

La A-67, a un mes del final

Los 205 kilómetros de la Autovía Cantabria-Meseta podrán recorrerse de un tirón sin necesidad de saltar a la N-611, que quedará como recuerdo

27.05.2009 - TEODORO SAN JOSÉ | SANTANDER

El sueño está a punto de hacerse realidad. En un mes, la autovía Cantabria Meseta o A-67, el camino por carretera entre Santander y Palencia será un todo, sin añadiduras. Un hilo continuo de asfalto. Ya no será necesario salirse del trazado y reincorporarse tras abusar un poco más de la N-611, una carretera que debía estar jubilada desde hace algunos años. Esta vieja nacional tiene previsto ofrecer sus últimos servicios antes de que venza el mes de junio, coincidiendo con la llegada del verano y las primeras oleadas de desplazamientos masivos.

La apertura de los tramos entre Alar del Rey y Osorno será un hito para Cantabria. Supondrá que, por fin, la capital de la región dejará de ser la única que no tenga conexión directa por autovía con Madrid. Pero para alcanzar esta celebración han sido necesarios veinticinco años de obras para completar una autovía que se diseñó con el fin de facilitar las comunicaciones y el tránsito de vehículos y acercar la capital de España a Cantabria por el camino, entonces, más asequible.

Háganse idea: cuando allá por el verano de 1984 las palas comenzaron a abrir las primeras líneas de la traza de la autovía (en el tramo entre Bezana y Oruña), aún no existían ni los CDs; los móviles de entonces pesaban casi un kilo (los famosos 'ladrillos') y la selección española de baloncesto conseguía la plata olímpica en Los Ángeles. Un mundo.

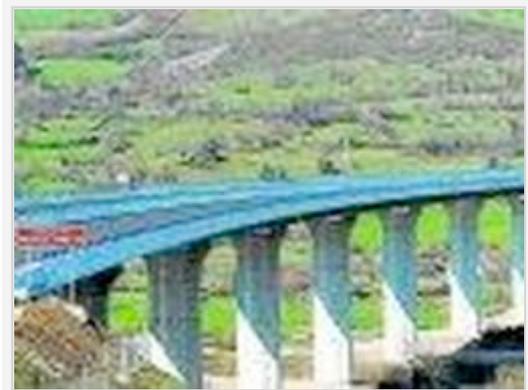
Veinticinco años y seis ministros de Obras Públicas/Fomento después, la autovía A-67 podrá recorrerse de un tirón desde su nacimiento en Venta de Baños (Palencia) hasta Raos (Santander). 205 kilómetros en los que se han invertido 1.020 millones de euros (alrededor de 170.000 millones de pesetas) y que permiten un ahorro de una hora de viaje.

Cuando no existía autovía, se tardaba un mínimo de dos horas y media por la N-611 en hacer el recorrido entre Santander y Palencia. De aquí a pocas semanas se empleará un tiempo de 90 minutos en el mismo recorrido.

Cuando tal suceda, en distintos ámbitos -especialmente los relacionados con el turismo y el inmobiliario- se aguarda que el flujo en el área occidental de Cantabria se asemeje al experimentado hace décadas en el oriental con la puesta en marcha de la A-8. Estos centros turísticos y residenciales quedarán a poco más de dos horas de Burgos, Valladolid o León... sin salirse de la autovía.

Primeros pasos

La A-67 nació en el verano de 1984. La maquinaria de la empresa Caminos, Edificios y Obras, socia de Ocisa, comenzaban a mover tierras y a roturar cerca de Bezana las líneas por la que se iba a trazar la autovía. Dos años después se abrió ese primer tramo, Bezana-Oruña, y se inauguraba también el tramo Oruña-Polanco.



El viaducto de Pedredo, de más de 900 metros de longitud, en el tramo entre Los Corrales de Buelna y Molledo, es una de las estructuras más espectaculares de esta autovía, que está a punto de completarse. / M. DE LAS CUEVAS

Torrelavega-Santander: 22 kilómetros. Una inversión de 23 millones. Cuatro tramos. El último tramo se puso en servicio en enero de 1990.

Aguilar de Campoo-Torrelavega: 61,4 kilómetros. Una inversión de 621 millones. Cinco tramos. El último que se inauguró fue el Molledo-Pesquera, en enero de 2008.

Palencia Aguilar de Campoo: 121,5 kilómetros. Una inversión de 375,8 millones (cifra oficiosa a falta de confirmar tres tramos). Trece tramos; los tres últimos, entre Alar del Rey y Osorno se abrirán dentro de un mes

TOTALES: 204.9 Kilómetros entre Venta de Baños y Raos. Un presupuesto global de 1.019,8 millones de euros. Veintidós tramos

Sáez de Cosculluela fue el ministro -entonces de Obras Públicas- encargado de abrir aquellos primeros 12 kilómetros de la autovía.

Poco después, en 1987 la misma UTE Ocisa-Caminos ponía en servicio el tramo hasta Torrelavega, pero la cada vez más necesaria conexión entre Santander y la capital del Besaya tardaría otros tres años más en completarse pues hasta 1990 no se cerraría el tramo desde Bezana hasta Raos.

Casi al tiempo se trabajaba en la que se denominó Ronda de Torrelavega, acabada por aquellas mismas fechas, y luego, un 'vacío' de tres años hasta que Álvarez Cascos se desplazó a Cantabria para inaugurar el tramo entre Torrelavega (Los Ochos) y Los Corrales de Buelna (Norte). Para entonces, mayo de 2003. el ministro de Fomento fiaba a 2005 la conclusión de la autovía... hasta Aguilar de Campoo.

Un 'tapón' en Palencia

Pero para aquel horizonte que había fijado Álvarez Cascos la autovía Cantabria-Meseta sólo había avanzado desde Los Corrales hasta Molledo y desde Reinosa hasta el límite regional con Palencia. Los tramos intermedios restantes (Mataporquera-Canduela, Pesquera-Reinosa y Variante de Aguilar) se fueron abriendo más tarde hasta completarse en enero de 2008 con la apertura del complicado tramo Molledo-Pesquera, que necesito cinco años de trabajos. Fue entonces cuando la A-67 estuvo completa a su paso por Cantabria.

Entre tanto se había logrado dar un impulso al trazado de la autovía por la provincia de Palencia (en mayo de 2006 ya estaban abierto 42 kilómetros de cuatro tramos y otros tres más estaban en obras: Variante, Puebla y Alar) aunque, por contra, algunos tramos todavía no estaban ni adjudicado.

Fueron tres -los que separan Alar de Osorno: 34 kilómetros- los últimos en sacarse a concurso y en adjudicarse. Un 'tapón' que no se va a descorchar hasta junio. En julio, veinticinco años después. la A-67 habrá cerrado el círculo. Los 205 kilómetros se harán más llevaderos.