

14•



TORREAVEGA

Gorostiaga invita a los jóvenes a participar en JuveCant, que aporta «muchas novedades interesantes»

23•



REGIÓN

Lorenzo González asegura que Cantabria se sitúa «en la élite del arrastre vacuno»

El primer paso de la Autovía Dos Mares

El gobierno de José María Aznar rechazó la propuesta de Revilla por considerar que era inviable desde varios puntos de vista: constructivo, topográfico, medioambiental y económico • El trazado propuesto empieza en Cantabria, a la altura de Pesquera

I. RUIZ / SANTANDER

La puesta en marcha del proyecto para la Autovía Dos Mares se ha convertido ya en una reivindicación histórica de la Comunidad Autónoma de Cantabria. El presidente regional, Miguel Ángel Revilla, ha pedido la recuperación de dicho proyecto en varias ocasiones, tanto al actual jefe del Ejecutivo, José Luis Rodríguez Zapatero, como hace dos legislaturas al gobierno de José María Aznar. El entonces titular de Administraciones Públicas, Javier Arenas, consideró que, según los informes de Fomento de la época, esta autovía «no es viable en términos de construcción, topográfica, medioambiental y económicamente».

Han pasado ya cinco años desde aquella respuesta, pero parece que al fin la reclamación cántabra se traducirá en la deseada autovía que una el Cantábrico con el Mediterráneo.



siguiendo el itinerario de esta última hasta Trespaderne, donde cruza con un viaducto de 260 m sobre el río Jerea. Entre las poblaciones de Nofuentes y Trespaderne se diseña un enlace de la autopista con la carretera N-629. Después de Trespaderne, la alternativa se desarrolla al norte del río Ebro y de las localidades de Quintana María, Santocildes y Quintana Martín Galíndez, tomando dirección sudeste para cruzar dicho río con un viaducto de 360 m al este de la población de Pangusión.

TÚNEL. Desde este punto, la alternativa se sitúa al sur de las poblaciones de Garoña, Santa María de Garoña y Orbañanos, para cruzar los montes Obarenes con un túnel de 5.500 m, reduciendo la afección a la ZEPA y LIC Montes Obarenes. A la salida del túnel la alternativa se desarrolla al sur de la población de Ayuelas, siguiendo en dirección sudeste hasta enlazar finalmente con la autopista AP-1.

Los tres enlaces previstos en la autopista con la red de carreteras existentes se sitúan en Cabañas de Virtus (carreteras N-232 y N-623), Bisjueces (carretera CL-629), Nofuentes-Trespaderne (carretera N-629). Se dispone un total de cinco áreas de peaje, dos troncales (una próxima a Cabañas de Virtus, en la provincia de Cantabria, y otra a Quintana Martín Galíndez, en la provincia de Burgos) y tres en los ramales de los tres enlaces. Asimismo se sitúan dos áreas de servicio (en las proximidades de Quintana y de Urría) y dos de descanso (en las proximidades de Cubillos del Rojo y de Palazuelos de Cuesta Urría). El centro de operaciones para conservación y explotación se sitúa junto al enlace de Bisjueces, habiendo previsto en los peajes troncales aparcamientos de vialidad invernal, con silos de fundentes.

A INFORMACIÓN PÚBLICA. El plazo para observaciones y alegaciones es de 30 días hábiles contados desde la fecha de publicación del presente anuncio en el Boletín Oficial del Estado (BOE).

Dicho estudio se hallará expuesto a disposición del público en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria, calle Vargas, número 53, novena planta, Santander, en la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental, avenida Cid Campeador, 52-54, Burgos, y en los ayuntamientos afectados por el trazado.

TRAZADO. El trazado de la alternativa propuesta se inicia en Cantabria, en la autovía A-67 a la altura de la localidad de Pesquera. Desde aquí, cruza el valle del río Besaya con un viaducto de 320 m, sobre la línea de ferrocarril Madrid-Santander y la carretera N-611, salvando la afección a un bosque de hayas (El Acebal) con un viaducto de 1.000 metros, y pasando al valle de Aguayo con un túnel de 1.140 metros. En el valle de Aguayo, la alternativa pasa al norte de la población de San Miguel de Aguayo y bordea por el sur el embalse de Elsa, cruzando la divisoria de vertientes de las cuencas del Besaya y el Ebro para situarse al norte de la carretera CA-171 y del embalse del Ebro.

A partir de aquí, la alternativa se desarrolla al norte de Corconte, cruzando en viaducto sobre las carreteras N-623 y CA-632 para implantarse al este de Cabañas de Virtus y evitar la afección a la ZEPA y LIC Embalse del Ebro.

En Cabañas de Virtus se diseña un enlace de la autopista con las carreteras N-232 y N-623. Desde esta localidad la alternativa sigue el corredor de la carretera N-232, manteniéndose al norte de ella a su paso por las localidades de Quintanaentello, Soncillo y Cubillos del Rojo. Después de esta última localidad, la alternativa pasa al norte del vertedero de inertes de Villarcayo, tomando dirección sudeste, cruzando la carretera CL-

Article from 'Santander' dated July 31, 2003. Title: 'El Ministerio de Fomento considera que el proyecto de la autovía Dos Mares "no es viable"'. Includes a photo of Javier Arenas and text discussing the project's viability.

Article titled 'Una obsesión personal del presidente Miguel Ángel Revilla'. Discusses Revilla's long-standing commitment to the Dos Mares highway project.

Real estate advertisement for 'Real de la Pereda'. Features a large photo of a building and text describing the property and contact information.

Página del periódico ALERTA del 31 de julio de 2003, en la que Javier Arenas aseguraba que Fomento veía inviable el proyecto.

629 al norte de Villalaín con un viaducto de 540 m. En este punto, a la altura de Bisjueces, se diseña el enlace de la futura autopista con

la carretera CL-629. Pasada la población de Urría, el trazado gira hacia el este y pasa a desarrollarse por el valle del río

Nela, que cruza con un viaducto de 700 m. Posteriormente bordea por el norte la población de Nofuentes, cruzando la carretera N-629, y