el pasado jueves. ADOLFO MARRERO. LA PROVINCIA / DLP

ARCHIVO

El TSJ anula el plan de carreteras del Norte El Tribunal Superior de Justicia de Canarias (TSJC) ha estimado el recurso interpuesto por la Comunidad de Regantes El Chorro Alto y la Comunidad de Regantes 'Las Ámegas' contra el acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC) del Gobierno de Canarias, del 25 de febrero de 2003, que aprobaba definitivamente y de forma parcial ese plan, con excepción de la zona entre San Andrés y Guía.

La sentencia está referida en principio al tramo GRANJA AGRÁCOLA-BANADOS, pero al declarar la ausencia de Informe de Evaluación de Impacto Ambiental como defecto NO SUBSANABLE, en ejecución de sentencia, aunque no lo veo lógico, podrá instarse la suspensión de las obras del tramo PAGADOR-GUÍA, al formar parte del mismo plan carente de evaluación medioambiental. En tal caso, las obras se reanudarán cuando el Gobierno de Canarias tramite nuevamente el expediente, con el previo informe medioambiental.

Por otro lado, no deberá afectar a las obras del denominado CUARTO CARRIL, al no estar incluidas en el Plan anulado.

Declaraciones de Fernando Bañados al periódico LA PROVINCIA

"Buscaremos una alternativa rápida y la pondremos en marcha"
El alcalde de Santa María de Guía asegura que "las instituciones afectadas por la anulación del plan de carreteras buscarán una solución a partir de mañana"

Las instituciones afectadas tras la anulación del Plan de Carreteras en el norte de Gran Canaria buscarán soluciones al problema a partir de mañana, cuando los abogados del Gobierno y de los ayuntamientos opinen sobre las medidas que pueden tomar, según declaró a Europa Press el alcalde de Santa María de Guía, Fernando Bañados.

De esta manera, las autoridades estiman que todos los alcaldes mantendrán una reunión durante el transcurso de la semana que viene para ofrecer una postura común ante la sentencia hecha pública hoy

Bañados indicó que mañana empezará a tener conversaciones con representantes del Gobierno y de los Ayuntamientos afectados (Santa María de Guía, Gáldar, Arucas, Firgas y Las Palmas de Gran Canaria) para saber qué se va a hacer en el futuro, ya que entiende que el resto de los tramos no tienen ningún tipo de problema. "Buscaremos una alternativa rápida y la pondremos en marcha".

Por su parte, los abogados del Gobierno y de los Ayuntamientos dirán mañana qué es lo que opinan. "La opción es un nuevo trazado", creo que la primera parte, la famosa variante de Bañados será la duplicación de la actual vía y el resto del trazado será por donde estaba previsto, "que no tiene ningún problema".

Expuso que "hay que rehacer el proyecto" del tramo afectado por la sentencia, mientras que con el resto "no existe ningún problema". También afirmó que hay que dejar de insistir en el trazado y buscar una alternativa en el menor tiempo posible. "No hay que dar más vueltas y encontrar la mejor alternativa posible".

Esta solución pasa por la duplicación de la vía, ya que el trazado que el Tribunal Superior de Justicia de Canarias "no da para más". Sobre el soterramiento de la vía, opinó que lo "lógico" es que la duplicación se haga en conjunto con el soterramiento".

Mencionó que no hay que cambiar todo el proyecto, porque el plan territorial ha dado cobertura al resto de carreteras que están en marcha. "El problema ha estado en una parte de un tramo del total de la vía", dijo.

SORPRESA EN LA MANCOMUNIDAD.

La sentencia causó sorpresa entre los representantes de la Mancomunidad del Norte de Gran Canaria, según afirmó a Europa Press el Presidente de Institución y alcalde de Firgas, Manuel Bájiz. "Estábamos esperando con inquietud a

ver que pasaba con la sentencia, y nos causó sorpresa la paralización del plan territorial de las carreteras del norte", declaró.

Indicó que todos los alcaldes se van a reunir, "seguramente a finales de la semana que viene", para valorar y realizar un estudio jurídico para ver como pueden afrontar esto en el futuro. Por su parte, apuntó que el Gobierno de Canarias puso la sentencia en manos de los abogados para llevar a cabo la misma tarea.

Aclaró que el Ejecutivo de Canarias, los ayuntamientos y la Mancomunidad del Norte deben unirse y pronunciarse sobre este tema de forma conjunta, mientras se trata de que "es cuestión de sentarnos todos y buscar una solución consensuada".

DOCUMENTACIÓN

SENTENCIA DE 2007 En la sentencia de 3 de septiembre de 2007 el Tribunal declaró que el modelo de ordenación territorial que propone el PIO postula la desaparición del paisaje de plataneras, lo que en cualquier caso sería contrario a las Directrices porque no respeta el tan repetido principio del "desarrollo sostenible" ni explica por qué se abandona el criterio prioritario de aprovechar las vías existentes, y en definitiva, está indicando una localización apta para el desarrollo de la infraestructura, sin que respecto a la misma se hayan hecho los estudios de impacto ecológico o ambientales que avalen la indicación que realiza el PLOGC y, además, sin justificación en la Memoria

EXTRACTO DE LA SENTENCIA DE 2008

PRINCIPALES ARGUMENTOS DE LA IMPUGNACION El Anteproyecto que hoy se juzga carece del obligatorio Plan Territorial Especial pues el que existe solo tiene carácter de mera recomendación. El Plan General o, en su caso, las NNS de Arucas deben ser respetuosas con el desarrollo sostenible lo que implica equilibrar el crecimiento económico con el crecimiento demográfico, así como conseguir un modelo de desarrollo compatible con el medio ambiente, tanto urbano como rural, como natural, asegurando de esta forma tanto a las presentes generaciones como a las futuras una digna calidad de vida (3. 1. c del TRLOT). Pues bien, el barrio de Baderos quedará encerrado entre dos vías principales pues la actual carretera quedará en la red viaria urbana.-Respecto al Impacto Físico, cada metro que necesita la autopista supone desplantar 60 m2 de cultivo agrícola en producción. Como tiene la variante 4.239 m2 de longitud se arrancarán 256.740 m2 quedando desertizado -Sobre la vinculatoriedad del acto, el artículo 18.3 de la Ley 11/1990 indica que la Declaración de Impacto Ecológico tiene carácter vinculante cuando las actuaciones se proyectan realizar en Areas de Sensibilidad Ecológica y cuando se trate de Proyectos incluidos en el Anexo III de esta Ley.-El acto objeto del presente recurso es nulo por haberse incumplido las exigencias establecidas en el Reglamento de Contenido Ambiental aprobado por Decreto 35/1995; la Aprobación del Plan Territorial Especial es contraria a lo dispuesto en el artículo 43 de la Ley de Ordenación del Territorio de Canarias; se ha vulnerado la Constitución, el derecho Comunitario y la normativa estatal y comunitaria en orden al medio ambiente y al desarrollo sostenible y el Plan además es contrario a las Directrices. Por todo ello, de acuerdo con el artículo 62 de la Ley 30/1992 de 26 de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común modificada por la Ley 4/1999.PRINCIPALES FUNDAMENTOS DE LA SENTENCIA DE 2008 El Corredor del Norte consta de tres tramos (Tramo I que abarca desde Tamaraceite hasta la Granja del Cabildo; Tramo II que va desde la Granja del Cabildo hasta San Andrés y Tramo III que media entre San Andrés y Santa María de Guía).

La alternativa B del Tramo II del Plan Territorial Especial, que constituye objeto del presente recurso, coincide con la que Sala anuló en aquella resolución en todo lo que se refería a sus determinaciones y contenido. Si la Sala ya ha emitido un pronunciamiento sobre las consecuencias de que un instrumento de ordenación general de los recursos naturales no ofrezca una respuesta motivada al debate medioambiental planteado hace una década mediante una adecuada motivación de su opción ni se ajuste a las Directrices de Ordenación, qué decir de la supervivencia de un Plan Especial, instrumento de ordenación, en este caso territorial, que tampoco cuenta con un estudio ambiental que justifique la alternativa B del Tramo II. Es evidente que padece de los mismos defectos que el Plan Insular anulado. La Administración no ha justificado la localización elegida desde un punto de vista medioambiental, y paisajístico; y además, de todas las alternativas posibles ha optado según admite, por la más cara desde el punto de vista económico, por la que no tiene declaración de impacto ambiental en ningún sentido, y por último, coincide en un 66% con un proyecto cuyo trazado fue anulado por esta Sala precisamente por haber anulado con anterioridad la declaración de impacto de la misma y que el problema que encierran estas determinaciones es que no se han justificado en la Memoria las razones que tiene la Administración para defender este trazado y la preferencia respecto al trazado que se propone aunque sea de forma indicativa. La Administración ciertamente, puede imponer unos criterios de ordenación y por evitar el efecto barrera pero tendrá que explicar y dar una respuesta motivada al debate medioambiental que esta carretera lleva suscitando durante una década, por la desaparición que se propone del paisaje tradicional de plataneras y conciliarlo con la legislación que protege el medio ambiente en esta Comunidad, avalándolo con los correspondientes informes técnicos. Nos remitimos a lo declarado en la sentencia de 3 de septiembre de 2007: La Administración ha previsto una variante en lugar del desdoblamiento de la actual prescindiendo de los intereses medioambientales y vulnerando los valores paisajísticos de la zona. Y todo ello, pese a que las diversas sentencias de la Sala, como la de 5 de septiembre de 2003 y 4 de marzo de 2005, a la que, anularon el proyecto de duplicación y variante de la carretera C-810 y el fracaso de las Normas Subsidiarias de Arucas anuladas en este particular por sentencia de 7 de marzo de 2005 la Administración aprobó con el mismo fin el Plan Territorial Insular, eligiendo un trazado que viene a coincidir en

dos terceras partes con la Variante de Bañaderos, conocida como alternativa C, sin declaración de impacto ambiental. Hemos de poner de manifiesto que la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente en sesión celebrada el 25 de febrero de 2003 aprobó de forma parcial el Tramo II desoyendo, no solo la oposición de la Consejera de agricultura, folios 502 a 509 del expediente administrativo que advierte y recuerda que se encuentra recurrido y suspendido el Proyecto de Construcción denominado Duplicación y Variante Bañaderos. Isla Gran Canaria (que coincide en un 66% con el trazado de la alternativa IIB adoptada en el tramo II del Plan Territorial Especial y al que en su día se opuso la Consejera de Agricultura por mermar de forma grave los terrenos agrícolas de la zona) sino que, además, hace caso omiso de los informes técnicos y jurídicos emitidos tanto por sus propios técnicos como por los técnicos consultados por la Administración demandada. En el Plan Territorial Especial, procede una Evaluación de Impacto Ambiental que describa y evalúe los efectos directos e indirectos sobre el ser humano, la fauna, la flora, el suelo, el agua, el aire, el clima, el paisaje, los bienes materiales, el patrimonio cultural y la interacción entre estos factores. Por todo ello, y puesto que la envergadura del Plan exige una evaluación de los posibles efectos directos e indirectos del proyecto sobre los recursos agrícolas, aire, agua, paisaje y bienes incluidos en el patrimonio arqueológico, la Evaluación de Impacto Ambiental se nos muestra como absolutamente necesaria para la viabilidad del Plan Territorial Especial. La Sala estima que el Plan aprobado parcialmente con fecha 25 de febrero de 2003, objeto de litis, sin Evaluación de Impacto Ambiental no puede convalidarse con la Declaración de Impacto Ambiental del anteproyecto de carretera aprobada por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de fecha 23 de mayo de 2007.

El Tribunal Supremo en sentencia de fecha 15 de marzo de 2006, viene manteniendo una ya larga línea argumental en relación con la naturaleza de la Declaración de Impacto Ambiental que la hace incompatible con su consideración como requisito susceptible de posterior subsanación. No deja pues duda alguna al declarar que, «dada su especial naturaleza, su carácter necesariamente previo y determinante de muchos aspectos de la autorización, así como el mismo contenido material de la Declaración -que, como acabamos de señalar, puede determinar hasta la ubicación del proyecto-, no puede convalidar o subsanar a posteriori una aprobación del planeamiento llevada a cabo sin la, previa y necesaria, toma en consideración de la citada Declaración de Impacto Ambiental. "Una Evaluación de Impacto está pensada para realizarse durante la elaboración del Plan como instrumento activo de protección y configurada para dar respuesta a las preocupaciones de la política ambiental europea. Es obvio que cuando el proyecto se elabora, la capacidad para reducir los efectos ambientales ha disminuido con respecto a fases anteriores por ello lo correcto es que la evaluación se haga en las etapas precedentes. El planificador tendrá que explicar y dar una respuesta motivada al debate medioambiental que se viene suscitando por «la desaparición que se propone del paisaje tradicional de plataneras y conciliarlo con la legislación que protege el medio ambiente en esta Comunidad, avalándolo con los correspondientes informes técnicos». La evaluación de impacto del anteproyecto de carretera, carece de la virtualidad que se le pretende atribuir por las partes demandada y codemandadas.

INFORMACIÓN RELACIONADA

Texto íntegro de la sentencia

Vádeo de CANARIAS7: La ULPGC inaugura las 'XIII Jornadas de Carreteras'

-

Comentarios de los lectores de CANARIAS7

- Comentarios de los lectores de LA PROVINCIA

OPINIÓN

El rancho de Ájnimas contraataca

Juan José Jiménez (27.03.08) El Norte de la Isla se ha llevado el vigésimo chasco con su carretera general. La vía actual data de cuando la invención del carburador y con los años se ha ido coagulando como una vena con triglicéridos, sin que haya un cirujano apto para un by pass en toda la comarca. Para hacerse un cuadro de este chuchangueante asunto hay que recordar que cuando se terminó el puente de Silva en los 70, algo así como la llegada del hombre a la luna para los áborígenes del Norte, las crónicas ya reflejaban que llegaba con retraso y que con cuatro fotingos más iba a sufrir un tupimiento, y así fue. Es más, las expropiaciones en la costa para duplicar la actual vía sobre cultivos de plataneras en plena producción eran contemporáneas a la ejecución del puente, por lo que han quedado en barbecho 40 años. Hace una década, con los tractores en marcha, el ayuntamiento de Arucas decidió cambiar el trazado para no hacer una pantalla de piche entre Bañaderos y el mar. No era mala idea, pero esa ruta aplastaba más plataneras y sus dueños se enrocaron. Los tribunales, incluido el Supremo, han dicho que el coste paisajístico y agrícola no compensa el trastoque de la ruta. Pero los ayuntamientos, el Gobierno de Canarias y el Cabildo, erre que erre, han ido poniendo distintos nombres a la misma idea y ya se han gastado casi cuatro millones de euros suyos y más en esparadrado y mercromina, mientras los tribunales siguen con mecánica cadencia echando abajo la variante. Y a todo esto tongas de coches colapsados con una mansedumbre más propia de Un mundo feliz, en el que Aldous Huxley relata cómo los ciudadanos iban con los ojos en blanco a pedir Soma, una droga sintética con la que eliminaban sus problemas. Pero esto no acaba aquí. Vayan encargando Soma a kilos porque este iluminado rancho de Ájnimas llamado Gobierno de Canarias anunció ayer, como el que descubre millo en una lata de

berberechos, que recurrirÃ¡ su Ãºltimo palo judicial. Una medida que viniendo de quien viene no debe sorprender a nadie, noticia serÃ¡ a lo contrario, pero ya poniÃ©ndonos histÃ³ricos convendrÃ¡ a tener muy presente que el Mayo del 68, ese lindo rebumbio, empezÃ³ por mucho menos. NOTA: ArtÃ©culo publicado en LA PROVINCIA el 27.03.08

OPINIÃ“N

La Comarca Noroeste, en el corredor de la muerte
Antonio Aguiar (16 de octubre de 2007).

AsÃ- veo a nuestra comarca como consecuencia de la nueva suspensiÃ³n de la Variante de BaÃ±aderos. Hasta la misma denominaciÃ³n "Corredor del Norte", generalmente utilizada, parece una broma macabra para una zona que fue el granero de la isla hasta la llegada del turismo. Hace pocos dÃ­as saliÃ³ a la luz la enÃ©sima sentencia que paraliza la Variante del Norte. Desgraciadamente, los peores augurios se confirmaron y el proyecto de nuevo trazado por el interior propuesto en su dÃ­a por la Mancomunidad del Norte, es irrealizable, lo que prolonga indefinidamente el sufrimiento de los habitantes de la Comarca Noroeste, cuya paciencia y pacifismo son dignos de elogio. Ya se conocen casos en los que residentes en la zona han optado por trasladar su domicilio hacia el centro-capital, ante una situaciÃ³n cuya soluciÃ³n vislumbran lejos en el tiempo. El problema radica -obviamente- en la colisiÃ³n de intereses existente en el seno de la Mancomunidad del Norte. Basta con leer las declaraciones de los alcaldes, cuyo tono varÃ­a en funciÃ³n de la mayor o menor afectaciÃ³n a sus municipios. No nos engañemos: la Mancomunidad del Norte no va a poder resolver este problema. Sin entrar a cuestionar su utilidad en otros asuntos, es evidente que, en este caso, Arucas no tiene los mismos intereses que La Aldea o Agaete, GÃ¼ldar, GuÃ­a o Moya. Arucas, legÃ­timamente, quiere recuperar parte del trazado de la carretera vieja para ocio y promociÃ³n turÃ­stica, pero no es admisible que esos intereses se superpongan a los de toda una comarca cuyo desarrollo se ve frenado por la inacabada autovÃ­a del norte; tal es asÃ-, que el actual Alcalde de Arucas coincide con BEN MAGEC en la propuesta de soterramiento del tramo entre Quintanilla y El Portillo, alternativa irrealizable, tanto econÃ³mica como tÃ©cnicamente. Por si fuera poco, la obra de soterramiento implicarÃ¡ el cierre temporal de la actual vÃ­a por unos tres aÃ±os, lo que rallarÃ¡ en el ensaÃ±amiento con la poblaciÃ³n del Noroeste Grancaario. CRUCE DE ARUCAS - BAÃ’ADEROS Desde hace aÃ±os hay, en el tramo CRUCE DE ARUCAS â€“ BAÃ’ADEROS, tres carriles, uno de ellos aprovechando los arceles, lo que debilita la seguridad del trÃ¡fico y ocasiona numerosos accidentes y atascos. Prueba de la contraposiciÃ³n de intereses lo constituye la ausencia de arceles y mediana en este tramo, lo que ha imprimido siempre una Ã­jrea de provisionalidad a la vÃ­a, para justificar la -imposible- ejecuciÃ³n de la â€œrequeteanuladaâ€• Variante de BaÃ±aderos, poniendo al lÃ­mite de la desesperaciÃ³n a los residentes en Comarca Noroeste. No olvidemos que el trazado de la vÃ­a que sufrimos en la actualidad fue expropiado hace mÃ¡s de 35 aÃ±os y el proyecto de desdoblamiento aprobado hace mÃ¡s de diez aÃ±os. Ello permitirÃ¡ aprovechar los carriles ya existentes y cumplir con la Ley de Directrices. La experiencia demuestra que el nuevo trazado, por el interior, estÃ¡ condenado al fracaso. Los intereses en presencia propiciarÃ¡n una y otra vez recursos judiciales que conseguirÃ¡n el aplazamiento â€œsine dieâ€• del nuevo corredor del norte. La situaciÃ³n es de tal magnitud que si la Mancomunidad del Norte no desiste del proyecto de Variante de BaÃ±aderos anulado, los municipios de la Comarca Noroeste deberÃ¡n plantearse la segregaciÃ³n de la actual Mancomunidad del Norte y recuperar la vieja idea de la Mancomunidad del Noroeste para, desde ella, reivindicar con uÃ±as y dientes la soluciÃ³n inmediata del problema. PROPUESTA En definitiva, como se trata de aportar soluciones factibles, me permito sugerir las siguientes: TRAMO PAGADOR - BAÃ’ADEROS- Quitar los semÃ¡foros - Poner pasos de peatones aÃ©reos- Cerrar la rotonda de San AndrÃ©s en las horas punta, de forma que el trÃ¡fico sea continuado.- Elevar el lÃ­mite de velocidad a 80 km/h en el sentido Norte-Las Palmas. Si el argumento para poner un ridÃ©culo lÃ­mite de 50 en una vÃ­a interurbana se basÃ³ en la cercanÃ­a de un nÃ©cleo de poblaciÃ³n, entendemos que en los carriles mas alejados, los que discurren hacia la capital, una vez instalados los pasos peatonales aÃ©reos, podrÃ¡ elevarse el lÃ­mite de velocidad.- SimultÃ¡neamente, llevar a cabo al obra de cuatro carriles "como Dios manda", sobre la misma via. TRAMO BAÃ’ADEROS - CRUCE DE ARUCAS- Sencilla y llanamente, construir el ansiado CUARTO CARRIL, con arceles y mediana seguros.- Mientras se acomete la obra, secundamos la propuesta de que se retome la antigua reversibilidad de los carriles en este tramo mediante la utilizaciÃ³n de seÃ±ales luminarias u otras en horas punta. EPÃ•LOGO No obstante, somos conscientes de que queda otro punto negro: el tÃ³nel Julio Luengo. La congestiÃ³n Norte-Las Palmas en este tÃ³nel entre las 7:00 y las 9:00 de la maÃ±ana demuestra que ni la Variante ni la duplicaciÃ³n solucionarÃ¡n definitivamente los problemas de las colas en este horario. Pero la soluciÃ³n propuesta, unido a la duplicaciÃ³n -ya en construcciÃ³n- del tramo PAGADOR-GUÃ•A, aliviarÃ¡ bastante la situaciÃ³n. TEXTO: Antonio Aguiar. 16 de octubre de 2007.

FOTOS: LA PROVINCIA NOTICIAS RELACIONADAS

- Reportaje de LA PROVINCIA del dÃ­a 14.10.07 Por la refundaciÃ³n de la Mancomunidad del Noroeste. Por Antonio Aguiar DÃ­az.
El Gobierno desconoce aÃ©n el alcance del fallo que anula el corredor del Norte. Gran Canaria

El Norte defenderÃ¡ la vÃ­a proyectada para evitar mÃ¡s retrasos en su ejecuciÃ³n. Gran

Canaria

El corredor viario del Norte se atasca por segunda vez en casi una década. Gran Canaria Los ecologistas piden que se abandone ya la variante de Bañaderos. Gran Canaria