

CANTABRIA

## A punto del punto final

En tres semanas estará completada la estructura del viaducto de Montabliz, último escollo del tramo Molledo-Pesquera en el que se trabaja día y noche

09.12.2007 - TEODORO SAN JOSÉ

El viaducto de Montabliz ha iniciado su particular cuenta atrás. Al armazón de este gigantesco puente de 720 metros de longitud y un vuelo de 145 metros -el más alto de España de estas características- sólo le quedan unos 30 metros para ensamblar el último vano y permitir que toda la traza del tramo Molledo-Pesquera tenga continuidad a lo largo de los 11,8 kilómetros del recorrido. Antes de que concluya el año tendrá instalada la última dovela que completa su esqueleto.



Panorámica a última hora de la tarde del valle del Bisueña y del viaducto de Montabliz, de más de 700 metros de longitud, a punto de culminarse. Bajo el puente se aprecia el paso del tren. / ANDRÉS FERNÁNDEZ

Y en poco más de un mes, si la climatología no lo impide, podría estar acabado. Para entrar en servicio este tramo habrá necesitado una inversión de 162 millones de euros (unos 27.000 millones de pesetas), a razón de 13,7 por kilómetro.

Tres años y medio después de iniciarse su compleja construcción, este puente -la obra más costosa de toda la autovía A-67- recibe ya los últimos cuidados. El grueso del operativo que Ferrovial tiene destinado al tramo se ha concentrado desde hace meses en Montabliz, y se calcula que de cada tres operarios, dos están destinados en esta infraestructura.

Que se ha avanzado en este enorme viaducto lo demuestra el hecho de que sobre Montabliz ya sólo quedan dos de los ocho carros con los que se ha montado el tablero. Con un peso de 140 toneladas y una capacidad de carga de 400 toneladas cada uno, han ido completando esa base de la futura carretera sobre cada pilar, en forma de 'T', hasta las dovelas de cierre, enlazando o soldando unas ménsulas con otras. A día de hoy, después de haber completado los otros cuatro vanos, el trabajo se ha focalizado en el central, en el vano 3 del puente, que tiene 175 metros de luz y al que le quedan no más de 30 metros para sellar ambas ménsulas. Si cada carro avanza entre 8 y 10 metros por semana (cinco por cada lado), el tablero podría estar acabado antes de que sonaran las últimas doce campanadas de 2007.

A partir de ahí, y contando con que el invierno permita realizar los trabajos a un ritmo acelerado, los cálculos indican que se llegará muy justo a la anunciada fecha de mediados de enero para una posible inauguración oficial. Sin embargo, para ir más holgados sobre el umbral de ritmo de trabajo y asegurar la obra, la previsión oficiosa apunta a unas semanas más tarde para poner el punto final a toda la obra y tenerla plenamente operativa.

### Pequeños trabajos

Sellar el tablero no significa haber acabado el puente. Ciertamente ya permitirá dar continuidad a los vehículos de obra de una parte a otra, pero después se habrán de colocar los refuerzos del costado, los nervios laterales y, lógicamente, las capas de aglomerado y de rodadura, además de realizar las preceptivas pruebas de carga. Labores que requieren su tiempo y que, trabajando en aquellas expuestas condiciones, están aún más a merced de los fenómenos meteorológicos.

Entre tanto, la actividad sigue siendo frenética en el resto del valle del Bisueña que atraviesa este tramo. Las otras infraestructuras viarias (dos túneles y otros cuatro viaductos) están recibiendo lo que en comparación con Montabliz se pueden denominar 'retoques' o pequeños trabajos.

Así, en los túneles de Somaconcha -dos tubos paralelos de 1.600 y 1.500 metros- se procede a la colocación de la instalación eléctrica después de haber acabado el hormigonado de las paredes y de haber extendido ya las capas de aglomerado.

En los otros viaductos y estructuras pequeñas ya se han realizado las pruebas de carga, y la mayor parte de los trabajos corre a cargo de equipos externos, centrados principalmente en la aplicación de aglomerados, o en los remates de cunetas, vierteaguas, señalización, colocación de barreras de protección o biondas, etc.

Pujayo, el otro gran viaducto de este tramo (420 metros de longitud) queda a falta de pequeños remates después de haber recibido ya la capa de aglomerado, en tanto que en otras zonas del tramo, se está aplicando la capa de rodadura, es decir, la definitiva.