

LAS OBRAS DEL DESFILADERO

Como se sabe, el pasado 20 de mayo de 2015 se publicó en el [Boletín Oficial del Estado](#) el anuncio de licitación de las obras de "rectificación de curvas de escasa anchura" en el Desfiladero de La Hermida, con un presupuesto base de licitación de 8.165.778,82 euros (9.880.592,37 IVA incluido) y un plazo de ejecución de dos años. Valledeliébana.info ha accedido al expediente de licitación y al proyecto (de más de dos mil páginas, incluyendo todos los anejos) y está en condiciones de ofrecer algunos detalles sobre la obra que se pretende realizar y sus condiciones.

Lo primero a destacar lo encontramos en el Pliego de cláusulas administrativas particulares del contrato. Se trata del tipo de tramitación utilizado, que es la tramitación anticipada, lo que conlleva, según se advierte en el Pliego, que «*la adjudicación quedará condicionada a la existencia de crédito adecuado y suficiente en la anualidad en la que vaya a ejecutarse el contrato*». Quiere esto decir que si, por ejemplo, en la Ley de Presupuestos del Estado para 2016 no se incluyeran los 2.907.550,73 euros que se prevé pagar en ese año del total, la obra podría quedar en suspenso.

El importe total a pagar se va a dividir en tres anualidades: la citada de 2016; 5.807.253,04 euros, en 2017; y 1.165.788,60 euros en 2018. Como vemos, más de la mitad del importe total se imputa a 2017, año en el que, parece, se va a realizar el grueso de las obras. Recordemos que el próximo Año Jubilar comienza el 16 de abril de 2017.

Entrando ya a lo que es el proyecto en sí, hay que decir que ha sido realizado por el ingeniero Rosendo Martínez Fernández a instancias de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria. Se trata de un proyecto que se había puesto en marcha en 2007 y que había quedado en suspenso ante el desarrollo del estudio para actuar sobre todo el Desfiladero, y no solo sobre algunas curvas como es el caso. Sin embargo, «*diversas vicisitudes administrativas llevan a que la adjudicación y desarrollo del referido proyecto de construcción se encuentre, a la fecha de redacción de este documento, paralizado, por lo que, dada la premura que está adquiriendo la mejora del denominado Desfiladero de La Hermida, en fecha noviembre de 2014, la Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria propone como solución más inmediata para algunos de los tramos más complicados del Desfiladero de La Hermida, el retomar el antiguo proyecto*». Este antiguo proyecto se amplía, añadiendo un nuevo tramo sobre el que actuar a los cinco inicialmente previstos, y se adapta al estudio informativo y a la declaración de impacto ambiental desarrollados para el estudio de la obra íntegra del Desfiladero.

El objeto del proyecto es conseguir en esos seis tramos «*unas condiciones de circulación dentro de unos márgenes aceptables de seguridad vial, permitiendo el cruce de vehículos sin que se vea interrumpida la circula-*

ción», al tiempo que se respeta la riqueza medioambiental. Para ello, se contempla ampliar la plataforma de dichos tramos, que suman 2,8 kilómetros de longitud, hasta los ocho metros de anchura en la mayor parte de ellos, mejorando los radios mínimos de las curvas. La ampliación de la plataforma se va a llevar a cabo, fundamentalmente, mediante la construcción de voladizos y con la ampliación de los cuatro puentes existentes, todo ello *«sin prácticamente afección a los taludes de desmonte»*.

En el proyecto se deja bien claro que no se pretende conseguir un aumento de la velocidad de circulación sino *«una notable mejora de las condiciones de circulación desde el punto de vista de la seguridad y comodidad»*. De hecho, respecto a la velocidad, se apunta posteriormente que *«la velocidad máxima se mantiene por debajo de 60 km/h»*.

En la situación actual de los tramos se destaca la escasa anchura de la plataforma (unos 5,5 m.), problema agravado por la topología de los taludes, en desmonte o a media ladera, e incluso con salientes que producen problemas de gálibo. Otros problemas son las deficiencias en el drenaje, lo que provoca dificultades en la evacuación de aguas, y la existencia de elementos de contención de vehículos muy dispares (bloques de piedra o de hormigón, aislados e irregulares, por ejemplo), que no corresponden con los parámetros actuales de seguridad.

Los seis tramos sobre los que se va a actuar se encuentran entre los puntos kilométricos 155+600 y 155+800; 156+040 y 156+500; 158+250 y 158+550; 158+700 y 159+100; 160+500 y 161+700; y 170+920 y 171+200.

Aparte de la ampliación de la plataforma con la construcción de voladizos mediante vigas metálicas separadas unos cinco metros entre sí, se pretende corregir el trazado, conforme a lo previsto en el estudio para la obra completa del Desfiladero, de modo que los radios mínimos de las curvas pasan a ser de 50 m. *«con mínimo excepcional de 35 m. en las zonas de puentes»*. El drenaje se soluciona con una cuneta mínima para evitar tener que ampliar los voladizos.

En cuanto a los puentes, de los estudios realizados se deduce que las estructuras de tres de ellos podrán soportar la ampliación, a base de losas prefabricadas de hormigón armado. El cuarto puente (el situado en el p.k. 1+820, junto a Lebeña), sin embargo, requiere de una estructura mixta, *«apoyada de tal modo que no cargue sobre la estructura existente»*.

En el proyecto se insiste repetidas veces en la importancia medioambiental de la zona, incluida dentro de un LIC (Lugar de Interés Comunitario) y de una ZEPA (Zona de Especial Protección para Aves), lo que conlleva algunas limitaciones, sobre todo en lo referente a los periodos en que se pueden realizar las obras. Entre febrero y septiembre no se podrá trabajar en los tramos 3 y 4 debido a que nidifican en esos meses buitre, alimoche

y halcón peregrino; y en el tramo 6, la presencia de algún nido de alimoche en sus proximidades impide el trabajo entre abril y agosto. En una zona del tramo 4 tampoco se podrá trabajar entre diciembre y marzo por ser zona de freza y alevinaje del salmón. Por tanto, teniendo en cuenta que en verano tampoco se trabaja por el alto volumen de circulación, en los tramos 3 y 6 solo podrá trabajarse en cuatro meses del año (de octubre a enero) y en el tramo 4 únicamente en octubre y noviembre. Dado que en este tramo 4 hay que instalar 54 vigas para los voladizos y que se prevé que se instalen dos por día, ese tramo requiere de 28 días hábiles de trabajo por lo que los dos meses serían suficientes.

«Aún suponiendo que no se pudiera compatibilizar la ejecución de los tajos (tramos), debido a dificultades en el trasiego de materiales por las condiciones de angostura de la calzada, el trabajo podría completarse estrictamente en un periodo de doce meses, como se desprende del siguiente gráfico en el que se representa un periodo de 12 meses naturales (de enero a diciembre), en los que se ha inutilizado en color verde los periodos afectados por la prevención que imponen las aves, en color azul la prevención que imponen los peces y en color amarillo la estacional, y con un resguardo de 1,5 meses en conjunto que podría utilizarse para labores de preparación y trabajos previos», dice el proyecto.

	enero	feb.	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	sept.	oct.	nov.	dic.
Tramo 1												
Tramo 2												
Tramo 3												
Tramo 4												
Tramo 5												
Tramo 6												

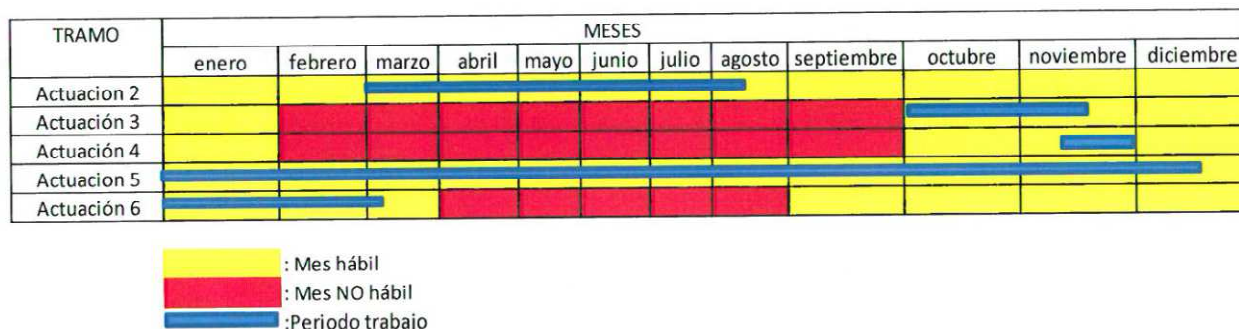
También las obras en dos de los puentes, sitios en los tramos 3 y 6, se ven afectadas por esas limitaciones. En todo caso, en el proyecto se considera que un periodo de 14 meses, comenzando en noviembre, sería suficiente:

Ampliación	MESES													
	noviembre	diciembre	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre
Caracterización estructuras														
Geotecnia														
Estructura 1+820														
Estructura 3+980														
Estructura 7+000														
Estructura 16+560														
Acabados														

Mes hábil.
 Mes NO hábil.
 Periodo de trabajo.

Se fija como periodo necesario para la ejecución de cada una de las estructuras unos dos meses, requiriendo otros dos meses la realización de los firmes y el acabado de las estructuras, si bien estos dos meses no tienen que ser continuos.

También la ejecución de grandes muros, los vinculados a los puentes sobre todo, encajarían en un año:



En resumen se llega a la conclusión de que «un periodo de 24 meses para la ejecución total de las obras es suficiente y con un razonable margen de holgura». Se advierte, sin embargo, que en la programación definitiva «se tendrá en cuenta la fecha real de calendario de inicio de ejecución de las obras en función del proceso administrativo de contratación».

Como no podía ser menos, dada la inexistencia de carreteras alternativas, en el proyecto se contemplan soluciones al tráfico durante la ejecución de las obras. La primera es la utilización del mayor número de elementos prefabricados posible y su rápida puesta en obra para evitar cortes prolongados de tráfico. La segunda, realizar en horario nocturno los trabajos que impliquen cortes totales de la carretera, mientras por el día se harán los que permitan regulación puntual de la circulación. «Además se establecerá un mecanismo eficaz para restablecer el tráfico de una manera rápida, si durante estos cortes se produjera alguna urgencia, que precisara del uso de la vía para poder atenderse».

En el proyecto se incluye el establecimiento de once zonas de aparcamiento, buena parte de ellas en los alrededores de los puentes, aprovechando los espacios liberados al hacer las nuevas estructuras.

El coste de las obras en los cuatro puentes asciende a 1.057.553,54 €, de los cuales corresponden al primero, que requiere una mayor obra, como vimos, 347.613,96 euros, mientras el coste de los otros tres oscila entre los 215.816,94 y los 254.970,51 euros.

No es, sin embargo, la partida dedicada a los puentes la de mayor cuantía. Son los voladizos, presupuestados en 2.717.536,74 euros, los que suponen el mayor costo de la obra. Los firmes y pavimentos, con 817.859,85 €, y los muros, con 738.309,37 euros, son los siguientes capítulos en importancia.

Destacamos, entre el resto de partidas, la dedicada a la protección de taludes que asciende a 298.471,40 euros.

Hasta aquí este resumen del proyecto de obras a realizar en el Desfiladero de La Hermida. No queda sino desear que se agilicen todos los plazos de modo que su ejecución afecte lo menos posible al Año Jubilar Lebaniego que comienza en abril de 2017.



valledeliebana.info