Asturias tendrá adjudicadas todas las obras para mejorar su salida hacia Galicia en 24 meses

El tramo Luarca-Vegadeo estará totalmente reformado a finales del próximo año

Figueras (Castropol), Evelio G. PALACIO

A finales del próximo año, el tramo de la llamada carretera de la costa, entre Luarca y Vegadeo, estará totalmente acondicionado y reparado. La definitiva mejora de los accesos de Asturias a Galicia se completará con la adjudicación, en los próximos 24 meses, de las obras del otro tramo, el comprendido entre Soto del Barco y Canero, la obra de mayor dificultad e inversión económica. Para finales de 1986 estará concluido el Puente de los Santos, sobre la ría del Eo, que permitirá un gran ahorro de kilómetros en los desplazamientos a tierras gallegas.

Cuando todas estas obras estén concluidas, Asturias habrá completado su red principal de comunicaciones con el Occidente, la más deficiente en estos momentos. Hasta ahora, a un año del inicio de los trabajos, éstos van cumpliendo el plazo de ejecución previsto, salvo ligeros retrasos por algunos problemas en las subcontratas y las inclemencias meteorológicas. Todos estos datos fueron dados a conocer ayer durante una inspección a las obras realizada por el delegado del Gobierno en Asturias, Obdulio Fernández, acompañado del director provincial de Carreteras, Martín Ledesma. Obdulio Fernández aseguró que consideraba como una «idea obsesiva» el lograr romper las malas comunicaciones con el occidente asturiano y anunció que la Administración está dando un tratamiento de urgencia a la reparación de este sector de las carreteras asturianas.

Un tramo, paralizado

Las obras entre Luarca y Vegadeo han sido divididas en dos tramos —exceptuando el Puente de los Santos— utilizando La Caridad, la capital del concejo de El Franco, como límite. Los únicos retrasos sobre el programa previsto se han producido en el primero de los tramos, el comprendido entre Luarca y La Caridad, debido a los problemas de la empresa que realiza las obras, Laing, con la subcontrata para el movimiento de tierras que tenía adjudicada Dimas, S. A.

De hecho, los trabajos llevan una semana parados y el problema ha sido llevado incluso a los tribunales. Desde el lunes, algunos obreros de Dimas, S. A. han formado piquetes para incitar al resto de compañeros a la huelga. El conflicto surgió cuando Laing rescindió la subcontrata con Dimas, ante sistemáticos incumplimientos de esta última. A pesar de que la primera empresa había pagado puntualmente la cantidad estipulada por los trabajos cada mes, ésta última no abonó salarios de varios meses ni a sus propios empleados ni a los maquinistas que había contratado.

Para no causar retrasos en las obras y, pese a que no era su obligación, Laing se hizo cargo de deudas de Dimas por importe de 47 millones de pesetas, que ya abonó, y piensa pagar a los empleados de la empresa subcontratada, aunque no tengan ninguna relación laboral con ella.

Pero Dimas ha negado las nóminas a alguno de sus obreros para que no pueda promediarse la cantidad que se les debe de pagar. Y de la treintena de empleados, ocho son hostiles a cobrar de Laing, por lo que coaccionaron especialmente esta semana a sus compañeros a parar las obras.

Fruto visual

Por lo demás, a un año, más o menos, del inicio de la reparación de la carretera en estos puntos concretos ya se empiezan a apreciar visualmente los primeros frutos del trabajo. La mayor parte de los tramos están abiertos y ensanchados. El proyecto incluye las variantes de Barayo, La Caridad, Porcía, Tapia y El Esquilo, que son los trozos de obra más espectaculares, pues suponen cambios sustanciales en el trazado de la carretera. En algunos casos, el objeto de abrir una nueva vía, como en La Caridad y Tapia, responde a la idea de salvar el paso por la población. En los demás, la obra responde a la eliminación de tramos peligrosos y curvas.

La filosofía que inspiró el proyecto de reforma de los tramos en cuestión no fue tanto la de hacer el recorrido más corto entre Luarca y Vegadeo cuanto la de lograr una vía cómoda y con buena visibilidad en todos los puntos. En total, con las modificaciones realizadas se ganan 5 kilómetros. Pero donde realmente se apreciarán las mejoras serán en la calzada. Esta tendrá un ancho de 7 metros, con arcenes de 2,50. Se eliminan rasantes y la pendiente máxima será de un 6,3 por 100. Ninguna curva tendrá un radio menor de 170 metros y se habilitarán carriles para vehículos lentos en las pequeñas subidas.

Si se han perdido unas tres semanas en las obras de la zona Luarca-La Caridad, aunque realmente la huelga de los obreros coincidió con mal tiempo, que de cualquier forma impediría los trabajos, desde este último punto hasta Vegadeo se cumplen los plazos previstos. Hay que reseñar que la carretera, a partir de Barres, zona de la que partirá la variante para coger el Puente de los Santos, varía sus características técnicas, con un ancho de calzada menor (7 metros, con 1,50 de aceras).

Inversión de 2.000 millones

Sin duda, aparte de los grandes desmontes de las variantes, el punto más llamativo está en el Puente de los Santos, de cuyas características y estado actual de las obras se informa en otro lugar de esta misma página. Por cierto que, otro puente, el de Navia, nudo gordiano como se ha demostrado de las comunicaciones con Galicia, ya tiene hormigonada y ampliada una de sus mitades, con el consiguiente refuerzo de esa parte del tablero. Se confirma de esta manera el buen ritmo de todos los trabajos que se realizan en la principal carretera del Occidente, aunque el de Navia haya sido encomendado a una empresa específica, al margen de las que trabajan en la carretera (Laing y Cubiertas y MZOV).

La inversión para los dos tramos en que se divide el trayecto Luarca-Vegadeo es de 2.058 millones. Con la llegada del próximo verano, se iniciará la colocación de las 170.500 toneladas de asfalto necesarias para que quede completada la mejora.

Con el tratamiento de esta vía, Asturias tiene ya realizados o en proyecto de mejora los tramos más problemáticos de sus comunicaciones por carretera. El delegado del Gobierno, al que acompañaron durante su visita de ayer los alcaldes de Luarca, Navia, Coaña, Castropol y Vegadeo, anunció que se daría un impulso a lo que resta de carretera (la comprendida entre Soto del Barco y Canero) para que las obras sean subastadas en el bienio 1985-1986.

Quedaría entonces por resolver los 10 kilómetros entre Canero y Luarca, «de los que no nos olvidamos», para que definitivamente Asturias tuviera unas comunicaciones dignas con el Occidente, y una salida rápida y poco tortuosa hacia Galicia.

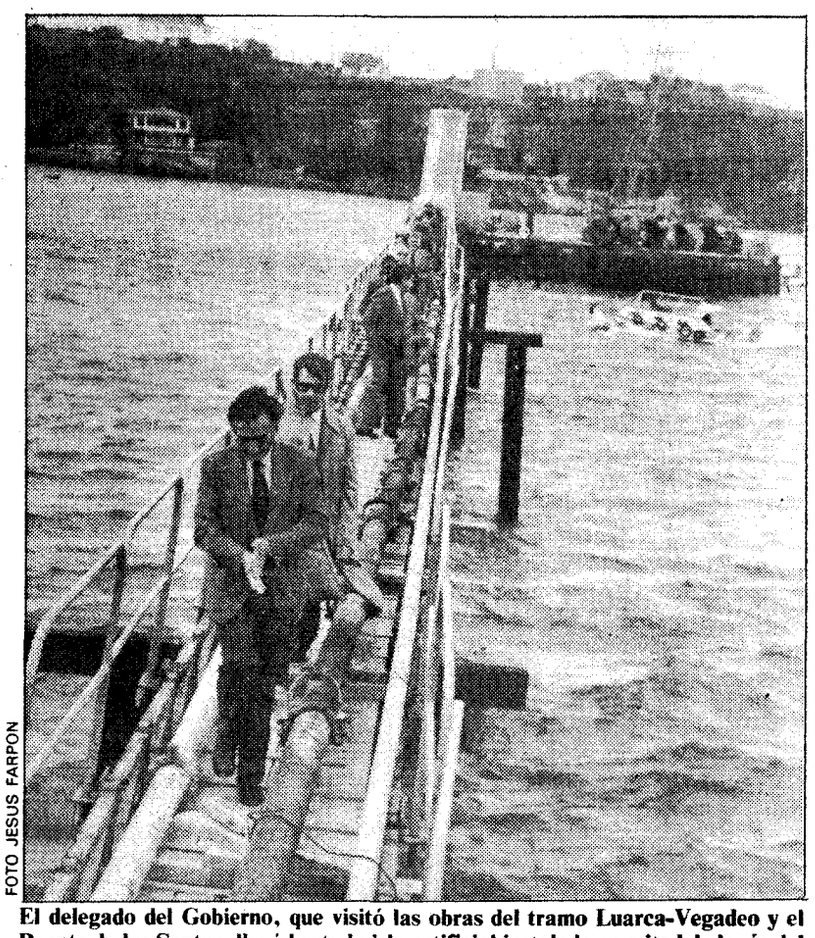

FOTO JESUS FARPON

El delegado del Gobierno, que visitó las obras del tramo Luarca-Vegadeo y el Puente de los Santos, llegó hasta la isla artificial instalada en mitad de la ría del Eo

La enorme pilastra levantada ha originado numerosos problemas. La obra de cimentación ha sido increiblemente difícil

Los pilotes sobre los que se asienta la estructura miden 60 metros desde el nivel de la pleamar al fondo marino

Puente de los Santos: El más difícil de España

Figueras (Castropol)

El Puente de los Santos es, en cuanto a su cimentación, la obra de ingeniería más compleja que se ha hecho en España y probablemente en el mundo. A algún otro record nacional suma el de ser el puente con mayor pilotaje que existirá a nivel mundial, sólo equiparable con otras estructuras similares que existen en Irak y Tailandia. Costará 822 millones.

Los pilotes sobre los que se asentarán las grandes pilastras que sobresalen del agua, tendrán una altura de 60 metros, casi como la Catedral de Oviedo.

Las dificultades para llevar a cabo la obra han sido enormes y, pese a que en la actualidad se encuentra en un punto irreversible, el proyecto pasó por muchos momentos difíciles.

Desde el punto de vista técnico, lo más importante en el Puente de los Santos será lo que no se ve: la obra de cimentación. El puente tiene que apoyar sobre la roca firme, por eso hay que profundizar la superficie de la ría para encontrar ese duro apoyo.

El pilote más largo tiene, pues, desde su punto de apoyo, hasta la superficie marina en pleamar, 60 metros. Para realizar la primera gran pila sobre la que apoyará el puente han sido necesarios más de dos meses, de problemas, angustias y lucha contra el mar. Cada pila está sustentada en el fondo por varios pilotes. La perforación de cada uno cuesta unos 10 millones de pesetas. Son estructuras de hierro y hormigón sobre las que recaerá todo el peso.

Isla artificial

En el puente fue y es necesario el trabajo de buzos, que entre otras cosas encontraron a la entrada de la ría un antiguo cañón que se colocará en un jardinzillo en la parte asturiana de la ría. Para poder trabajar, se tuvo que construir en medio del brazo de mar del Eo una isla artificial, que está unida a tierra por una pasarela de más de 100 metros.

El puente tendrá 600 metros e irá acompañado de una variante de carretera, desde Barres hasta Ribadeo. En total, casi seis kilómetros que permitirán ahorrar un desplazamiento, ahora por Vegadeo, de 26.