

Un proyecto de la crítica a la alegría, a caballo entre tres corporaciones

Nava, F. C.

«Con que vaya Pedro de Silva a inaugurar la variante de Nava me conformo. Alfonso Guerra que inaugure, dentro de diez años, la autovía del Cantábrico y allí estaré con un bastón». Emilio Ballesteros Castro, consejero de Interior y Administración Territorial, comenzó como alcalde de Nava todo la tramitación de la circunvalación que acaba de echar a andar.

«Creo que las cosas cambiarán para mejor en la villa. Además tendremos espacio para aparcar. Hace poco que pagué una multa de 5.000 pesetas por aparcar junto a la acera en la carretera. Se podrá estacionar y tomar sidra con tranquilidad. Además habrá aceras y alcantarillado nuevos para la travesía».

Ballesteros, un médico gallego en el Gobierno asturiano, continúa vinculado a Nava, donde vive. Una de las cosas que más desea y por la que ha peleado tantos años es esta variante.

El entonces alcalde fue quien soportó todas las críticas de los vecinos descontentos y de los industriales enfadados.

Ahora muchos reconocen que los que se van a ver afectados serán los de la gasolinera *El Llagar*. Es normal, teniendo en cuenta el tráfico de vehículos diarios, ya que quedarán fuera de la nueva carretera. No obstante, la estación de servicio tendrá prioridad a la hora de instalarse de nuevo.

En total, se contruirán cuatro kilómetros de nuevas vías, 2.800 metros de lo que será circunvalación y el resto de ramales de entrada y salida, por el Angel de La Guarda, hacia Santander, y por La Teyera hacia Oviedo.

Un viaducto de 314 metros será la obra más significativa y atravesará la gran vaguada de Castañera y El Ventorrillo.

La altura máxima de los nuevos vanos será de 17 metros. Por debajo de este gran puente pasará el tren de Feve, el río Viao y la comarcal 637 a Cabranes.

Los tres ramales de comunicación con la N-634 serán a distintos niveles, por lo que cualquiera que salga o entre no tendrá que cruzar de un lado a otro la calzada, que tendrá una anchura de 7 metros con dos arcones de 2,50 metros cada uno. Desde el 26 de noviembre empezó la cuenta atrás para el final.

El plazo legal son 22 meses. En septiembre de 1989 debería ser realidad, si todo se cumple conforme a lo previsto. A partir de entonces Nava será diferente.



El alcalde de Nava, Francisco Fernández, en el lugar donde se iniciaron las obras de la variante.

La travesía por la villa se cobraba una víctima mortal al año y causaba numerosos accidentes

Variante de Nava: Comenzó la obra que pondrá fin a un negro pasado

niente de alcalde y el pasado mes de julio sustituyó a Emilio Ballesteros, hoy consejero de Interior, al frente del Ayuntamiento.

Paco, como todos conocen al Alcalde, vivió desde el primer momento el tortuoso camino que llevó a conseguir del Ministerio de Obras Públicas (MOPU) 540.969.666 pesetas para sacar adelante la obra. El pasado día 15 de marzo llegaron las máquinas y empezaron a mover tierras. Hay por delante veintidós meses de ejecución para que pueda ser inaugurada. Atrás quedan ingentes proyectos, discusiones innumerables, gestiones difíciles, enfrentamientos con los vecinos e incluso un Pleno de la Corporación celebrado en un prado de La Cogolla, al aire libre, en una de las colinas que rodean Nava.

Aquella singular sesión se realizó «sobre el terreno» de lo que iba a ser la circunvalación. Eran los primeros años de los ochenta y entonces la Corporación, con socialistas y la desaparecida asociación de vecinos, pensaba en hacer la nueva

carretera por La Cogolla, con el fin de que los viajeros no vieran de vista la villa.

«Hubo varias muertes en la carretera y nos empezamos a mover», recuerda Fernández Arenas. «Algunos decían que era un atraso sacar la carretera, nosotros creíamos todo lo contrario. Hubo muchas propuestas a disposición del Ayuntamiento, nos ofrecieron siete u ocho. Escogimos una, pensando que sería la mejor. Era por La Cogolla, para que Nava no quedase fuera de mano».

800 metros más largo

El Ministerio no tardó en dar su respuesta. Después de hacer esfuerzos para alcanzar un acuerdo municipal, el MOPU dijo que no y argumentó lo siguiente: si la variante pasaba por la derecha de Nava, en dirección a Santander, se alargaba el tramo unos 800 metros y el gasto de combustible de los vehículos que pasan por la zona aumentaría unos veinte millones de pesetas al año.

«Hicimos una segunda pro-

puesta. Un túnel que, entrando desde La Barraca, atravesaba Castañera por debajo y salía al Angel de la Guarda. Todo un proyecto que no perjudicaría el paisaje ni a los vecinos y resolvería el problema. Estaba todo el estudio realizado y cuando el Ayuntamiento toma la decisión, que si el mantenimiento; que, en el fondo, no se podía realizar por su coste».

«Después de todo esto — continúa — tuvimos que aceptar la que nos propusieron. Cuando los concejales llegábamos a un acuerdo los técnicos lo echaban abajo. Siempre me chocó esa circunstancia. Realmente ellos son los que saben, pero ofrecían variantes que luego se decía que no podían hacerse».

Siete años después de la primera gestión, en el verano de 1987, se adjudicaba la obra a la empresa Cubiertas MZOV en el total señalado antes, más de quinientos millones de pesetas. El primer trabajo consiste en el encauzamiento del río del Parador, a la entrada de Nava, en la margen izquierda de la

calzada en dirección a Santander.

Los beneficios de la gran obra van llegando poco a poco. Cinco jóvenes de la zona han abandonado las listas del paro a causa de la variante. Otros lo harán próximamente. La suerte está echada. Empieza la cuenta atrás para que Nava deje de tener ruidos, atropellos, atascos y caravanas.

Ofrecer sidra

Nadie duda del cambio que sufrirá la vida y menos que los demás, el Alcalde: «Puede cambiar para tranquilidad y bien del pueblo. Si partimos de que no tenemos más que ofrecer que la sidra, a partir de ahora se podrá ofrecer bienestar y sitio para los visitantes».

Una de las preocupaciones de los hosteleros y comerciantes, los sectores que más perjudicados se sintieron siempre con la variante, era la creación de aparcamiento. Nava ofrece poco espacio, y los viajeros. Por eso, cuando la travesía pase a manos del Ayuntamiento, habrá sitio.

Nava, Fernando CANELLADA

TODO empezó cuando el juez de Cangas de Onís llamó la atención al alcalde de Nava porque el paso de la carretera por el casco urbano ocasionaba muchas muertes. En un plazo de diez años la N-634 se había cobrado trece víctimas. Ahora, ocho años después de aquella regañina judicial, se contempla el inicio de las obras de la circunvalación. «Ya era hora», se escucha.

Nava siempre ha estado unida a esta vía. Todavía hay vecinos que recuerdan las romerías que se organizaban en la carretera, en las que el baile se interrumpía, de vez en cuando, para dejar paso a los coches. La vida ha cambiado tanto que actualmente atraviesan la villa 10.000 vehículos diarios, de ellos un veinte por ciento camiones. Resulta difícil cruzar la calle, como para ponerse a bailar.

La gran obra de Nava lleva en la mente de los vecinos muchos años. En 1960, cuando se construía la nueva carretera de Infiesto a Pola de Siero, los navetos se empeñaron, con firmeza, en que pasara por el medio del pueblo. El tráfico aumentó y aquella tranquila vía por donde circulaban pocos vehículos, se convirtió en una fuente de problemas.

El problema no era sólo de Nava. Llanes y Ribadesella fueron los primeros en liberarse. Arriendas e Infiesto serán los siguientes. En los pueblos hubo voces en contra de los proyectos, pero al final se fueron acallando.

Pocos dudan ya de la oportunidad de sacar la carretera del casco urbano. Queda gente aún que considera que saldrá perdiendo, pero son los menos. La esperanza de la *Villa de la Sidra* está puesta en una mejor calidad de vida y un impulso para el turismo. Tiene que dejar de ser un lugar de paso, como ocurre ahora, porque no hay espacio apenas para aparcar.

El Alcalde, buen testigo

El alcalde socialista, Francisco Fernández Arenas, está convencido de que «la vida cambiará para mejor». Además, según él, habrá sitio para aparcar, lo que no hay en estos momentos. Fernández Arenas es un buen testigo del largo proceso de la variante de Nava. Desde 1979 está en la Corporación como primer te-



A la entrada de Nava, en dirección a Santander, a la izquierda de la calzada, ya se aprecia el movimiento de tierras.



El topógrafo del MOPU, Adolfo Barrios, muestra sobre los planos el inicio de la circunvalación.